



Обсуждение доклада Н. П. Верховского по книге «Железнодорожная неразбериха» в Императорском Российском техническом обществе в 1910 году



Пресс-архив

В трёх предыдущих номерах была воспроизведена содержательная часть доклада, с которым в 1910 году в VIII Отделе Императорского Российского Технического Общества выступил Николай Петрович Верховский, представляя написанную им книгу «Железнодорожная неразбериха», посвящённую комплексному решению широкого круга насущных вопросов организации работы железных дорог. Доклад, по сути, представлял подробное и акцентированное изложение её содержания.

Не меньший интерес представляет последовавшая на заседании дискуссия, которая позволяет представить суть имевшихся более 110 лет назад в профессиональном железнодорожном сообществе взглядов и подходов к таким «вечным» проблемам, как оптимальная карьерная траектория, корпоративная культура, производительность труда, роль премирования в стимулировании эффективности работы руководителей и специалистов, соотношение роли и оплаты труда управляющего и инженерного звена компаний, борьба с нарушениями дисциплины, нагрузка от избыточной отчётности и её парадоксальная роль в освобождении от несправедливых наказаний.

Любопытным является и частный аспект дискуссии председателя собрания и докладчика по поводу отсутствия реакции читателей на публикации в отраслевых журналах.

Представляем основное содержание стенографического отчёта, опубликованного в журнале «Железнодорожное дело». В тексте максимально сохранены оригинальная пунктуация, лексика и сокращения, принятые в то время.

Ключевые слова: история, железные дороги, управление, управление персоналом, социальная политика на железных дорогах.

Для цитирования: Обсуждение доклада Н. П. Верховского по книге «Железнодорожная неразбериха» в Императорском Российском техническом обществе в 1910 году // Мир транспорта. 2022. Т. 20. № 3 (100). С. 92–98. DOI: <https://doi.org/10.30932/1992-3252-2022-20-3-11>.

Благодарности: 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 archived article in English is published in the second part of the issue.

Стенографический отчёт по докладу Н. П. Верховского и беседе в VIII Отделе И. Р. Технического Общества 2-го декабря 1910 года, под председательством А. Н. Горчакова.

Председатель. Позвольте, Николай Петрович, предложить Вам некоторые вопросы. Я записал несколько замечаний. Вообще, по Вашему многосодержательному докладу можно сделать и много вопросов, но я ограничусь немногими. Мне кажется, что Ваш доклад значительно выиграл бы, если Вы не обошли исторической стороны дела, т.е. историю образования железных дорог, того, как русские железные дороги дошли до нынешнего состояния. То же самое – нет даже краткой параллели с заграничными дорогами.

Затем, у нас в Обществе в 1892 г. издан «Очерк сети железных дорог», и, мне кажется, эта книга Вам тоже неизвестна, по крайней мере о ней Вы не упомянули и обошли некоторые из сообщённых в ней фактов. Вот если бы это было не упущено, то Вы ни гр. Баранова, ни А. А. Вендриха и В. М. Верховского не отнесли к дефектам со стороны начальников дорог и управляющих, а отнесли бы деятельность этих лиц к положению дорог в России¹. Не всё ведь лежит на обязанности управляющих и начальников дорог. Затем я хотел сказать, что в настоящее время, вследствие не особенно хорошего управления службой движения коммерческой части эксплуатации дорог, коммерческая часть скоро образует отдельную службу, наравне со службой движения. К этому жел. дор. уже готовятся.

