



О книге Н. П. Верховского «Железнодорожная неразбериха». Часть 2



Пресс-архив

В 1910 году опытный руководитель железных дорог, начальник служб движения Николай Петрович Верховский представлял в VIII Отделе Императорского Российского Технического Общества написанную им книгу «Железнодорожная неразбериха», посвящённую комплексному решению широкого круга насущных вопросов организации работы железных дорог. Представленный им доклад, по сути, представлял подробное и акцентированное изложение её содержания. В первой части, опубликованной в предыдущем номере «Мира транспорта» (Т. 19, № 6), основное внимание уделялось мнению автора об образовательной и профессиональной траектории инженеров и руководителей дорог.

В публикуемой в этом номере второй части акцент сделан на социальной работе (обеспечение жильём), трудоустройстве на железных дорогах женщин, в первую очередь, жён бывших железнодорожников.

Отдельные разделы доклада посвящены политике железных дорог в сфере нормирования и оплаты труда, продолжительности рабочего времени отдельных категорий работников, а также социальному страхованию и пенсионному обеспечению.

Некоторые мысли по-прежнему актуальны, если не с точки зрения практической реализации, то в плане важности рассматриваемых составляющих социальной политики.

В тексте максимально сохранены пунктуация и лексика автора.

Окончание публикации в следующих номерах журнала.

Ключевые слова: история, российские железные дороги, образование, управление персоналом, училища, институты, детская и молодёжная политика, социальная политика на железных дорогах, карьера, компетенции.

Часть 2 (начало: «Мир транспорта». 2021. Т. 19. № 6).

Жилые помещения

Мой доклад страдал бы крупным пробелом, если бы я, получивший на дорогах такое практическое ознакомление со всеми деталями жизни служащих, не упомянул бы об одной из главных злоб дня для всех служащих, или, по крайней мере, их большинства. Зло-

бодневный и острый вопрос – это квартирный.

Служба на железных дорогах предъявляет к своим агентам серьёзные требования, но прежде, чем требовать от них работы и дела, надо поставить их в положение возможно сносного существования.

В массе разнородных климатов нашей необъятной родины главным образом прева-

Для цитирования: О книге Н. П. Верховского «Железнодорожная неразбериха». Часть 2 // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 1 (98). С. 120–130. <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-1-14>.

Благодарность. Редакция выражает признательность сотрудникам библиотеки Российского университета транспорта за помощь в подготовке материала.

Полный текст архивной статьи на английском языке публикуется во второй части данного выпуска. The full text of the article in English is published in the second part of the issue.

лируют или жестокие холода и ветры, или страшная жара. Те и другие требуют, для возможной компенсации атмосферных влияний, – соответствующих жилищ. Ни в одной отрасли железнодорожного дела не считаются так мало с местными условиями, как в области жилья. Происходит это, главным образом, потому что, как мне кажется, строят дороги инженеры и техники, совершенно не желающие знакомиться с местными условиями, по которым будет проходить новый рельсовый путь.

В отношении жилья при постройке дороги допускаются два дефекта: строить здания, не соответствующие местным условиям, и, в количественном отношении, несоответственно служебному персоналу, необходимому для ведения эксплуатационного дела. Конструкция никогда не считается с нуждами эксплуатации, ни в техническом отношении, ни в отношении численности личного состава.

Железная дорога должна принять все меры к скорейшему созданию жилых помещений, чтобы число этих несчастных жертв было наименьшее. Волосы становятся дыбом, слушая рассказы жён несчастных рабочих, сторожей и стрелочников о невзгодах такого жилья. О неприглядном жилье переселенцев, в первые годы их переселения, пишут и говорят много, а о несчастной железнодорожной низшей братии никто не подумает.

Железнодорожное строительство. – Все льготы, предоставляемые служащим для облегчения их строительства, не настолько велики, чтобы двинуть это дело вперёд. Высочайше утверждённые 31 января 1903 года правила частного строительства распространены лишь на Сибирскую, Забайкальскую и Уссурийскую дороги, а служащим других дорог предоставлены только льготы по удешевлённому провозу материала для постройки и для получения ссуд под постройку из пенсионного капитала.

Дело строительства для служащих на казённой земле подвигается пока очень плохо. Одно из главных препятствий – это необходимость, при оставлении службы, расставаться с такой постройкой. Всякий, заводя себе гнездо, стремится обеспечить себя порядочным жилищем во время службы на дороге и одновременно создать себе угол для успокоения своей старости. Последнее невозможно, почему и стимул создания домостроитель-

ства довольно шаток, и все или, по крайней мере, многие вынуждены считаться с ним.

Лучше идёт дело при постройке домов на частной земле, но здесь является другое затруднение – это огромные аппетиты владельцев частных земель, прилегающих к железной дороге. За уступку в собственность удобной для постройки земли, которая часто даже пустует, не принося никакого дохода, – владельцы требуют суммы, выводящие служащих из их скромного бюджета. Землю приходится приобретать вдали от полотна дороги.

