

ОБЩІЙ ОБЗОРЪ ПРЕОБРАЗОВАНІЙ

ПО ЧАСТИ УСТРОЙСТВА ВООРУЖЕННЫХЪ СИЛЪ РОССІИ

съ 1856 по 1860 годъ.

(Продолженіе.)

III.

УМЕНЬШЕНІЕ СОСТАВА АРМІИ.

Миръ есть необходимое условіе возможности развитія государствъ въ отношеніяхъ умственномъ и матеріальномъ. Но, чтобы развитіе это могло совершиться во всей своей силѣ, необходимо для государствъ миръ прочный; прочность же мира зависитъ отъ той степени безопасности, какою пользуется государство *внутри* и *извне*. Безопасность *внутренняя* обеспечивается самымъ надежнымъ образомъ—гражданскими учрежденіями, законодательствомъ и просвѣщеніемъ; безопасность *внѣшняя* обеспечивается—хорошо устроенною и достаточно сильною арміею, охраняющею и *внутреннюю* безопасность государства.

Такимъ образомъ, внутренняя и, главное, внѣшняя безопасность страны, являясь цѣлью существованія армій, составляютъ, въ то же время, и первое условіе числительнаго состава ихъ. Далѣе, такъ какъ обезпеченіе это достигается двумя родами об-

щественныхъ пожертвованій: личныхъ и матеріальныхъ, то отсюда вытекають новыя условія, опредѣляющія численность арміи, а именно: соразмѣрность ея съ населеніемъ и соразмѣрность съ матеріальными средствами государства. Соблюденіе послѣднихъ двухъ условій на самомъ дѣлѣ представляется одною изъ самыхъ труднѣйшихъ задачъ для правительства каждой страны, потому что рѣшеніе ея заключается въ согласованіи двухъ требованій, прямо почти другъ другу противоположныхъ: наивозможно большаго обезпеченія государства и наивозможно меньшихъ пожертвованій на содержаніе арміи. Излишнее уменьшеніе арміи можетъ подвергнуть страну опасности отъ вишняго врага; чрезмѣрное увеличеніе состава ея можетъ довести ее до истощенія.

Здѣсь очевидна вся важность обоихъ требованій, но очевидно также и все преимущество послѣдняго требованія надъ первымъ. Государство богатое и не истощенное можетъ еще выдержать продолжительную борьбу, вступая въ нее и съ меньшими силами, такъ какъ оно всегда будетъ имѣть средства развивать и поддерживать ихъ, и, наоборотъ, государство истощенное и бѣдное можетъ окончательно пасть даже при самомъ началѣ борьбы, несмотря на всѣ свои большія арміи, такъ какъ борьба вызываетъ его на новыя усилія, которыхъ оно сдѣлать уже не въ состояніи. Живой примѣръ тому представляетъ Франція въ 1814 и 1815 годахъ.

Чтобы вполнѣ понять, какимъ образомъ чрезмѣрное увеличеніе арміи, во время мира, можетъ довести государство до крайняго истощенія, надобно вспомнить, что издержки, потребныя на содержаніе вооруженныхъ силъ, должны быть исчисляемы не одною суммою прямаго расхода, потребнаго на содержаніе ихъ вообще, а еще и тою потерей, которая происходитъ непосредственно вслѣдствіе отнятія извѣстнаго числа людей, вообще здоровыхъ и сильныхъ, отъ земледѣльческихъ, ремесленныхъ и другихъ производительныхъ занятій. Чтобы показать нагляднымъ образомъ, до какой степени простираются эти издержки и какое важное значеніе имѣютъ онѣ въ экономіи государствъ, приводимъ приблизительный расчетъ стоимости содержанія арміи въ Европѣ, во время мира.

Численность арміи, содержимыхъ въ Европѣ, въ мирное время, въ сложности, доходитъ до 4,500,000 человекъ. Из-

держки, потребныя на содержаніе ихъ, простираются, на худой конецъ, до 600,000,000 руб. сер. Но, чтобы опредѣлить настоящую цифру расходовъ, какихъ стоитъ Европѣ содержаніе вооруженныхъ силъ, то къ этой суммѣ прямыхъ расходовъ надобно прибавить еще ту потерю, которая происходитъ отъ отнятія такой массы людей отъ производительныхъ занятій. Для этого припомнимъ себѣ, что, чрезъ отнятіе каждаго солдата отъ мирныхъ занятій, теряется цѣнность продуктовъ: въ Англіи почти на 350 р. сер., во Франціи—на 225 р. с., а среднимъ числомъ въ Европѣ вообще — на 165 р. сер. Умноживъ послѣднюю цифру на 4,500,000 Европейцевъ, занятыхъ военною службою, мы увидимъ, что, чрезъ отнятіе ихъ отъ производительныхъ промысловъ, Европа ежегодно теряетъ сумму продуктовъ на 742,500,000 руб. серебромъ. Приложивъ же къ этой суммѣ 600,000,000 р. сер., т. е. сумму прямого ежегоднаго расхода на войско, мы получимъ настоящую сумму издержекъ, ежегодно поглощаемую въ Европѣ содержаніемъ армій: сумма эта, такимъ образомъ, простирается болѣе, нежели на 1,342,500,000 р. сер. Соединенные бюджеты Франціи, Англіи и Россіи едва равняются ей! Сумма эта составляетъ почти половину цѣнностей, производимыхъ годичнымъ трудомъ цѣлаго русскаго или цѣлаго французскаго народа!

Уже одного этого факта было бы достаточно, чтобы понять, почему сокращеніе издержекъ на содержаніе вооруженныхъ силъ составляетъ одну изъ главныхъ заботъ всѣхъ благоустроенныхъ правительствъ, и нашего, идущаго, въ настоящее время, въ этомъ отношеніи, впереди всѣхъ другихъ европейскихъ правительствъ.

Но для того, чтобы доставить читателю возможность составить себѣ еще болѣе полное и отчетливое понятіе о важности издержекъ, съ которыми сопрягается содержаніе армій во время мира, представимъ ему двѣ слѣдующія сравнительныя таблицы общихъ годичныхъ доходовъ и расходовъ, а также и расходовъ на содержаніе армій и флотовъ нѣкоторыхъ государствъ.

Первая таблица заимствуется нами изъ «*Annuaire de l'Economie politique et de la statistique*», 1857 года, а вторая — изъ сочиненія Фобланка (*).

(*) *Treatise on the Administration and Organisation, etc.* стран. 71 и 426.

ТАБЛИЦА 1.