Относительно артели, насколько помню, докладывал нам весной, в мае, г-н Траустель, который также сочувствовал этой русской организации. Меня удивляет долгое шествие этого вопроса по всем учреждениям. Вы

¹ В неопубликованной в «Мире транспорта» части выступления Н. П. Верховского отмечалось, что «... затруднения перевозки хлеба во время голода 1901 года вызвали назначение грозного полковника Вендриха с крупными Высочайшими полномочиями, для принятия энергичных мер к успешной перевозке. Очевидно, взаимной солидарности и самостоятельности управляющих и начальников дорог (т.к. тогда уже много дорог находилось в казённом управлении) высшие сферы не доверяли и пришлось прибегнуть к военной энергии, с объединением власти в одних руках... Ещё ранее этого периода железнодорожные неурядицы вызвали назначение Высочайше утверждённой комиссии графа Баранова для исследования железнодорожного дела». – *прим. ред.*

сказали, что придётся это разрешить Гос. Думе. Значит, это встречается как будто много трений, и о таких трениях ничего не сообщается в официальной печати. Чему же это приписать? Артель свойственна русскому труду, остаётся взять и принять её; но, очевидно, трения существуют по другим причинам может быть – это причины законодательные или административные, которые нам неизвестны, так что хорошее дело тормозится не железными дорогами, и их обвинять в этом никто не может, а по причинам посторонним.

Относительно разработки того вопроса, чтобы железнодорожники, при содействии нынешнего министра и администрации, принялись за усовершенствование жел. дор., кажется, в этом в нашем Техническом Обществе недостатка не было. В Техническом Обществе печатались в своё время доклады, и оно продолжает этим вопросом заниматься в своём журнале, а иногда в наших заседаниях. Доказательством этого служит и сегодняшняя беседа с Вами по поводу вашего доклада. В содействии со стороны Общества недостатка нет, и вообще, если проследите историческую часть железных дорог, то можете увидеть, что первые начинания во всех вопросах шли не от правительственных учреждений, а от частных. Это замечательно и совершенно натурально и, я думаю, во всех странах так ведётся наше дело. Вот что я хотел Вам сказать. Господа, кому угодно предложить вопросы докладчику?

Докладчик. Тот труд, о котором вы говорите, действительно, мне на глаза не попался, но я высказал то, что мне самому пришлось пережить. Я тоже сделал исторический очерк, но его не читал, и я пришёл к заключению, что начальники дорог и управляющие не могли солидарно действовать, и вследствие этого им пришлось ждать указки со стороны. Кажется, Вы сами создали проект о распределительных бюро. Если бы начальники сумели направлять грузы по собственному соглашению, то никто не мешал бы начальникам съезжаться, а Вы устроили бюро.

Председатель. Ваше указание на меня даёт мне право поправить Вас. Начальники дорог, и тогда, когда я был директором департамента железных дорог, были связаны распоряжениями департамента железных



дорог, и проекты, которые представлялись, залёживались. Винават общий строй. И теперь это дело обстоит точно так же. Это зависит от общего строя и отношения общества к администрации и, значит, причины лежат глубже, чем воля начальников дорог и управляющих. Бюро не так просто учредили: взяли и учредили. Нет, была некоторая борьба, но я не буду входить в подробности, и этого не нужно, действительно, жел. дор. были стеснены. К этому же вопросу можно присоединить и порайонные комитеты. Во все не оплошность начальников дорог и управляющих являются причиной образования порайонных комитетов, а та деятельность, которой эти комитеты себя посвятили, была бы не по плечу одним начальникам и управляющим дорог.

Докладчик. Я хочу сказать относительно артелей. Как редактор «Журнала Министерства Путей Сообщения», я хотел помочь, и я провозгласил: «Господа, говорите!». Мы сделали так: в редакции у нас 2 редактора. Я написал одно, а другой заведомо не соглашался со мной, чтобы показать, насколько мы смотрим беспристрастно. Мы ждали, не найдутся ли какие-нибудь возражения. Предполагали, что юридический отдел железных дорог посмотрит на это с юридической точки зрения и осветит этот вопрос, но полгода все молчат и, очевидно, никто не интересуется. Нужно понудить Управление железных дорог дать данные.

Председатель. Хотите знать мой ответ?

Докладчик. Я хотел бы знать.