Не одна казна, но и правления частных дорог предъявляют к такому домостроительству одинаковые требования – о сносе строений в случае смерти или ухода со службы собственника постройки и в сущности, строго говоря, такие требования, включённые в правила частного строительства служащих, нельзя не признать основательными, иначе, в конце концов, обстоятельства могут сложиться так, что все свободные железнодорожные участки окажутся занятыми частными лицами, бывшими служащими, но и не служащими более на дороге, а новые служащие не будут иметь возможности строить себе дома для собственного жительства, следовательно, мероприятие, облегчающее существование служащих, потеряет всякое значение.

Недостаток жилых домов для помещения служащих ощущается по всем железнодорожным линиям, но особенно страдают от него новые дороги, преимущественно дороги, проходящие по глухой местности и развивающие своё грузовое движение. Такие дороги, как Сибирская, Забайкальская и Ташкентская, строились в предположении значительно меньшей грузовой перевозки и меньшего числа служащих. Увеличение движения и усиление личного состава, естественно, опережало постройку домов, так как эти дороги проходят по глухим местностям, особенно Ташкентская, проходящая почти 600 вёрст по безводной и безлюдной пустыне, то служащим не представлялось решительно никакой возможности поместиться где-либо без участия железнодорожного управления. В таких случаях дороги обыкновенно на первых порах удовлетворяют потребности в жилье, назначая для него товарные вагоны. Поселяют служащих с их семьями в товарных вагонах, в виде временного помещения в ожидании разрешения кредита на постройку барачков или жилых домов; при этом помещение даёт-



ся как для служащих, имеющих право на квартиру, так и для неимеющих, ввиду невозможности достать где-либо помещение. Но кредиты разрешаются туго.

Всё зависит от размеров отпускаемых кредитов. Кредитов не отпускают потому, что на этот предмет необходимы крупные суммы, вследствие дорогостоящих казённых построек. В виду таких соображений, необходимо приступить к возведению на железных дорогах дешёвых огнестойких глинобитных, саманных и чамурных построек.

Чтобы осуществить эту идею, я подал министру путей сообщения в июне 1909 года докладную записку о применении на железных дорогах глинобитных саманных и чамурных построек, с которыми знаком лично и практично. Господин министр благосклонно отнёсся к этой записке и предложил внести поднятый мною вопрос в программу занятий XXVII-го Совецательного Съезда инженеров службы пути, который и был созван на 20-е ноября в г. Киеве.

Рассмотрев этот вопрос, Съезд постановил – допустить применение этой системы дешёвых построек в местностях, где имеется материал для таких построек, и если ремонт их не будет стоить дороже ремонта нынешних построек.

Кроме этого, г. министр поручил Риго-Орловской и Московско-Брестской дорогам произвести пробную постройку, на своих дорогах.

Земельные угодья. – Говоря о хозяйственных постройках для живности и хранения продуктов, необходимо упомянуть и о земельных угодьях.

Вопрос этот тоже не урегулирован, как общий для всех дорог. Некоторые дороги установили правила разверстания угодий станционной территории между службами, а другие оставили земельный вопрос на произвол судьбы. В последнем случае возникают постоянные споры и ссоры между служащими.

Станционные территории, за исключением больших городских станций, часто имеют массу свободной земли, не занятой путями, зданиями и складами, она-то и служит для возможного удовлетворения сельскохозяйственных нужд железнодорожных служащих.

Кроме станционных территорий, громадное количество свободной земли имеется на перегонах между станциями.

Земельный вопрос сам по себе вовсе не настолько маленький, чтобы не обратить на него внимание, особенно при настоящем утилитарном настроении Министерства. При 60 000 верстах протяжения железнодорожных линий и отчуждении в среднем до 20 сажень шириною полосы земли под дорогу, а иногда ширина доходит и до 60 и более сажень, общая площадь занятой дорогами земли не менее 250 тысяч десятин. Стоит подумать о правильном использовании такой площади в интересах служащих, а, следовательно, и дорог.

Нравственные увеселения. – Удовлетворение на линиях железных дорог одной умственной жизни служащих ещё недостаточно; необходимо подумать и о нравственных увеселениях.

«Делу – время, а потехе – час» говаривал нам Тишайший Московский царь. Потрудившимся служащим надо предоставить возможность и повеселиться, но и для этого необходимы средства, и одних добровольных пожертвований самих служащих – недостаточно: нужно пособие от казны и правления и инициатива старших служащих, обладающих музыкальными и сценическими талантами и могущих взять на себя образование музыкальных и театральных кружков.

Кредитные учреждения. – Одно из главных зол, подрывающих материальное состояние железнодорожников, это необходимость, в трудные домашние финансовые затруднения, – прибегать к займам у посторонних лиц. Векселя, выдаваемые обыкновенно в двойных суммах, оплачиваемых ростовщическими процентами, и при невозможности срочного погашения, утраивающие валюту, – не только разоряют служащих и впутывают их в кабальную зависимость, но часто даже вынуждают прибегать к злоупотреблениям, чтобы каким-нибудь способом отдалить неминуемую катастрофу.

На некоторых дорогах существуют кассы по службам, или даже общая касса взаимопомощи, сберегательная, ссудосберегательная и взаимного кредита, из которых выдаются ссуды под взаимную поруку.