ГОСУДАРСТВА.	Общій годичный государственнѣй доходъ.		Общій годичный государственный расходъ.	Расходъ на содержаніе армій и флотовъ.
	въ милліонахъ франкахъ.			
Франція	1709	(1857)	1699	462
Австрія (*).	673 ¹ / ₂	(1855)	1055	296
Англія	1575	(1855)	2100	825
Пруссія	429	(1856)	442	118
Сѣверо-Америк. Штаты	465(**)	(1856)	360	150

ТАБЛИЦА 2.

ГОСУДАРСТВА.	Количество народонаселенія.	Численность армій.	Общіе государственные доходы въ милл. франк.	Стоимость военного устроѣннѣ въ милл. франк.	Процентное отношеніе военныхъ издержекъ къ общ. доходу.	Средняя стоимость содержанія каждаго солдата.
Англія	20,000,000	220,000	66 ф. ст.	11 ¹ / ₂ ф. ст.	17	52
Франція	36,000,000	378,000	1,177 фр.	436 фр.	30	36
Россія	65,000,000	900,000	275 р. с.	71 р. сер.	22	13,5
Австрія	40,000,000	587,000	273 фл.	109 флорин.	39	18,10
Пруссія	17,000,000	211,000	120 тал.	29 талер.	24	31
Испанія	17,000,000	142,000	1,562 реала	»	»	»
Бельгія	4,500,000	39,000	139 фр.	32 франка	23	38
Сардинія	5,000,000	42,000	136 фр.	33 франка	24	32,10
Турція	15,000,000	203,000	790 піас.	250 піастр.	30	10,15

Примѣчаніе 1. Число англійскихъ войскъ показано здѣсь вмѣстѣ съ колониальными арміями: въ Англіи ихъ было не болѣе 60,000. Число же французскихъ войскъ показано, вѣроятно, безъ алжирской арміи. Австрія и Сардинія полагаются въ томъ видѣ, въ какомъ онѣ были до послѣдней войны, измѣнившей ихъ границы и количество народонаселенія.

Примѣчаніе 2. Вообще, въ теченіе послѣдняго времени, число войскъ во всѣхъ почти государствахъ въ Европѣ, за исключеніемъ Россіи и Швеціи съ Норвегіей, возрасло значительно противу того числа, которое показывается Фобланкомъ. Такъ, напримѣръ, въ Англіи армія увеличилась чрезъ образованіе 100,000 волонтеровъ; сардинская армія доведена до 200,000 человекъ слишкомъ, а во всей Италіи численность арміи почти удвои-

(*) Дефицитъ произошелъ по случаю войны.

(**) Здѣсь не приняты во вниманіе доходы отдѣльныхъ штатовъ.

лась. Пруссія увеличила свою армію до 300,000, Франція—до 600,000, а Турція образовала новый корпусъ жандармовъ, силою до 60,000 человекъ.

Примѣчаніе 3. По мнѣнію Фобланка, содержаніе русскаго солдата обходится въ 13 ф. ст., что составляетъ до 79 р. сер. въ годъ; по исчисленію же, сдѣланному въ 1856 году, содержаніе русскаго армейскаго пѣхотнаго солдата обходится казнѣ въ 36 р. 73 к. сер. При этомъ въ расчетъ не была включена стоимость:

а) Боевыхъ патроновъ и учебныхъ припасовъ, отпускаемыхъ ежегодно на солдата.

б) Перевозка вещей изъ мѣстъ заготовленія и снабженія къ войскамъ.

в) Наемъ помѣщеній для войскъ.

г) Казарменное помѣщеніе, сборы и передвиженіе войскъ.

Если же принять въ расчетъ всѣ расходы правительства на содержаніе всѣхъ вообще родовъ войскъ, включивъ сюда и содержаніе офицеровъ, то государству стоимость каждаго солдата, какъ видно изъ отчета Военнаго Министерства за 1858 годъ, обойдется: 89 р. 71¹/₇ копейки (см. «Военный Сборникъ», № 11 за 1860 годъ).

Замѣтимъ при этомъ, что цифры въ обѣихъ приведенныхъ нами таблицахъ не выражаютъ вполне еще тѣхъ расходовъ, съ какими сопрягается для государствъ содержаніе армій во время мира. Цифры эти показываютъ только величину *прямыхъ* расходовъ на содержаніе армій; для того же, чтобъ опредѣлить сумму всѣхъ расходовъ, надобно, какъ мы знаемъ, къ этимъ прямымъ расходамъ прибавить еще сумму потери, происходящей чрезъ отнятіе отъ производительнаго труда той части народонаселенія, которая служитъ въ рядахъ арміи и флота.

Все это приводитъ къ тому заключенію, что содержаніе постоянныхъ армій во время мира составляетъ для государства весьма тягостное бремя.

Но, сдѣлавъ такое заключеніе, очень ясное для каждаго, кто только хоть немного знакомъ съ началами политической экономіи, мы постараемся, на сколько позволяетъ объемъ нашей статьи, уяснить этотъ вопросъ.

Здѣсь вообще можно замѣтить, что, кажется, нѣтъ ни одного предмета, о которомъ было бы распространено столько не-

вѣрныхъ и чисто софистическихъ умозаключеній, какъ о вліяніи числительности военныхъ силъ, содержащихся въ мирное время, на государство. Очень многіе, а въ особенности между военными, до сихъ поръ весьма наивно убѣждены еще въ томъ, что арміи не только не составляютъ бремени для государства, но даже способствуютъ къ усиленію его промышленности, такъ какъ никто кромѣ нихъ не способствуетъ въ большемъ размѣрѣ обращенію денегъ, а слѣдовательно и промышленности вообще.

А потому, какъ для лучшаго разъясненія самаго дѣла, такъ и для того, чтобы въ настоящемъ свѣтѣ показать благотѣльные распоряженія правительства нашего въ этомъ отношеніи, мы прикрываемъ на этотъ разъ себя авторитетомъ извѣстнаго французскаго экономиста *Bastia*: (*)

«Все, что примѣняется къ отдѣльному лицу, можетъ быть отчасти примѣнено и къ государству. Если человѣкъ пожелаетъ чѣмъ нибудь удовлетворить себя, ему самому судить: стоитъ ли удовлетвореніе требуемыхъ расходовъ? Безопасность для государства составляетъ величайшее благо, и если для того, чтобы достигнуть ея, необходимо выставить 100,000 человѣкъ и израсходовать 100,000,000, я ничего не могу сказать противъ этого: это будетъ удовлетвореніе, купленное извѣстнымъ пожертвованіемъ.»