Председатель. Причина вашего волнения по этому поводу – Ваша молодость, как редактора. В этом отношении я имею некоторое старшинство перед Вами. Я был бы очень удивлён, если бы на такое предложение с моей стороны были получены отзывы. Их нет. Публика наша особенная, и мы сами часто на полученные письма не отвечаем. У нас в журнале был учреждён отдел вопросов и ответов, и что же? Мы должны были делать то, что вы продельваете с 2-мя редакторами, т.е. мы, задавая вопросы, сами на них отвечали, желая примером вызвать обмен мнений. Мы должны были ограничиться этим.

[Выступления в прениях]

Ю. Н. Эрлих. Я должен сказать, что прочитал книгу, о которой идёт речь, так что я достаточно осведомлён о мнениях доклад-

чика. Как видно из доклада, книга содержит много интересных цифр, и я не знаю, почему докладчик так скромно озаглавил её: «Неразбериха». Я думаю, при том громадном опыте, который проглядывает в авторе, он понял, что нужно особенно подчеркнуть.

Мы практики дела, знаем, что мы обязаны держать слишком много служащих, а почему? Автор книги знает, потому что мы обременены доставлением массы сведений, которые никому не нужны. Эти сведения составляются потому, что начальство, по теории, должно знать всё и мы должны обо всём доносить. Дело доходит до того, что недавно было совещание, где задалась задачей уменьшить число бланков отчётности, и нам было поставлено такое требование, что центральные учреждения желают знать, сколько в России по каждому перегону всех железных дорог направляется грузов в одном и другом направлении. Когда на этом заседании один из присутствовавших начальников службы движения сказал: «казённых дорог 40 000 вёрст и с частными всего 60 000 вёрст, а у меня 2000 версты в моём распоряжении, и я интересуюсь лишь 2–3 загруженными направлениями, а остальными не интересуюсь», ему отвечали: Вы можете так смотреть, но нам это не годится; мы должны знать всё.

Потом одна из причин, один из недостатков жел. дор. заключается в непроизводительности труда. Неурядица жел. дор., может быть, зависит от того, что у нас гонятся за нивелировкой содержания. У нас считается прекрасным, если содержание подобрано одинаково для всех, все получают одинаково. Если человек работающий получает столько, сколько и другой, менее работающей, то это в большинстве случаев производит нехорошее действие, уменьшает его энергию, а тут нужно придерживаться системы, которую автор верно указал, что люди должны вознаграждаться неравномерно. Этот принцип противоположен принципу казённых жел. дор., которые этого избегают.

В частных предприятиях ответственные лица, хотя и младшие служащие, выделяются и получают гораздо больше, чем их сослуживцы. Поэтому они и стараются. Вот это один из приёмов в нашем общем деле неизбежный.

Затем я не могу согласиться относительно премий, что старшие служащие будто бы

получают слишком много, а младшие мало. Так я понял?

Докладчик. Нет, я указал частичный пример, который был сообщён в Гос. Думе, что премии по товарно-станционным работам выдаются начальникам движения.

Ю. Н. Эрлих. Если премировать всех без исключения, то, какие бы кредиты ни были, в конце концов на долю каждого получится очень мало, а малая прибавка к жалованию не есть премия. Поэтому приходится людей делить на таких, которые руководят делом, и тех которые руководимы. Поэтому для того, чтобы иметь успех, нужно руководителей выделить. Способ, который вы указываете, на частных дорогах практикуется с полным успехом.

Что касается того, что успех в таком деле зависит от подбора служащих, то это ясно, но где это может быть осуществлено? Это может быть осуществлено только на новых линиях. Здесь, предположим, начальники могут подбирать себе служащих, а на старых линиях люди служат много лет, устроились, и этот подбор начальникам линий менее доступен, и такая каста, о которой говорит докладчик, сама собой образуется из старослужащих. Я не могу относиться к этому явлению, как к такому, которое приносило бы большую пользу. Я, напротив, думаю, что это приводит на жел. дор. именно к тому, что на жел. дор. исчезает тот импульс, который есть тогда, когда люди подбираются по талантности. Тут поневоле приходится считаться с тем, что приходится держать людей, которых нельзя не принять на службу. Это будет громадной обузой, так что образование касты я не могу признать мерой рациональной, которая может способствовать прогрессу жел. дор., тем более, что сам автор, когда указывает, что на службе тяги проглядывает цеховое начало, ставит это в минус службе тяги. Казалось бы, если по службе тяги бывает, что не разбираются, кто прав, кто виноват, и только своих отстаивают, то тем более это будет, если все служащие железной дороги будут составлять собой касту.