Эти финансовые мероприятия, возникающие по инициативе отдельных лиц, пекущихся о благе сотоварищей и младших служащих, – следует распространять в железнодорожном мире во всех видах, выра-

ботав для них подходящие уставы, которые были бы известны всем служащим.

Финансовая самопомощь – мероприятие полезное по существу, одновременно развивает в служащих привычку к бережливости и взаимопомощи.

Начальство дороги не должно держаться экономической теории – «laissez faire, – laissez passer», чтобы всё образовалось как-нибудь – само собой. Оно должно проявить деятельность, в общих интересах дела и служащих. Управление же дорогами должно, со своей стороны, муссировать начальство отдельных дорог и содействовать изданием и распространением нормальных уставов касс.

Женский труд на дорогах

Женский труд на железных дорогах настолько серьёзный вопрос, что с ним приходится считаться.

В этом отношении Ведомство путей сообщения заслужило пальму первенства перед всеми ведомствами. Ни в одном из них женский труд не поставлен в такое исключительное благоприятное положение.

Феминистский вопрос, в смысле трудовом, практически решён на железных дорогах. Это большая заслуга не только перед представительницами прекрасного пола, но и перед государством. Масса сирот, девиц и жён бывших железнодорожных служащих, умерших на дорогах и оставивших свои семьи без всякого материального обеспечения, призрены железными дорогами. Иначе они были бы выброшены на улицу и обременяли бы государство своим пролетариатским состоянием. Они призрены не благотворением, но утилизацией их собственного труда. Этот труд даёт возможность им самим существовать, воспитать оставшихся детей, сестёр, братьев и содержать престарелых родителей.

Кроме того, масса жён и дочерей служащих служат на дорогах облегчая труд своих отцов и мужей и внося свою лепту в домашний кошелёк.

Независимо от сего и физический труд женщин имеет значительное применение на железных дорогах в должностях барьерных сторожих, горничных при дамских уборных, обтирщиц и поломоек.

Качество женского труда. – В свою очередь женщины, кроме труда, который по отзывам всех железнодорожных, в большинстве случаев, отчётливее и добросовестнее муж-

ского в однородных сферах, – внесли в среду контор и мужского населения облагораживающий элемент, в смысле смягчения нравов и улучшения нравственности служащей молодёжи. Присутствие женщин на службе сдерживает мужчин от некоторых эксцессов фривольности и грубости языка, допускаемых в их отсутствие. Хотя это не прямая, а косвенная заслуга, но тем не менее результаты её приносят ценные плоды в области улучшения нравственных качеств служащих на дорогах.

Что касается самого труда их, то он более всего применим, с пользой для дела и наиболее подходящий для самих женщин, в следующих службах и должностях: в службе сборов по учёту перевозок грузов, в статистике службы движения и тяги, по учёту пробега вагонов и паровозов, в библиотеках, аптеках, больницах, низших школах, во всех конторах для работы на пишущих машинах, а также на телеграфных аппаратах. В билетных кассах тоже лучше иметь кассирш, которые аккуратнее кассиров и никогда не рискуют делать злоупотребления.

Женский труд внедрился на железные дороги с давних пор, как единичное явление, и только в последние десять лет он стал уже массовым на всех дорогах, кроме Варшавско-Венской, где вовсе неприменим.

Предоставление права на труд исключительно женщинам железнодорожного круга. – В этом, конечно, нельзя усмотреть что-либо дурное, предосудительное, но что ещё следовало бы ввести – это распространение права службы женщин на железных дорогах исключительно для лиц, принадлежащих или принадлежавших к железнодорожному персоналу. В настоящее время имеется значительный контингент дочерей служащих, окончивших гимназии и институты, и не могущих пристроиться на железные дороги за неимением свободных мест в пределах нормы процента. Железные дороги во внутренней своей организации должны исключительно служить убежищем и рынком труда для тех женщин, чьи мужья, сыновья, братья, сёстры, отцы и матери работали и работают на дорогах. Приём женщин посторонних для дороги должен быть воспрещён безусловно.

Каста железнодорожников. – В отношении личного состава железные дороги должны образовать особую касту железнодорожников и принимать к себе на службу



не только преимущественно, но, и исключительно, детей железнодорожных служащих различных поколений. Железнодорожная каста в настоящее время так широко разрослась, что не редкость встретить два поколения взрослых на службе, и третье поколение подростков, подготавливающих себя к той же деятельности.

Это может служить одним из серьёзных стимулов для образования кадра хороших служащих, дорожащих своей службой и органически входящих в интересы дороги. Молодёжь, выросшая на дороге, которая сумела нравственно воспитать её, естественно сроднится с дорогой и её интересами и, сделавшись её агентами, будет, без сомнения, дельными служащими, особенно, если ей придётся начинать службу в своей же семье и под её надзором.

Фактически, само общество уже давно привыкло считать железнодорожный круг за особую касту, почему признание права на существование такой касты не представит ничего странного и ни в чём не изменит взаимных, жизненных, социальных отношений железных дорог к населению.

Исследование женского труда на железных дорогах. – Женский вопрос на железных дорогах – это вопрос, совершенно неисследованный, почти тёмный, как и многие наши важные вопросы. Я хотел осветить его разносторонне, предприняв *con amore* его исследование, с согласия Управления железных дорог. Но из этого попользования послужить по-сильно женскому вопросу в железнодорожном деле ничего не вышло. Подул ветер с другой стороны, и Управление железных дорог не пожелало продолжения моего исследования.