Далѣе г. *Bastia*, въ своемъ замѣчательномъ трудѣ, указывая на необходимость содержанія войскъ для обезпеченія государства и переходя къ возможному сокращенію военныхъ сидъ, развиваетъ свою мысль слѣдующимъ образомъ:

«100,000 человѣкъ, стоящіе государству 100,000,000, живутъ и даютъ средства жить своимъ поставщикамъ, на сколько 100,000,000 это позволяетъ: *это то, что видятъ.*»

«Но 100,000,000, поступившія отъ платящихъ подати, лишаютъ средствъ жизни какъ ихъ самихъ, такъ и ихъ поставщиковъ на столько же, на сколько 100,000,000 могли бы способствовать тому: *это то, чего не видятъ.*»

— Нѣтъ, скажемъ мы, вслѣдъ за *Bastia*:—армія важна и дорога для государства не тѣмъ, что увеличиваетъ производи-

(*) См. «Oeuvres complètes de Frédéric Bastiat.» Tome V, Paris, 1855 an., pages 340—341: «Le Licencement»,

тельность и обращеніе денежныхъ суммъ, большихъ и малыхъ: она важна и дорога тѣмъ, что *оберегаетъ работу, обезпечиваетъ спокойствіе страны* и даетъ возможность каждому заниматься спокойно тѣмъ, что онъ считаетъ для себя полезнымъ— вотъ чѣмъ армія способствуетъ развитію благосостоянія въ государствѣ, и надобно устремлять всѣ усилія только къ тому, чтобы спокойствіе это доставалось государству съ возможно меньшими издержками и жертвами, потому что ничто не пріобрѣтается такою дорогою цѣною, какъ обезпеченіе страны отъ опасности. Мы видѣли, что, обезпечивая свою безопасность арміею, страна теряетъ, во первыхъ, капиталъ, произведенный населеніемъ и употребленный на содержаніе арміи, и, во вторыхъ, всю цѣнность той работы, которую произвели бы люди этой арміи, оставаясь въ населеніи.

Въ этомъ отношеніи, Императоръ Александръ II сдѣлалъ очень много, и гораздо больше, чѣмъ всѣ остальные правители европейскихъ государствъ.

Немедленно по прекращеніи Восточной войны, повелѣно было уволить изъ рядовъ регулярныхъ, иррегулярныхъ войскъ и государственнаго ополченія до 1,000,000 чиновъ. Мѣра эта дала возможность не производить рекрутскихъ наборовъ; но такъ какъ и за этимъ армія наша представляла еще значительную цифру, то повелѣно было произвести новыя ограниченія, и регулярная армія наша, представлявшая, въ четыре года мирнаго времени, предшествовавшего войнѣ, круглую цифру 1,140,000 человекъ, уменьшилась нынѣ на 290,000 человекъ и состоитъ, въ настоящее время, въ составѣ около 850,000 человекъ.

Теперь, полагая расходъ на содержаніе 290,000 человекъ въ 29,000,000 руб. сер., да считая потерю, происходившую отъ отнятія такого числа рукъ отъ производительныхъ занятій, въ 47,850,000 руб. сер., оказывается, что отечество наше, благодаря такому сокращенію, сохраняетъ нынѣ въ годъ сумму, равную 76,850,000 руб. сер.

Экономія огромная, приносящая уже и теперь и еще болѣе долженствующая принести въ будущемъ обильные плоды для государства.

Вотъ, между прочимъ, каковы отношенія численности солдатъ къ цѣлому народонаселенію главныхъ государствъ Европы:

Въ Англіи	приходится	1 солд.	на 140	человѣкъ.
— Россіи	—	1	—	82
— Испаніи	—	1	—	77
— Франціи	—	1	—	60
— Австріи	—	1	—	53
— Пруссіи	—	1	—	7
— Сардиніи	—	1	—	49

Такимъ образомъ, численность арміи нашей ко всему народонаселенію въ Россіи находится въ благопріятнѣйшемъ отношеніи, чѣмъ во всѣхъ государствахъ Европы, за исключеніемъ одной Англіи. И замѣтимъ, это при всѣхъ неблагопріятныхъ условіяхъ территоріи нашей.... Но объ этомъ мы будемъ имѣть возможность поговорить нѣсколько пространнѣе—въ статьѣ о передвиженіи войскъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Такъ какъ мы уже заговорили объ уменьшеніи состава нашей арміи, то кстати упомянемъ здѣсь и еще о двухъ правительственныхъ распоряженіяхъ, имѣющихъ непосредственную связь съ этимъ уменьшеніемъ: мы говоримъ о сокращеніи караульныхъ нарядовъ и о замѣнѣ, въ нѣкоторыхъ вѣдомствахъ Военнаго Министерства, казенной прислуги вольнонаемною.

О второмъ изъ этихъ преобразованій мы не считаемъ себя въ правѣ много распространяться, такъ какъ оно находится еще въ предположеніи и, потому самому, не входитъ въ нашъ «общій обзоръ», обнимающій только такія преобразованія, которыя уже совершены; да, кромѣ того, мы положительно ничего не знаемъ ни о тѣхъ мѣрахъ, при посредствѣ которыхъ это предположеніе будетъ приведено въ исполненіе, ни о времени, когда оно осуществится.

Но если о второмъ преобразованіи мы не считали себя въ правѣ много говорить, какъ о предположеніи, то о первомъ мы не станемъ много говорить, какъ о фактѣ уже совершившемся и, притомъ, до такой степени очевидно важномъ, что всякое объясненіе его было бы дѣломъ совершенно излишнимъ. Каждому изъ читателей «Военнаго Сборника» это очень хорошо извѣстно и безъ нашихъ объясненій. А потому, не распространяясь болѣе о значеніи правительственнаго распоряженія, результатомъ ко-

торого было уменьшеніе числа постовъ во всей Имперіи, скажемъ прямо, въ чемъ именно заключалось оно.

Рядомъ съ уменьшеніемъ числительнаго состава сухопутныхъ нашихъ силъ, произведенъ былъ, по Высочайшему повелѣнію, самый строгій и рачительный пересмотръ всѣхъ существующихъ правилъ и постановленій касательно нарядовъ войскъ. Результатомъ этого пересмотра было сокращеніе числа постовъ по всей Имперіи на 2,000, при чемъ ежедневный расходъ людей сократился нынѣ на 6,000, а очередной на 24,000 рядовъ. Но, независимо отъ этого весьма значительнаго уменьшенія караульныхъ постовъ, послѣдовало уже новое Высочайшее повелѣніе, которымъ отмѣняется нарядъ часовыхъ: въ почтовыхъ конторахъ, присутственныхъ мѣстахъ, карантинахъ, университетахъ, институтахъ благородныхъ дѣвицъ, кадетскихъ корпусахъ, въ церквахъ и на заставахъ, что также должно сократить число постовъ на 1,500. И затѣмъ приняты на будущее время мѣры, долженствующія остановить возрастаніе караульныхъ нарядовъ.