Затем докладчик предлагает предопределение в выборе начальника дороги. Как я понял, заранее как будто определяется, что такой-то молодой человек может быть проведён в будущем начальники. Как я могу разобрать, что один молодой человек имеет материал быть начальником, а другой не

имеет? Если молодой человек будет знать, что готовится в начальники, то будет ли это полезно?

Докладчик. По поводу касты я скажу, что образование касты я связываю с систематической и планомерной подготовкой личного состава. Я ни одним словом не обмолвился, чтобы касту понимать таким образом, чтобы каждый железнодорожнику раз его родители были железнодорожными служащими, приобрёл право на звание железнодорожника, чтобы каждый служащий, какими бы отрицательными качествами он ни отличался, непременно был на службе. Я так не понимаю и говорю, что если существует такая каста на службе тяги, то я указываю её отрицательную сторону. Когда попадётся принципал, не особо развитый, то даст направленные касте нехорошее в смысле поддержки друг друга во что бы то ни стало. Во всяком случае, железнодорожных служащих такая масса, что всех их, понятно, пристроить никак нельзя на жел. дор. Железные дороги обладают такой массой молодежи, что из неё можно делать выбор; так что негодящие не будут приниматься.

Что касается приготовления начальников дороги, то способы есть разные. Я останавливаюсь на этом способе именно потому, что, мне кажется, лица, подготавливающиеся к деятельности начальников дорог, должны пройти массу должностей, чтобы ознакомиться со службами, и такие лица будут, может быть, более компетентными начальниками дорог, и из них возможен выбор. После издания этой книги я получил массу писем, и один инженер пишет, что я таким образом ставлю вопрос, что инженер, подготовленный таким способом, будет ставить известные требования: я так подготовился и должен быть начальником дороги. Подготовиться он подготовился, но, может быть, обладает такими отрицательными талантами, которые недопустимы в жел.-дор. деле. Я не ставлю вопроса так, что если инженер проделал всё, что я рекомендую, то может требовать места начальника дороги. Он может быть начальником службы, потому что у него есть недостатки, которые не дают ему возможности быть назначенным начальником дороги.

М. А. Щукин. Мне кажется, в этом отношении вы едва ли правы. По опыту мы знаем массу начальников дорог, которые как раз



никаких служб не проходили и оказывались самыми лучшими начальниками дорог. Я не буду называть фамилии, но это так.

Затем вы говорите, что на жел. дор. существует нивелировка. Это неверно. Начальники станций получают от 40 р. до 150 р.

Ю. Н. Эрлих. Слишком малая разница.

М. А. Щукин. Простите, разницу между окладами в 40 и 150 едва ли можно считать малой. Разницы в окладах существуют во всякого рода должностях и зависят от дела, которое поручается известным лицам, хотя и занимающим одинакового названия должности.

П. А. Александров. Я хотел бы сказать по поводу рекомендованного докладчиком способа бороться с хищениями. Автор, с одной стороны, призывает к совместной дружной работе и, с другой, расписывается в полном бессилии, т.е. говорит – «сеть наша велика и обширна, но порядка в ней нет – давайте варягов». Я говорю о всероссийской артели «Варяг», усиленно рекомендуемой докладчиком. Я совершенно присоединяюсь к заявлению г-на Эрлиха о перегруженности железнодорожных служащих работами по составлению различных сведений, в ущерб прямым обязанностям.