Труд железнодорожных служащих, его нормировка, премирование, вознаграждение, выдача наградных и пособий

Род труда. – В отношении распределения, нормировки и вознаграждения труда надо тоже сделать ещё очень многое, так как нельзя успокоиться на той нормировке и вознаграждении, которые установлены в настоящее время.

Труд железнодорожных служащих резко разделяется на две части:

- 1) труд в управлениях и их конторах;
- 2) труд на линии.

Труд в управлениях. – Труд в управлениях не регламентирован и не нормирован указаниями свыше. Это домашнее дело каждого управления.

Обыкновенно служащие управления работают от 9 утра до 3-х часов дня, или от 10 до 4-х. По-моему мнению, это слишком льготный период, особенно принимая во внимание три обстоятельства: первое, что все служащие уходят обыкновенно пунктуально в назначенное для окончания занятий время, спеша покинуть здание управления, как бы боясь подарить дороге лишнюю минуту своего времени; другое, что служащие никогда не приходят точно в назначенный час начала занятий, опаздывая даже часто до одного часа; третье, что в течение рабочего срока много времени уходит на разговоры, чаепитие и курение табака, так что полных шести часов никто не работает. Шесть часов труда, т.е. четвёртая часть суток – это период очень малый, в то время, когда наименьшая продолжительность службы по линии определена 12 часов, а в усиленное движение грузов и пассажиров – служащим приходится, волей-неволей, нарушать такую норму и работать часто до 16 и 18 часов, и даже 24-х часов, а поездным и кондукторским бригадам, в зимний сезон во время метелей, и более продолжительный срок.

Почему мне кажется вполне возможным довести рабочее время конторских служащих до 8 часов ежедневной работы. Такое мероприятие, хотя не может вызвать уменьшения численного состава служащих, так как увеличивает число рабочих часов (2304–1728 = 576) только на полугодовую работу одного служащего, но зато увеличивает продуктивность работы всех служащих.

Труд на линии. – Труд линейных агентов, деятельность которых сопряжена с движением поездов (исключая запасных агентов), во избежание переутомления нормирован детально, и в настоящее время, начальство под страхом личной ответственности, не рискует нарушать установленные нормы. Нормы же эти, вообще, очень льготные и не требуют большого напряжения ни физического, ни умственного труда. В других государствах железнодорожные служащие работают значительно более, особенно в Америке.

Труд в прежнее время и современная регламентация его. – В прежнее время, до нормирования труда служащих, они работали гораздо более и не знали, что такое переутом-

ление. Если обстоятельства службы складывались настолько неблагоприятно, что требовали усиленно интенсивного и продолжительного труда, то его безропотно предоставляли делу. Когда же был изобретён технический патологический термин – «переутомление», то служащие поняли, насколько они были эксплуатированы делом. Во избежание переутомления, которым одно время в восьмидесятых годах прошлого столетия объясняли все несчастные случаи, хотя это совершенно неосновательно, что и показало позднейшее время, не уменьшившее случаи на дорогах, – увлеклись в обратную сторону и создали слишком малые нормы железнодорожной работы.

Правила, регламентирующие труд, создавались и перекраивались несколько раз, и большинство ныне действующих относятся к [18] 95, 98, 99 годам.

Регламентация труда стрелочников. – Как, по-видимому, точно ни разрабатывали эти правила, тем не менее они не точны и служат часто поводом к лишним расходам, и в настоящее время их надо вновь пересмотреть и переделать. Например, для нормирования дежурства стрелочников в основание принято движение с шестью парами поездов в сутки, но, как считать эти пары, – не указано. Поэтому, во избежание ответственности против буквы закона, в случае какого-нибудь криминала, дороги держат штат стрелочников на станции по пяти человек вместо трёх, целый год, когда движение более шести пар бывает только несколько дней в году. Таких же станций на ветках и на магистралях слабого движения – масса; следовательно, и суммы, напрасно расходуемые на них, – значительны.

Регламентация труда машинистов. – Продолжительность работы поездного машиниста определена в 14 часов, и ему дано право, по истечении этого срока, оставлять поезд, требуя отдыха. На некоторых дорогах служба тяги очень ревниво охраняет такие привилегии машинистов, внося полный сумбур в движение поездов что, без сомнения, имеет невыгодное значение в хозяйственности оборота подвижного состава.

Нормировка отдыха начальников станций. – Нормирование отдыха таких агентов, как начальники промежуточных станций, несмотря на точные рамки, распределённые по часам, нарушаются самой жизнью. Началь-

ник станции, имеющий право по распределению часов занятий на полный ночной отдых, часто не может пользоваться им, так как должен выйти к пассажирскому поезду, сдать выручку и продать билеты. В прежнее время билетная касса была на руках начальника станции и одного или двух его помощников, почему билеты в ночное время и в не дежурные часы продавали дежурные помощники. Случаи сознательного просчёта были очень редки, но в настоящее время, после забастовок, уже доверия между самими служащими друг к другу нет, и массовые случаи недобросовестности по продаже билетов вынуждают начальников станций, на личной ответственности которых лежат кассы, не доверять помощникам и выходить по ночам для продажи билетов, нарушая тем свой законный и необходимый отдых. Регламентация отдыха сводится на нет.