Въ заключеніе, скажемъ, что прямымъ послѣдствіемъ всѣхъ этихъ сокращеній арміи будетъ уменьшеніе на 25 процентовъ числа призываемыхъ на службу рекрутъ; но, кромѣ этой значительной экономіи въ производительныхъ силахъ государства, уменьшеніе численности войскъ сократило почти на $\frac{1}{3}$ тягостныя для народа квартирную и подводную повинности и даже возможность улучшить довольствіе и содержаніе солдатъ, безъ особаго обремененія для Государственнаго Казначейства, что неизбѣжно послѣдовало бы, при настоящемъ увеличеніи содержанія и улучшеніи довольствія всѣхъ военно-служащихъ, если бы армія оставалась въ прежнемъ числительномъ составѣ.

IV.

ПЕРЕДВИЖЕНІЕ ВОЙСКЪ ПО ЖЕЛѢЗНЫМЪ ДОРОГАМЪ.

Главнѣйшее качество и особенность желѣзныхъ дорогъ, сравнительно со всѣми другими путями сообщеній, заключается въ чрезвычайной быстротѣ движенія и въ необыкновенной точности и правильности сообщеній.

Быстрота движенія по желѣзнымъ дорогамъ, представляющая возможность переноситься въ нѣсколько дней и даже часовъ на огромныя расстоянія, сокращаетъ, такъ сказать, пространства, сближаетъ между собою самые отдаленные пункты страны и даетъ, въ общемъ результатѣ, самый неоцѣненный изъ всѣхъ выигрышей—экономію времени.

Другое качество желѣзныхъ дорогъ, имъ исключительно принадлежащее—необыкновенная точность и правильность сообщеній, какъ бы дополняя и развивая первое, даетъ человѣку одно изъ самыхъ могучихъ орудій, какими онъ когда либо обладалъ для собственной независимости, это—возможность, по своему произволу и усмотрѣнію, безошибочно разсчитывать время, распоряжаться имъ.

Эти два неоцѣненные качества желѣзныхъ дорогъ, совпадающія съ главнѣйшими положеніями военнаго искусства, невольно приводятъ насъ къ заключенію о вліяніи, какое они неизбѣжно должны имѣть какъ на систему устройства военныхъ силъ въ государствѣ, такъ и на употребленіе ихъ во время войны.

Разсмотримъ сначала то вліяніе, какое желѣзныя дороги могутъ имѣть на систему устройства военно-сухопутныхъ силъ въ государствѣ, и потомъ перейдемъ къ опредѣленію вліянія желѣзныхъ дорогъ на употребленіе ихъ во время войны.

Система вооруженія каждаго государства основывается на совокупности двухъ силъ: силъ *дѣйствующихъ* (*actives*), т. е. содержимыхъ на службѣ постоянно, и силъ *не дѣйствующихъ* (*reserves*), или такихъ, которыя, во время мира, не содержатся. Отношенія между двумя этими силами, очевидно, могутъ быть измѣняемы самымъ многообразнымъ образомъ, сообразно тому, какое изъ условій политическихъ или мѣстныхъ будетъ преобладать. Но, собственно говоря, всѣ видоизмѣненія этихъ отношеній могутъ быть приведены къ двумъ главнымъ видамъ: или силамъ дѣйствующимъ, т. е. постоянно содержимымъ, дается полнѣйшее развитіе и преобладаніе надъ силами не дѣйствующими, или же, наоборотъ, силы не дѣйствующія, т. е. не содержимыя во время мира, будутъ превосходить силы дѣйствующія.

Ясно, что, въ первомъ случаѣ, силы *дѣйствующія*, или *постоянная армія*, содержимыя въ мирное время, будутъ главными силами, на которыхъ будетъ основываться защита внѣшней безопасности государства; силы же *не дѣйствующія*, или *резервы*, будутъ силами второстепенными, служащими не болѣе, какъ

для усиленія или комплектованія первыхъ силъ. Во второмъ случаѣ, наоборотъ, силамъ *не дѣйствующимъ*, или *резервамъ*, будетъ принадлежать главная роль: на нихъ будетъ возлагаться главнымъ образомъ защита государства; силы же *дѣйствующія*, т. е. *постоянныя арміи*, явятся, въ этомъ случаѣ, только кадрами, сквозь который проходитъ мужское населеніе страны.

Достаточно самаго поверхностнаго взгляда, чтобы видѣть всѣ преимущества второй системы вооруженныхъ силъ государствъ, которую мы назовемъ *системою резервовъ*, предъ первою системою, которую назовемъ *системою постоянныхъ армій*.

Преимущества эти будутъ заключаться въ слѣдующемъ:

а) При системѣ резервовъ, сокращается большая часть прямыхъ издержекъ, потребныхъ на содержаніе постоянныхъ армій во время мира.

б) Сохраняется потеря, происходящая вслѣдствіе отнятія значительнаго числа людей отъ производительныхъ занятій. А мы уже знаемъ, что въ цѣлой Европѣ потеря эта превышаетъ даже сумму прямыхъ издержекъ на армію.

в) При этой системѣ большая часть мужскаго населенія страны, проходя черезъ кадры, приучается къ военной службѣ, такъ что государство, въ случаѣ опасности, можетъ дать чрезвычайное развитіе своимъ силамъ, при чемъ силы эти будутъ состояться не изъ новобранцевъ, часто боящихся взять въ руки ружье, а изъ людей, знакомыхъ уже съ дѣломъ военнымъ, и знакомыхъ тѣмъ лучше, чѣмъ лучше метода обученія солдата, принятая въ кадрахъ.

Конечно, выгоды эти, рассматриваемыя и съ точки военной и съ точки экономической, весьма важны; но, чтобы государство могло ими вполне воспользоваться, необходимы извѣстныя условія, безъ которыхъ вся система резервовъ не только не представляетъ ни одного изъ исчисленныхъ преимуществъ и достоинствъ, но даже является системою опасною, не дающею никакихъ ручательствъ за внѣшнюю безопасность страны.

Условій этихъ немного, и выражаются они весьма коротко, хотя, при выполненіи, представляютъ много трудностей, часто даже непреодолимыхъ. Ихъ всего два, а именно:

1) Возможность быстрого превращенія не дѣйствующихъ силъ въ *дѣйствующія*, т. е. быстро приведенія арміи на военную

ногу, или, употребляя техническое выраженіе, возможности быстрой мобилизаціи арміи, — и

2) Короткіе сроки службы въ дѣйствующихъ войскахъ, или кадрахъ.