Сколько одних статистических сведений, никому не нужных? Глубокоуважаемый Иван Иванович ф.-Рихтер произвёл подсчёт этой массе бумаг. Он может подтвердить, сколько делается излишней, повторной. Дайте людям заниматься своим прямым делом, обеспечьте их материально, – и тогда теми же средствами мы справимся с хищениями! Такой призыв к варягам не нужен, нужно только поставить дело правильно.

Докладчик. Тому, что сейчас сказано, я совершенно сочувствую и, по правде сказать, это я упустил из виду. Я сам, как опытный человек, страдал от представления массы таких материалов, хотя и очень ценных и прекрасно подобранных. Например, на службе движения, как любитель этого дела, я старался представлять самые точные и верные сведения, и каково было моё положение, когда зачастую я получал запросы – дать сведения. Я говорил – позвольте обратиться к этому. «Нет, говорят – давайте сведения», и я должен был сообщать депешами о том, что послал месяц назад правильно изложенное на бумаге. Я позабыл об этом написать, но об этом можно написать немало

хороших страниц, особенно мне, как свободному человеку. Это – большая язва, хотя переписка многих спасла от кутузки. С тех пор как стали писать, мы перестали сидеть. Инженер способный и дельный отсиживал за то, что не успел выработать инструкцию. Что касается вашего замечания, то в моей книге я не раз говорил, что могу указать массу способных и дельных инженеров. Не мог я говорить о людях живущих; я об Ададурове мог сказать, и эта прибавка была сделана после смерти его. Я сделал прибавку потому, что служил 11 лет с ним. Это был великолепный администратор. То же самое могу назвать массу дельных инженеров, превосходных администраторов, которые рекомендуемой мною школы не проходили. Это зависит от таланта. Было бы прискорбно, если бы мы не обладали такими талантливыми элементами. Мы не достигли бы того, чего достигли теперь, и положение наше, может быть, было бы хуже, чем теперь.

И. И. ф.-Рихтер. Я также прочитал книгу докладчика с большим вниманием и притом дважды, и нахожу, что картина, им нарисованная, верна, но, мне кажется, столь же важны, как самые явления, причины их. Я совершенно присоединяюсь к мнению, г-на Председателя, что исторический разбор мог бы раскрыть все условия современного положения жел.-дор. дела. Я думаю, железные дороги суть плоть от нашей плоти. Мы имеем жел. дор. такие, какие заслуживаем иметь. Оглянемся кругом на то, что делается в России. Разве жел. дор. хуже действуют, чем весь остальной механизм? Нет, нисколько. Мы видим, что некоторые относятся к этому делу с пессимизмом, другие с оптимизмом. Я сначала был оптимистом, но сделался настолько пессимистом, что меня не поражает даже то, что нас огульно обзывают мошенниками. Почему жел. дор. должны образовать оазис, где будет царствовать нравственная чистота? Я думаю, что нужно изучить, все условия, и тогда всё будет ясно, и можно перейти к оценке выводов и предложений, которые делаются для исправления зла. Я говорю: тщательное изучение истории несомненно раскрыло бы, что для ведения войны, как и жел.-дорожного дела, нужны три вещи: деньги, деньги и деньги.

Вся неудовлетворительность наших жел. дор. слагается из их убыточности. Вам известно, насколько раздута эта убыточность,

сколько воды заключается в капиталах, насколько недостоверны наши балансы. Недавно анкетная комиссия указала, что ни пассивная, ни активная сторона этого баланса никому в точности неизвестны.