Освобождение начальников станций от ведения почтовых операций и составления отчётов. – «Не-техник» советует снять с некоторых начальников станций обязанности по ведению почтовых операций и по заведению сберегательными кассами. Мне кажется, что этого делать не следует во избежание лишних расходов по другим ведомствам, которые не могут поручить также операции кое-кому: им нужны лица с ответственным, довольно солидным положением.

Для устранения обременения начальников станций лучше дать ему лишнего кассира или коммерческого конторщика, ответственного в известных операциях. Освободить же станционных агентов от обязанностей по составлению отчётов для службы сборов, это мысль совершенно неправильная, так как отчитываться должны лица, производящие расходы и коммерческие операции, сами за себя. Тут опять вопрос о помощи подручных, если начальнику станции самому нет времени заниматься составлением отчётов.

Труд служащих в товарных конторах. «Белые» негры. – На что следует обратить внимание, так это на те тяжёлые условия труда, в которые поставлено большинство служащих в товарных конторах крупных товарных станций. По правде сказать, эти труженики, эти «белые» негры – достойны сожаления. Их заставляют работать с раннего утра до поздней ночи. И такая работа длится не недели, а целые месяцы и подчас даже целые годы. Лет с десять тому назад этот вопрос был



поставлен на очередь, собран съезд начальников коммерческих отделов для выработки нормы труда конторщиков и таксировщиков товарных контор.

Реального результата работа этого съезда не имела вовсе, кроме решения положить это дело под сукно на вечные времена. По подсчёту съезда, чтобы нормировать труд агентов товарных контор и сделать его вполне справедливым по отношению к труду прочих служащих, необходимо было прибавить число служащих в этих конторах на несколько миллионов рублей. Испугались таких расходов и сунули работу съезда под сукно, а «белые» негры продолжают изнывать под гнётом непосильной работы.

Несмотря на нынешнюю тенденцию к сокращению расходов, во имя справедливости следует вывести на свет выработанные съездом нормы и установить их раз и навсегда, или надолго, как регламентацию труда со стороны министерства.

Несколько миллионов, потраченных на это, не совсем пропадут даром. Естественно, работа делается правильнее, не будет ошибок в товарных документах, и число претензий заметно убудет, а, следовательно и размер сумм, платимых по претензиям.

Непосильный труд вызывает неточность в работе и массу ошибок, дающих скупщикам накладных повод к судебным искам, размеры коих доходят до колоссальных размеров.

Озлобленные непосильным трудом и малым вознаграждением за него, служащие, легко, может быть, сознательно делают ошибки в пользу претендательских¹ контор за слабое вознаграждение с их стороны. Не мытьём, так катаньем – навёрстывают своё незаконно поправное право.

Вознаграждение служащих. – Что касается материального вознаграждения служащих, то оно оставляет желать многого. Как общее правило, установившееся на дорогах, по отношению вознаграждения старших и младших агентов – заметна крупная разница. Бóльшее вознаграждение старших и малое – младших. Эта ненормальность – общее явление всех ведомств, – почему и железнодорожное ведомство не может составлять исключение.

Справедливое решение этого вопроса я вижу в постоянном последовательном, до

известных пределов, увеличении жалованья средних и младших служащих по прошествии известного числа лет службы, как практикуется на многих заграничных дорогах.

Постепенная прибавка жалованья. – Большинство служащих остаётся на своих должностях с молодости до старости всё на одном и том же жалованье. В молодые годы одинокому или малосемейному, с малыми детьми, получаемого оклада кое-как хватало и можно было жить, но с течением времени, по мере подрастания детей, – жалованья не хватает, заработка найти негде, да при железнодорожной службе и невозможно, – приходится, поневоле, изощряться в посторонней наживе, нередко за счёт интересов дороги, или её убытков. Вот стимул хищения. Сначала вынужденный, а потом уже в силу негласно установленных приёмов и обычаев. Мало-помалу хищения и взятки сделались необходимыми и в среде железнодорожных получили безмолвное и не зарегистрированное право гражданства,

Принцип железнодорожной экономии: побольше служащих и подешевле – не мало способствовал развитию хищения.

Сравнение с другими государствами. – Интересны справки, приведённые статистическим сборником М.П.С. за 1905 год, по сравнению числа служащих и рабочих и среднего их содержания на Европейской сети России, Австрии, Германии и С.-А. Соединённых Штатах на версту дороги за шесть лет с 1899 по 1904 год включительно.

В России среднее число служащих и рабочих на версту 12,7, Австрии – 8,6, Германии – 6, Америке – 3,7.

Среднее содержание одного служащего и рабочего: в России 331 руб., Австрии – 458 р., Германии – 602 р. и Америке – 1110 руб.

Следовательно, за границей имеют меньше служащих, но лучше оплачивают их. К тому же принципу следует стремиться и нам, как принципу экономически верному. Хорошо оплаченный служащий и рабочий способен создавать больше ценностей и лучшего качества, чем плохо оплаченный.