Очевидно, что отсутствіе возможности быстрой мобилизаціи арміи лишаетъ государства возможности воспользоваться первыми двумя неопѣненными выгодами системы резервовъ, — выгодами содержанія небольшихъ постоянныхъ армій въ видѣ кадровъ; невозможность же назначать короткіе сроки службы отнимаетъ возможность провести сквозь кадры въ возможно меньшее время возможно большее число людей.

Ясно становится здѣсь также и то, что посреди разныхъ обстоятельствъ, историческихъ, политическихъ и мѣстныхъ, имѣющихъ вліяніе на выборъ между этими двумя системами, важнѣйшее значеніе принадлежитъ обширности территоріи государства. Чѣмъ меньше и ограниченнѣе пространство территоріи страны, какъ, на примѣръ, въ Пруссіи, въ Швейцаріи, тѣмъ болѣе такая система приложима и тѣмъ больше выгодъ доставляетъ она, и наоборотъ. Россія, разсматриваемая съ этой послѣдней точки зрѣнія, является въ самомъ невыгодномъ положеніи изъ всѣхъ европейскихъ государствъ. Обширныя пространства нашей территоріи, требующія очень часто нѣсколько недѣль и мѣсяцевъ не только для переходовъ, но даже и для переѣздовъ, уничтожаютъ всякую мысль о возможности быстрой мобилизаціи арміи. Это же самое обстоятельство лишаетъ насъ возможности сократить и сроки службы, какъ этого требуетъ система резервовъ. И, такимъ образомъ, мы, вслѣдствіе естественныхъ условій территоріи нашей, поставлены въ необходимость держаться самой тяжелой системы вооруженія — *системы постоянныхъ армій*. И это еще не все. Вслѣдствіе тѣхъ же невыгодъ, проистекающихъ отъ территоріи, мы поставлены въ необходимость: нашу постоянную армію, въ случаѣ предвидимой войны, приводить на военную ногу гораздо раньше, чѣмъ другія державы, имѣющія ту же систему вооруженія, что, весьма естественно, вводитъ насъ въ новыя издержки, отъ которыхъ избавлены другіе.

Вотъ здѣсь-то и является вся важность желѣзныхъ дорогъ, этого могучаго двигателя, сокращающаго разстоянія и позволяющаго располагать временемъ совершенно по своему произволу. Устроить сѣть желѣзныхъ дорогъ, долженствующихъ, въ

скоромъ времени, соединить отдаленнѣйшіе пункты нашего отечества, мы приобретаемъ и возможность измѣнить, если это признается выгоднымъ, настоящую нашу систему вооруженія, хотя въ нѣкоторой части, на систему резервовъ, и возможность приводить армію нашу на военное положеніе въ самое короткое время. Итакъ, вотъ первая и важнѣйшая выгода, приобретаемая нами отъ устройства желѣзныхъ дорогъ; вотъ то благотворное вліяніе, какое онѣ должны оказать на нашу систему вооруженныхъ силъ, а слѣдовательно и на количество войскъ, содержимыхъ нами въ мирное время.

Но этимъ не ограничивается еще польза, какую мы можемъ ожидать отъ желѣзныхъ дорогъ.

Передвиженія, которыя, обыкновенно, приходится совершать на огромныхъ расстояніяхъ, какъ нашимъ рекрутскимъ партиямъ, такъ и войскамъ, сами по себѣ бываютъ уже очень сильною причиною большой убыли въ рядахъ нашей арміи. Убыль эта принуждаетъ насъ увеличивать число людей, потребныхъ на пополненіе рядовъ войскъ, т. е. вводитъ насъ въ издержки, которыя, какъ мы уже знаемъ изъ предъидущей статьи, исчисляются суммою той потери, которая происходитъ вслѣдствіе отнятія рукъ отъ производительныхъ занятій.

Польза желѣзныхъ дорогъ, разсматриваемыхъ съ этой стороны, является дѣломъ не только несомнѣннымъ, но даже очевиднымъ для самаго поверхностнаго взгляда. Переѣзжая по желѣзнымъ дорогамъ, въ нѣсколько часовъ, значительныя пространства, на переходъ которыхъ потребовалось бы мѣсяцъ, другой пути, войска избавляются отъ вреднаго и губительнаго вліянія нѣкоторыхъ мѣстностей, отъ стѣснительнаго расположенія по тѣснымъ квартирамъ, — словомъ, отъ всѣхъ тѣхъ, можно сказать, неисчисленныхъ неудобствъ и трудностей похода, которыя, обыкновенно, уничтожаютъ ряды ихъ губительнѣе пуль и картечи.

Далѣе, сколько должно, вслѣдствіе опять того же неоцѣненнаго качества желѣзныхъ дорогъ — быстроты, сколько должно сберечься издержекъ для казны отъ путевого довольствія войскъ, отъ обмундированія и снаряженія, очень часто приходящаго отъ продолжительности похода въ совершенную ветхость и негодность. Къ этому же надобно добавить еще и то весьма важное обстоятельство, что государство, имѣя возможность перевозить войска свои по желѣзнымъ дорогамъ, снимаетъ съ себя еще

одно тяжелое бремя: мы говоримъ о постоянной и подводной повинностяхъ, такъ тяжело лежащихъ почти на всехъ условіяхъ. Временной постои для мѣстныхъ жителей; обыкновенно, бываетъ несравненно тяжелѣе, чѣмъ постои, отбываемыя ими при постоянномъ расквартированіи войскъ. Последний даетъ, по крайней мѣрѣ, возможность жителю свѣжннуться и хорошею ознакомиться съ солдатомъ, готовымъ очень часто и помочь своему хозяину въ домашнихъ трудахъ и работахъ. Не то бываетъ при походномъ расквартированіи. При переходѣ войскъ, мѣстный житель каждый день, и иногда въ теченіе нѣсколькихъ недѣль; долженъ принимать новаго постояльца, часто весьма требовательнаго, всегда почти убыточнаго: А подводная-то повинность!... Всемъ извѣстно, какъ дорогъ для поселянъ день всѣхннихъ и лѣтнихъ работъ, а между тѣмъ, онъ бываетъ принужденъ жертвовать имъ за плату 75 к. сер. Плата эта составляетъ, повидимому, вознагражденіе, совершенно недостаточное за перевозъ груза на разстояніи 25 верстъ; но на дѣлѣ выходитъ не то: подвѣдчикъ черезъ это очень часто теряетъ нѣсколько дней работы, а случается и такъ, что слѣдующая ему плата не доходитъ до назначенію.