Если бы дороги наши давали прибыль, то мы находили бы, что всё хорошо. В настоящее же время мы, чины Управления, являемся козлами отпущения. Тарифами мы не заведуем, обслуживаем не только торговлю и промышленность, но и всевозможные государственные потребности, которые в активе нашего баланса не фигурируют. Управления дорог подвергаются неслыханной опеке; мы не можем ни шагу ступить без того, чтобы не подвергнуться руководительству, в котором, однако недостаёт единства. Здесь возник вопрос: нужны ли советы. Я думаю, они неизбежны: там, где Министр путей сообщения не может распорядиться без Министра финансов и целого ряда других министров, там начальники дорог не могут быть самостоятельны. Говорят, что начальники дорог плохи. Я оставляю этот вывод на ответственности докладчика и готов допустить, что это так. Мне интересны не факты, а их причины. Говорят, что личный состав не организован. Он дезорганизован. Мы замечаем, что за последние 50 лет он стал много хуже. Такого всеобщего бегства, как теперь, не было. Сколько бы ни подготавливали служащих, они уйдут от нас. Они оплачиваются грошами. Я был в Вашингтоне, в Америке, и поинтересовался узнать, какими средствами обладает служба сборов.

На сети в 2400 станций, т.е. в 10 раз больше чем на Северо-Западных жел. дор., было служащих 200, у нас же 800. Барышни получают по 1800 р. на наши деньги. Это объясняется не только напряжённостью работы, но и другими условиями.

В Америке жел. дор., чтобы избежать контроля федерального правительства, выдают накладные лишь в пределах собственных линий. Процедура учёта проста – учитывается перевозка по нормам и правилам внутреннего сообщения. Сравнение с нашими условиями показывает, насколько это проще, однако ни о чём подобном мы думать не можем.

Затем говорилось здесь о перепроизводстве статистики. Это есть результат воздействия целой массы органов, которые предъявляют свои требования к жел. дор., не сооб-

разуясь со средствами последних. Я произвёл опыт классификации соответствующих данных и показал, как велико это перепроизводство. Я знаю, мы действуем неудовлетворительно во всех отношениях, и в техническом, и в хозяйственном, но почему? Потому что на одной дороге, на которой я служил, средний возраст паровозов был 37 лет, а продолжительность службы служащих 5,7. Самовар такого возраста годился бы в кунсткамеру. Помнится ещё, в 60-е гг. приезжал в Россию американец и спрашивал, что мы делаем со старыми паровозами? Мы их ремонтируем, паровозы ведь не стареют. Оказывается, в Америке меняют шкуру каждые 10 лет, а мы продолжаем ставить заплатки на старую подошву. Что касается служащих, то в этой области обнаруживается как раз обратное.

Говорят, станционные расходы поглощают громадные деньги.

Прошло 40 лет, и сдельный учёт станционных расходов существует только на бумаге. Я позволю себе рассказать, что было на Николаевской ж.д.: директор, покойный И. Ф. Кениг, вследствие моего заявления, что условие такого учёта заключается в концентрации помещений и аппаратов, при помощи которых производится движение, решил перестроить для опыта одну из маленьких станций. Известно, что станции эти имеют двойные здания и приходится содержать службу в 2 корпусах. На этой маленькой станции устроен тоннель, чтобы соединить все службы в одном корпусе. Покойный сказал: я построю вам этот памятник, и он останется в назидание потомству, но, я думаю, ни я, ни вы не доживём до этого момента. Это и есть неизбежный продукт наших условий. Пока условия не изменятся, это дело не изменится. Эти условия очень разнообразны, и даже есть подцензурные условия, которых я назвать не могу, а другие подвергаются гласному обсуждению. Их так много, что если я начну их обсуждать, то до завтра не договорю.

Докладчик. У меня есть такая фраза: «Общество увидит, насколько жел.-дор. мир сложен и как довести его до совершенства, при общем несовершенстве всех ведомств вообще и даже самой общественной среды, из которой черпаются деятели нашего обширного хозяйства». Следовательно, я понимал, что не можем быть мы совершенством, когда несовершенны другие.





Наше общество должно снисходительно, поэтому относиться к дефектам путейским.

М. А. Щукин. Я знаком с некоторыми заводчиками и в откровенной беседе я слышал мнение, что воровство, о котором шла речь в последнее время, распространено в России очень серьёзно, и довольно трудно иметь дело с разными учреждениями, но легче всего с тем учреждением, которое так ругают. Я это слышал собственными ушами.