Отличие для старослужащих. – Кроме этих надбавок старым служащим, необходимо установить какое-нибудь отличие для прослуживших вообще на железных дорогах непрерывно 25, 35, 40 и 50 лет и, в частно-

¹ От «претендатель» – лицо, обращающееся с претензией. – прим. ред.

сти, на казённых и притом на одной и той же дороге.

Премировка работы. – Премирование работы служащих хотя и получило давно уже право гражданства на железных дорогах, но, к сожалению, в последнее время значение его сильно упало в той службе, в которой оно должно иметь доминирующее значение, а именно – в службе движения. Только немногие старые дороги, издавна приступившие к премировке, традиционно ещё сохраняют её. Но новые дороги не заводят у себя такие благодетельные и выгодные мероприятия по неимению кредита. Дело в том, что в основе премировки лежит вознаграждение за сбережение расходов, ассигнованных на известную работу. Если же на расходы ассигнуется сумма, заведомо недостаточная для выполнения известных функций, то очевидно, что можно ожидать только перерасходов, а не сбережений. Если нет сбережений и отдельных сметных ассигнований специально на премии, то само собой понятно, что премия сводится к пустому звуку.

Главное затруднение и задержка в организации системы премий некоторого рода труда, доступного премировке, состоит ещё в неимении коэффициентов работы, которые ещё не выработаны. При введении премии необходима громадная предварительная работа для выработки коэффициента при посредстве опытных наблюдений и статистических учётов, почему зачастую начальник движения, при всём желании ввести премирование труда и не имея на это ни времени, ни средств, часто поставлен в невозможность выполнить это полезное мероприятие, служащее стимулом к более энергичной работе и приучающее служащих к более осмысленному труду и стремлению к сбережению казённого материала и денежных средств.

Премии в службе тяги. – Другое дело в службе тяги. В ней давно уже выработаны коэффициенты, которые находятся вне локальной зависимости и могут применяться, с ничтожными изменениями, на всех дорогах, почему в этой службе премировка имеет значительное применение. Премиируется сбережение топлива и смазки, своевременность хода поезда, состав и тяжесть поездов, которые ведёт машинист, пробег паровозов и многие другие работы.

При хорошей работе и интенсивности движения грузов машинист выгоняет премии

ей ежемесячно суммы, часто равные или даже превосходящие его жалование. Периода увеличения работы на дороге – служащие тяги ждут с нетерпением и не тяготеют ими, работая во всю силу; служащие движения, напротив, – клянут это время, вытягивающее из них все жилы и соки и не увеличивающее их материальный заработок. Только кондуктора рады увеличению движения, как получающие премии за свой пробег.

Вопрос о премиях. – Вообще вопрос о премиях поставлен на весьма шатких основаниях, в виду же его полезности необходимо обратить на него особое внимание, основательно обмозговать, планомерно разработать и ввести премии на всех дорогах и, по возможности, во всех службах, особенно в службах движения и тяги.

Наградные. – Независимо от всех этих получек, служащим выдаются ещё наградные за результаты эксплуатации. Я нахожу выдачу наградных, в той форме, как они выдаются в настоящее время, совершенно неправильной. За эксплуатацию, т. е. собственно за свой труд по эксплуатации дороги, служащие получают жалованье, выдача же наградных за результаты эксплуатации, т. е. собственно за успешную работу дороги, может иметь смысл и значение в том случае, когда они выдаются действительно только за успех дела, а не без всякого отношения к тому, хорошо ли работала дорога или нет.

В настоящее время, наградные вносятся в сметы на соответствующий номер, и составляют 10 % всей расходной сметы каждой дороги. Следовательно, заранее решается вопрос о наградных, худо ли, хорошо ли будет работать дорога, усердно или лениво будут работать служащие. Такая система фиксации наградных профанирует смысл и значение наград вообще и уничтожает всякий стимул, побуждающий к усердию в работе для выгод дороги.

Распределение наградных. – На 1909 год общая сумма наградных для всех казённых дорог определена в 3 706 000, а на 1910 в 4 миллиона. Это настолько солидная цифра, что стоит подумать о правильности её утилизации.

Принцип распределения наградных не выдерживает критики, в смысле справедливости, и следует прибегнуть к другой, более соответствующей правильной оценке труда служащих.



Во всяком случае, мне кажется, награды нельзя выдавать за результаты эксплуатации вне зависимости от качества результатов. Необходимо ранее выяснить, произошёл ли плохой результат от органических недостатков дороги и неимения груза или от нехозяйственности и неудачной её эксплуатации. Служащие не должны считать получение наградных своим неотъемлемым правом и смотреть на них, как на прибавку к жалованию, *conditio sine qua non*.

Награда – это поощрение выдающихся трудов, которые надо проявить осязательной пользой для дела. Неправильность принципа выдачи наградных имела, по моему мнению, большое значение в понижении энергии служащих казённых дорог.

На казённых дорогах, кроме наградных, выдаются ещё пособия разного рода, распределяемые по мере надобности Советом Управления.