Железныя дороги, безъ всякаго сомнѣнія, должны будутъ ослабить, въ высокой степени это, тяжелое бремя.

Но, чтобы яснѣе видѣть выгоды, доставляемыя железными дорогами, въ этомъ послѣднемъ отношеніи, сдѣлаемъ сравненіе стоимостей *перехода по шоссе и перѣзда по желѣзной дорогѣ* одного баталіона, отправляющагося изъ С.-Петербурга въ Москву.

Принимая расчетъ обыкновеннаго походнаго движенія, баталіонъ, выступившій изъ Петербурга; достигнетъ Москвы (разстояніе отъ Петербурга до Москвы—610 верстъ) въ сорокъ-вторыя сутки, сдѣлавъ тридцать переходовъ. Подъ баталіонъ слѣдуетъ подводу:

	Число подводъ.	Прогонъ за подводу.
Для квартирнеровъ	2	1 р. 50 к. сер.
» хлѣбопсковъ	6	4 » 50 » »
Итого	8	6 уб. сер.

За тридцать переходовъ потребуется всего 240 подв., 180 р. с. прогоновъ.

На Маршевѣе продовольствіе баталіона, по точному разсчёту, сдѣланному Генеральнаго Штаба подполковникомъ Анучинымъ, будетъ слѣдовать:

За 3 дня въ Петербургской губерніи	р. сер.	167
— 17 » — Новгородской	—	964
— 13 » — Тверской	—	559
— 7 » — Московской	—	257
<hr/>		
Всего. . .		1,947

Слѣдовательно, весь походъ баталіона отъ Петербурга до Москвы будетъ стоить казнѣ сумму издержекъ, равную 2,127 р. с.

Постараемся теперь опредѣлить, во что обойдется перевозка его по Николаевской желѣзной дорогѣ.

По желѣзной дорогѣ баталіонъ изъ Петербурга въ Москву прибываетъ на третій день.

За проѣздъ Главному Управленію Путей Сообщенія	руб.	коп. сер.
и Публичныхъ Зданій, считая 1 руб. 65 к. за		
человѣка, будетъ слѣдовать:	1,650	—
— два дня путевого продовольствія:	76	—
— мѣстное довольствіе въ Москвѣ придется около	1,425	—
<hr/>		
Всего же: . . .		3,151 —

Сравнивая объ стоимости, получимъ въ результатѣ, что переездъ одного баталіона изъ Петербурга въ Москву, т. е. на разстояніи 610 верстъ, обойдется правительству на 1,024 р. сер. дорожѣ, чѣмъ переходъ его по шоссе. Издержка эта, конечно, не малая; но, вспоминая выраженіе Бастиа, здѣсь можно сказать: *«это то, что видятъ»*. Чтобы вполнѣ опредѣлить эту издержку, надобно также принять въ соображеніе и *то*; сколько за весь походъ, совершаемый обыкновеннымъ путемъ, изотрется, изомнется вещей, сколько испортится ихъ и придетъ въ совершенную негодность отъ одной перекладки съ подводы на подводу, сколько, при томъ, растратится силъ отъ тяжести похода, отъ вліянія климата и погоды, сколько потерпятъ убытковъ мѣстные жители.... Взявъ все это въ разсчётъ, очень легко убѣдиться, что лучше пожертвовать лишнихъ 1,024 р. сер. на баталіонъ, лишь бы избѣгнуться отъ всѣхъ этихъ невыгодъ; ко-

торыя невидимо, но неизбѣжно, раньше ли, позже, а все-таки должны будутъ отразиться на общемъ благосостояніи.

Но мы здѣсь упустили еще одну очень важную выгоду, приобретаемую казной, при передвиженіи войскъ по желѣзнымъ дорогамъ, а именно: выгоду, происходящую вслѣдствіе сбереженія отъ продовольствія людей, которымъ, при передвиженіи по *маршруту*, пришлось бы быть въ походѣ несравненно болѣе долгій срокъ. Нѣкоторые говорятъ, что, въ этомъ случаѣ, не слѣдуетъ принимать въ расчетъ сбереженія, приобретаемаго казною отъ продовольствія людей въ кратчайшій срокъ, такъ какъ казни приходится одинаково продовольствовать солдата, будетъ ли онъ стоять на мѣстѣ, или находится въ походѣ; а потому, если что казна и сберегаетъ въ этомъ случаѣ, такъ это развѣ однѣ прибавочныя деньги, отпускаемыя иногда на время пути.

Съ этимъ мнѣніемъ мы не можемъ согласиться. Допустимъ даже и то, что стоимость продовольствія солдата въ Москвѣ одинакова со стоимостью его продовольствія во время слѣдованія туда; но издержки на содержаніе солдата въ Москвѣ окупаются уже потребностію пребыванія его въ ней, тою пользою, которая ожидается отъ такого перемѣщенія, тогда какъ, во все время передвиженія баталіона, казна платитъ только за его путешествіе, потому что баталіонъ, находящійся въ походѣ, никому никакой пользы не приноситъ, да еще и самъ теряетъ время, которое могло бы съ пользою быть употреблено на фронтовое образованіе его.

Такимъ образомъ, въ приведенномъ нами примѣрѣ, ко всему тому, что казна выигрываетъ, при передвиженіи баталіона по желѣзной дорогѣ, отъ сохраненія здоровья и силъ людей, отъ сбереженія вещей и отъ обезпеченія жителей въ дѣлѣ отправленія постоянной и подводной повинностей, надобно добавить еще и сумму, остающуюся отъ продовольствія солдатъ. Сумма эта получится, если мы изъ 1,947 р. сер., которые потребовались бы на продовольствіе баталіона, въ теченіе 42 сутокъ марша, вычтемъ 76 р. сер., издержанныхъ въ двое сутокъ, при его переѣздѣ по желѣзной дорогѣ: она будетъ равняться 1,871 р. с.

Добавляя къ ней еще прогоны, которые потребовались на подводы при движеніи по маршруту 180 р. с., мы получаемъ въ итогъ 2,051 р. с.

Слѣдовательно, отъ одного уже сбереженія продовольствія и

прогоновъ, потребныхъ на сорокъ-двое сутокъ марша, казна выигрываетъ, при передвиженіи баталіона по желѣзной дорогѣ, болѣе, чѣмъ вдвое; а мы еще не приложили сюда выигрыша отъ сохраненія здоровья и силъ людей, сбереженія вещей и облегченія обывателей!