И. И. ф.-Рихтер. Я думаю, что есть много преувеличений. Я думаю, воровали всегда и прежде, и теперь, но теперь общественное мнение реагирует больше. Общий Устав создал много невыгодных для дорог условий, и воруют то, что плохо положено, например, недостаточная специализация грузовых помещений и недостаточное развитие сортировочных устройств, препятствующая классификация и специализация поездов и вагонов, играют большую роль, а чтобы устранить это, нужно много денег. Рецепт, который рекомендуется, – специализация не есть что-нибудь новое. Чтобы сравнить прежние взгляды и пожелания с теперешними, я взял библиографический указатель, составленный ещё по распоряжению гр. Баранова, и оказалось, что тогда так же, как и теперь, нас занимала эта специализация. Не имеется специально построенных пакгаузов и путей, а приказы и циркуляры по этой части существовали всегда. Когда груз разбросан по всему поезду, по всем вагонам, вскрываемым на каждой станции, то как же, чтобы его не похищали?

Ю. М. Эрлих. Я скажу о квартирном вопросе. Я знаю, дорогу, которая, проводя расценочную ведомость на несколько миллионов, включила несколько сот тысяч рублей на жилые помещения. Линия идёт по степной местности, где негде жить, и вот при рассмотрении ведомости возражал представитель Государственного контроля. Он заявил: «вам гораздо проще давать квартирные деньги».

М. А. Щукин. Соображения по этому вопросу были представлены всеми казёнными железными дорогами и, насколько я знаю, без особых мнений Контроля; но само Министерство Путей Сообщения нашло более выгодным выдачу квартирных денег.

Председатель. В заключение я хотел бы сказать только то, что нынешний доклад выслушан был с большим интересом. Доклад коснулся сферы, отлично нам знакомой, и тем не менее до самого конца он не утратил

интереса. Конечно, такое сохранение интереса принадлежит самому докладчику. Мы должны его за это благодарить. А что из этого доклада выйдет? Прибавятся в общем сознании ещё факты, заслуживающие внимания. У нас нередко бывали доклады, хорошие, но от них, к сожалению, мало было непосредственной пользы, вследствие опять-таки тех общих условий, о которых сегодня говорили. Точно так же, если не будет успеха этому докладу, то такой результат будет не по вине докладчика или нашей. Те мероприятия, о которых мы говорили, находили прежде, нашли и теперь себе сочувствие. Желательно, чтобы на это общественное мнение и власти обратили внимание, и хотя что-нибудь из возможного сделали. Позвольте, милостивые государи, предложить благодарить докладчика и оппонентов его, а также лиц, поддержавших его, за эти сообщения и за желания улучшить железные дороги в нашем отечестве (*аплодисменты*).

От Редакции [«Железнодорожного дела»]. Вышеприведённый доклад, по величине своей не мог быть прочтён сплошь, без пропусков, в 1¹ /₂ или 2 часа, которыми можно было пользоваться для его прочтения, а потому в последовавшей за докладом беседе некоторые места доклада остались как бы обойдёнными или незамеченными. Тем не менее по соглашению с уважаемым докладчиком, мы решились их не исключать и предоставляем желающим высказаться по всему докладу возможность это сделать.

Во всяком случае, обязываемся обратить внимание господ-критиков на целесообразность пользования накопившимся в «Железнодорожном Деле» за почти 30-тилетнее его издание материалом по всем отраслям деятельности железных дорог и их управлений по «Систематическому указателю статей, помещённых в журнал «Железнодорожное Дело» за все годы с начала его издания в 1882 году» и в частности преимущественно относящимся к докладу материалом в отделе «Личный состав», в котором имеются выдающиеся статьи и заметки г.г. Шишкова, Рихтера, Радцига, Задерацкого и мн. др. – Объявленная цена означенного «Систематического Указателя» будет понижена.

(Железнодорожное дело. – 1911. – № 21–22. – С. 50д–60д) ●