Суды чести и товарищеские, как элементы поднятия нравственности. – Для поднятия нравственности в среде железнодорожных служащих полезно было бы организовать на каждой дороге суды чести и товарищеские. Все служащие практики, прожившие долгое время на линии и в её конторах, знают, какая масса нелегальных и безнравственных поступков совершается служащими; масса столкновений товарищеского, личного характера, проступков, противных интересам казны и обществ и служебному долгу, – проходят бесследно для виновных в них, без всякого взыскания с них и без открытого порицания их со стороны порядочного большинства. Это даёт повод не только к рецидиву, но и вызывает со стороны других служащих, не обладающих этикой порядочности, желание последовать примеру не получивших должной кары за предосудительный поступок.

Накопление поступков, грешащих против этики, в среде железнодорожных служащих сильно понизило нравственный уровень этой среды. В район забот о поднятии этики в среде железнодорожников неминуемо должны войти мероприятия, непосредственно, так или иначе, осуждающие и клеймящие безнравственные поступки и проступки перед лицом всех служащих.

Начальство, *in corpore*, не может взяться за это дело, так как оно, чересчур занятое исполнением своих прямых обязанностей,

не настолько ознакомлено со средой своих служащих, и к тому же, кара или даже неодобрение проступка начальством не может иметь того безапелляционного значения, которое они приобретают в глазах служащих, если налагаются самими сослуживцами. «*Глас народа – глас Божий*». Народ, в этом отношении явится в лице судей, избранных добровольно самими служащими.

Я, конечно, далёк от мысли в настоящем докладе преподать готовую программу судов, которая вместе с уставами должна быть основательно выработана самими служащими; я высказываю только идею, которую, по-моему, мнению, следовало бы осуществить в видах её несомненной пользы и глубокого значения.

Выборы судей. – Дороги должны быть разделены на отделения, служащие которых, исключая чернорабочих, сторожей и стрелочников, выбирают из своей среды и из среды старших служащих известное число уважаемых и достойных лиц, имеющих хорошую, незапятнанную репутацию честных и справедливых лиц. Эти лица и считаются судьями. Для суда чести, которые ведают все дела личного и семейного характера, со стороны выбирают двух судей, и эти последние сами избирают уже председателя – третьего судью из общего числа выборных судей. Решения суда чести безапелляционны, и стороны обязаны ему подчиняться.

Для товарищеского суда, который ведаёт проступками против товарищей, казны или общества, против правил нравственности, служебного долга и т. п., собираются в известном числе судьи, по установленной очереди и избирают из своей среды председателя, вызывают виновных и свидетелей, разбирают дела и выносят своё постановление, которое считается безапелляционным, и которому виновные обязаны беспрекословно подчиниться.

Для того и другого суда должны быть выработаны уставы, утверждённые начальником дороги.

Влияние судов. – Такого рода суды, в течение некоторого весьма непродолжительного времени, должны оказать видимую пользу, подняв нравственность и выработав этику порядочности как в среде самих судей, польщённых доверием сослуживцев, почему они должны становиться ещё кор-

ректнее и порядочнее, так и в среде прочих служащих, осуждение которых будет ложиться на них чёрным пятном и вызовет неминуемо желание исправиться и загладить свою вину. Такое осуждение будет всегда иметь громадное преимущество перед взысканиями, налагаемыми приказами и циркулярами по дороге, и которыми, при невысоком нравственном уровне, установившемся на дороге, – многие даже бравируют. Это суд народа – суд Божий. Против него идти невозможно. Остаётся подчиниться и исправиться, или подвергнуться остракизму. Люди же, не желающие подчиниться суду общества, или неспособные к исправлению, должны будут не только уйти с дороги, но и вовсе оставить службу по железным дорогам, таким образом, плевелы будут вовсе изъяты с железнодорожной нивы, к общему благополучию.

Самопомощь в поднятии нравственного уровня. – Самопомощь в этом вопросе самих служащих будет иметь реальное значение тем более важное, что она, с одной стороны, будет функционировать вполне самостоятельно, без малейшего давления и даже направления местной высшей администрации, а с другой стороны – не вызовет никаких расходов со стороны казны и управления обществ частных дорог.

Самопомощь на почве выборного начала, при взаимном доверии служащих и судей и благосклонном согласии администрации, дезинфицирует дороги от вредных элементов, высоко поднимет железнодорожную этику, а с ней вместе честное отношение к служебному долгу и интересам казны и государства, и поможет Министерству путей сообщения в поднятии доходности дорог и водворении в них порядка.

На четырёх дорогах, на которых я служил, не было и помину о судах подобного рода и на других дорогах их не существует, т. к. иначе это было бы мне известно. В железнодорожной литературе мне не случилось читать об организации такого рода судов.

Кажется, на Варшавско-Венской дороге есть нечто в роде судов такого рода, но о функционировании их ничего неизвестно.

Пример офицерских судов. – В нашей армии организованы офицерские суды, и они с успехом функционируют, оказывая весьма полезное влияние на поддержание

нравственности и чести в воинских частях. Того же надо достигнуть и на железных дорогах.

Для начала, конечно, необходима инициатива со стороны Министерства, на обязанности которого лежит оповестить дороги о принятии мер к организации судов.

Само собой разумеется, что все служащие с радостью откликнутся на такой призыв и немедленно примутся за дело. Помогай Бог такому полезному и хорошему делу!