Итакъ, вотъ еще выгода, доставляемая желѣзными дорогами, — выгода, происходящая отъ сокращенія прямыхъ расходовъ, потребныхъ на содержаніе войскъ, независимо даже отъ ихъ количества, т. е., что государство, имѣющее желѣзныя дороги, издерживаетъ на содержаніе войскъ менѣе, чѣмъ оно издерживало бы на содержаніе того же самаго количества войскъ тогда, когда въ немъ не было бы ихъ.

Но до сихъ поръ мы старались показать важность значенія желѣзныхъ дорогъ для государства во время мира; посмотримъ же теперь на то значеніе, какое онѣ могутъ имѣть во время войны.

Числительное превосходство надъ силами противника, безспорно, составляетъ одно изъ важнѣйшихъ условій, отъ котораго зависитъ всякій успѣхъ на войнѣ. Величайшіе полководцы всѣхъ временъ и народовъ, начиная отъ Кира и до Наполеона, обыкновенно, устремляли всѣ свои усилія на то, чтобы всегда имѣть возможность появляться предъ непріателемъ съ превосходными силами на тѣхъ пунктахъ, оборона или атака которыхъ могла имѣть рѣшительное вліяніе на весь ходъ войны. «Стараться всегда имѣть превосходныя силы на тѣхъ пунктахъ, гдѣ можетъ произойти рѣшительная встрѣча съ противникомъ» — вотъ главнѣйшая изъ аксіомъ, вотъ одно изъ важнѣйшихъ правилъ военнаго искусства, какъ древнѣйшихъ, такъ и новѣйшихъ временъ. Но правило это всегда являлось на практикѣ тѣмъ болѣе трудно исполнимымъ, что оно находилось въ постоянной и непосредственной зависимости отъ быстроты и неутомимости передвиженій, т. е. двухъ такихъ условій, которыя до сихъ поръ не только никогда не соединялись, но даже взаимно уничтожали другъ друга. Желѣзныя дороги, обладающія въ высокой степени быстротой, неутомимостію и правильностію движенія, не измѣняющагося ни отъ вліянія погоды, ни отъ какихъ другихъ обстоятельствъ, весьма естественно, должны касаться одной изъ самыхъ существенныхъ сторонъ военнаго искусства, а вслѣдствіе этого неминуемо должны имѣть огромное вліяніе на всѣ условія войны.

Такимъ образомъ, важнѣйшая выгода, приобретаемая отъ желѣзныхъ дорогъ во время войны, заключается въ легкой возможности *сосредоточенія войскъ* на угрожаемыхъ пунктахъ. Но это еще не все. Ближайшее разсмотрѣнiе столь важныхъ качествъ желѣзныхъ дорогъ невольно приводитъ насъ къ заключенiю, что онѣ должны будутъ получить самое разнообразное примѣненiе во всѣхъ случаяхъ войны. Такъ, напримѣръ, желѣзныя дороги служатъ съ необыкновенною пользою:

а) Для быстрой передачи приказанiй, извѣстiй и всякаго рода свѣдѣнiй.

б) Для ускоренiя прибытiя войскъ на самый театръ военныхъ дѣйствiй.

в) Для подкрѣпленiя слабо занятыхъ пунктовъ.

г) Для снабженiя крѣпостей войсками, орудiями, снарядами и разнаго рода продовольствiемъ, какъ равно и для подвоза подкрѣпленiй къ осажденнымъ крѣпостямъ.

д) При наступленiи—для предупрежденiя непрiятеля на важнѣйшихъ пунктахъ; при отступленiи—для своевременнаго занятiя оборонительныхъ позицiй.

е) Для обороны рѣкъ и низменныхъ мѣстностей, прикрывающихъ оборонительный фронтъ.

ж) Для внезапныхъ наступательныхъ дѣйствiй.

з) Для отправленiя больныхъ, раненыхъ и плѣнныхъ.

и) Для всякаго рода подвозовъ.

Таковы, въ общихъ чертахъ, выгоды, какiя можно извлекать изъ желѣзныхъ дорогъ, какъ изъ военныхъ путей сообщенiя.

Само собою разумѣется, что выгоды эти могутъ увеличиваться и уменьшаться, сообразно тому, на сколько направленiе линiй желѣзныхъ дорогъ, пролегающихъ на театрахъ военныхъ дѣйствiй, будетъ соответствовать направленiю военныхъ путей сообщенiй. Внося войну въ чужую, враждебную страну, въ большей части случаевъ, нельзя и рассчитывать на желѣзныя дороги, такъ какъ непрiятель, конечно, постарается уничтожить ихъ; но мы должны замѣтить здѣсь, что, говоря о желѣзныхъ дорогахъ, мы никогда и не думали говорить о нихъ, какъ о военныхъ путяхъ сообщенiй, которыми можно было бы пользоваться въ странѣ непрiятельской. Мы собственно разсматриваемъ желѣзныя дороги, какъ военные пути сообщенiя, которые могутъ доставить огромныя выгоды только въ томъ случаѣ,

когда государству приходится вести войну на своей территоріи, т. е., когда ему приходится обороняться. А въ этомъ послѣднемъ случаѣ выгоды, о которыхъ говорили мы, по большей части дѣлаются неотъемлемою принадлежностію желѣзныхъ дорогъ, такъ какъ экономическое значеніе ихъ въ государствѣ всегда почти само собою совпадаетъ съ ихъ значеніемъ военнымъ. И это весьма натурально. Пункты, на которые, въ большей части случаевъ, устремляются главныя усилія противника, обыкновенно, бываютъ пунктами, важными въ коммерческомъ, промышленномъ и политическомъ отношеніяхъ, т. е. такими, которыя въ государствѣ, прежде всѣхъ другихъ, соединяются желѣзными путями. Очевидно, при оборонѣ этихъ пунктовъ, желѣзныя дороги всегда почти будутъ служить коммуникационными линиями, и, слѣдовательно, государство, устраивая желѣзныя сообщенія между важнѣйшими своими промышленными, коммерческими и политическими пунктами, устраиваетъ, въ то же время, и превосходныя военныя сообщенія.

Взглянемъ, на примѣръ, хотя на сѣтъ желѣзныхъ дорогъ, къ устройству которыхъ уже приступлено въ нашемъ отечествѣ, и мы убѣдимся какъ нельзя лучше въ истинѣ нашихъ словъ.

Главнымъ основаніемъ этой сѣти желѣзныхъ дорогъ служили расчеты чисто экономическіе; а, между тѣмъ, стоитъ только посмотреть на карту, и мы тотчасъ же замѣтимъ, что экономическое значеніе ихъ совпадаетъ совершенно съ ихъ военнымъ значеніемъ.