Пенсионная касса и страхование служащих

До сих пор я говорил об организации учреждений, обнимающих собой устройство быта служащих во время их службы на дорогах, но для окончательного обеспечения служащих, по окончании ими службы, вследствие преклонных лет или болезни, а также для обеспечения семьи на случай преждевременной смерти, необходима организация пенсионных касс и страхования служащих.

Общая пенсионная касса служащих на казённых железных дорогах существует уже с 1 января 1894 года и имеет своим назначением выдачу самим служащим эмеритальных, вдовьих и сиротских пенсий. Пенсионный капитал обеспечивается собственными обязательными взносами служащих в размере 6 % из содержания, вычетами из наградных, доходами со станционных буфетов и приплатами казны.

К сожалению, размеры получаемых пенсий как самими служащими, так и их вдовами и сиротами слишком незначительны, чтобы обеспечивать существование пенсионеров, даже и в случае продолжительной службы служащего. В случаях же смерти служащего вскоре после вступления на службу, семья его получает чересчур мало для своего обеспечения, так как размеры пенсий прямо пропорциональны сделанным взносам.

Пенсионная касса, при современном её положении, совершенно не удовлетворяет служащих, и они, собственно говоря, не дорожат ей. Вычеты, как обязательные, все платят, но прежде часто старались увольняться от службы с тем, чтобы получить свои взносы и потом поступить обратно на службу. Это несколько лет тому назад вос-



прещено Управлением железных дорог. Но тем не менее всё-таки практикуется.

Следовало бы пересмотреть расчёты казённой общей пенсионной кассы и, если возможно, увеличить пенсии. Накапливать лишние капиталы, слагаемые из мелких взносов участников, не представляется надобности.

Страхование жизни в пенсионной кассе. – Страхование жизни в частных обществах представляется неосуществимым, вследствие дорогого тарифа годичной премии, поэтому Министерство путей сообщения, через посредство администрации пенсионной кассы, выработало проект страхования служащих в пенсионной кассе и, после многих перипетий, добилось наконец получения благоприятного мнения Государственного Совета и удостоилось Высочайшего утверждения проекта 3-го мая 1899 года.

Согласно этому закону, все служащие по эксплуатации и постройке казённых и частных железных дорог, и центральных учреждений Министерства путей сообщения, финансов и государственного контроля по железнодорожной части, получили право страхования жизни в пенсионной кассе служащих казённых железных дорог. Допущено два рода страхования:

а) страхование капитала на случай смерти;
б) смешанное страхование на определённый срок – причём застрахованный капитал выдаётся или самому страхователю, или, в случае смерти страхователя до истечения срока, – наследникам его.

Наконец, допущено ещё, так называемое, коллективное страхование группой лиц не менее 25-ти человек и суммой для каждого страхователя не свыше 1000 руб. Это страхование совершенно заменяет похоронные кассы, которые крайне невыгодны для участников.

Привлечение служащих к страхованию. – Как бы не блестящи результаты страховых операций за десятилетний срок, но, тем не менее, число застрахованных служащих в процентном отношении к общему числу служащих – ничтожно, всего 21 %. И это объясняется недостаточной распространённостью между служащими сведений о таком страховании и его выгодах. Управление делами кассы не имеет возможности держать массу особых агентов на всех линиях для вербовки страхователей: за это должны взяться местные железнодорожные агенты, как ревизоры движения и поездов, ревизоры

станционного счетоводства, ревизоры телеграфа, тяги, материальной службы, помощники начальников участков и дистанции. Были примеры, что ревизоры движения, заинтересовавшись этим вопросом, привлекли к участию в страховании массу служащих. Эти старшие линейные агенты, каждый в своём участке, должны разъяснять служащим их личную пользу страхования и, силой слова, убеждать принять в нём участие.

Это надо делать не в силу служебных обязательств и не чиновничьими приёмами (приказами, циркулярами), а живым убедительным словом, в силу человеколюбия и внимания к младшим служащим, интересы которых должны быть дороги участковому начальству.

Местные управления железных дорог должны, в свою очередь, помогать распространению страхований и своим вниманием возбуждать участковое начальство к деятельной вербовке агентов этого полезного учреждения.

Страховая премия в среднем размере достигает только 3 % оклада жалования застрахованных лиц, что не может обременять бюджет железнодорожного служащего, особенно имея в виду обеспечение его семьи на случай его преждевременной смерти, и его самого при дожитии до срока страхования.

Страхование, как средство, способствующее устройству быта. – Служащие должны понять благотворное значение страхования для каждого из них и стремиться воспользоваться его услугами. Нельзя всегда рассчитывать на пособие от казны, надо прибегать и к самопомощи, особенно когда для этого имеются все шансы, предоставленные заботливостью Министерства и управления железных дорог.

Страхование жизни в Пенсионной кассе железных дорог должно сыграть крупную роль в устройстве быта железнодорожных служащих и развить в них стремление к сохранению за собой той службы, которая обеспечивает их старость, а в случае преждевременной смерти делает возможным безбедное существование их семейств.

Н. П. Верховский
(Железнодорожное дело. – 1911. – № 21–22. – С. 44д–50д)

**Окончание публикации
в следующем номере журнала ●**