И, въ самомъ дѣлѣ, двѣ линіи: одна — идущая отъ Москвы къ С.-Петербургу, и другая — изъ Курска къ Либавѣ, обѣ до чрезвычайности важныя въ отношеніи экономическомъ, какъ соединяющія внутреннія наши губерніи съ двумя главнѣйшими портами Балтійскаго моря, имѣютъ, въ то же время, чрезвычайно важное значеніе и въ отношеніи чисто военномъ.

Въ случаѣ войны, если только непріятель начнетъ дѣйствовать со стороны Балтійскаго моря, очевидно, что главныя усилія его устремятся на С.-Петербургъ, Ревель, Ригу или Либаву, какъ на пункты, съ приобрѣтеніемъ которыхъ онъ наноситъ намъ почти рѣшительный ударъ. Петербурго-Московская и Курско-Либавская линіи являются, въ этомъ случаѣ, для насъ *операционными линіями*, пользуясь которыми мы можемъ сосредоточить громадныя массы войскъ для обороны балтійскаго при-

брежья. Значеніе этихъ линій желѣзныхъ дорогъ, какъ линій операционныхъ, дѣлается тѣмъ важнѣе, что онѣ должны еще будутъ соединиться одна съ другою поперечными двумя линіями, составляющими части линій: Московско-Одесской и Петербурго-Варшавской. Пользуясь этими линіями, мы получаемъ возможность — часть дѣйствующихъ силъ быстро переносить съ одной операционной линіи на другую, для того, чтобы, пріобрѣта временной перевѣсъ надъ противникомъ, хотя на одномъ пунктѣ подавить его.

Николаевская желѣзная дорога, рассматриваемая какъ операционная линія къ Петербургу и, вообще, къ берегамъ Балтійскаго моря, выказала уже свое значеніе, въ этомъ отношеніи, еще въ прошлую войну, несмотря на то, что она находилась совсѣмъ въ сторонѣ отъ главнаго театра дѣйствій. Дорога эта, въ теченіе двухъ лѣтъ и четырехъ мѣсяцевъ (съ 1854 года по май 1856 года), перевезла:

Офицеровъ	4,427	человѣкъ.
Нижшихъ чиновъ	486,889	—
Орудій и фуръ	7,177	—
Лошадей	38,576	—
Клади	309,719	пудовъ.

Все это вмѣстѣ составляетъ 191 баталіонъ, 4 эскадрона, 19½ батарей, 46 сотенъ и 13 дружинъ, да, кромѣ того, нѣсколько еще всякихъ нестроевыхъ командъ.

Замѣтимъ здѣсь кстати, что Николаевская желѣзная дорога имѣла средства для перевозки гораздо значительнѣйшаго числа войскъ, въ теченіе того же времени.

Другія линіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, а именно: линія, идущая изъ С.-Петербурга въ Варшаву, и линія, долженствующая соединить Москву съ Одессіей, важныя въ отношеніи экономическомъ, получаютъ для насъ чрезвычайно важное значеніе и въ отношеніи военномъ.

Дорога, идущая изъ С.-Петербурга въ Варшаву и далѣе, въ Краковъ, можетъ служить операционною линіею, въ случаѣ наступленія непріятеля со стороны царства Польскаго, а дорога Московско-Одесская можетъ быть рассматриваема, какъ операционная линія, служащая для обороны Крыма и, вообще, прибрежьевъ Чернаго и Азовскаго морей. Оборона черноморскаго

прибрежья, конечно, должна была бы еще больше выиграть, если бы устроилась желѣзная дорога, которая соединяла бы Одессу съ Кіевскою или Каменецъ-Подольскою губерніями.

Таково стратегическое значеніе нашихъ желѣзныхъ дорогъ, если мы станемъ разсматривать каждую изъ нихъ отдѣльно, независимо отъ другихъ. Но значеніе это, конечно, должно еще болѣе увеличиться, вслѣдствіе взаимной связи. Съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, сходящихся отъ отдаленнѣйшихъ частей Россіи къ среднимъ частямъ ея, мы приобретаемъ возможность, во время войны, быстро сосредоточивать и бросать огромныя массы войскъ именно туда, гдѣ присутствіе ихъ должно будетъ рѣшить побѣду.

Мы разсматривали до сихъ поръ желѣзныя дороги только какъ операционныя линіи, т. е., какъ линіи перпендикулярныя къ фронту дѣйствія. Но если бы обстоятельства войны заставили насъ имѣть фронтъ дѣйствія параллельно желѣзной дорогѣ, то и въ этомъ послѣднемъ случаѣ значеніе линій желѣзныхъ дорогъ остается не менѣе важнымъ, а въ особенности при дѣйствіяхъ оборонительныхъ. Линія, параллельная оборонительному фронту, даетъ полную возможность наблюдать его отдѣльными, небольшими отрядами, а сильныя резервы держать на важныхъ пунктахъ, изъ которыхъ они, помощію желѣзной дороги, могутъ быть бросаемы съ необыкновенною быстротою на каждый угрожаемый пунктъ.

Не распространяясь далѣе о пользѣ желѣзныхъ дорогъ въ военное время, скажемъ: придется ли намъ дѣйствовать наступательно или оборонительно, надобно ли намъ будетъ собирать большія массы войскъ, съ тѣмъ, чтобы бросать ихъ потомъ на опредѣленные пункты, или понадобится поднять на защиту отечества цѣлую страну, въ видѣ ополченій—во всѣхъ этихъ случаяхъ, желѣзныя дороги должны будутъ приносить выгоды неисчислимыя и играть первостепенную роль, лишь бы только онѣ имѣли *силу*, достаточную для транспортированія разныхъ тяжестей.

Сила дороги опредѣляется большимъ или меньшимъ числомъ войскъ или количествомъ груза, которые могутъ быть перевозимы всѣми ея средствами, въ извѣстный промежутокъ времени.

Сила эта находится въ зависимости отъ длины линіи, отъ величины транспортныхъ средствъ, т. е. отъ количества паровозовъ и вагоновъ, и отъ скорости движенія локомотивовъ.

а) При разстояніяхъ небольшихъ, одни и тѣ же средства могутъ перевозить болѣе, чѣмъ при разстояніяхъ большихъ, потому что, при разстояніяхъ меньшихъ, можно сдѣлать большее число рейсовъ. Но изъ этого не слѣдуетъ еще, что чѣмъ менѣе разстоянія, тѣмъ успѣшнѣе можно транспортировать войска, какой бы силы они ни были. Для извѣстной величины отряда существуютъ извѣстныя разстоянія, ближе которыхъ (т. е., взявъ линію еще короче) желѣзныя дороги не приносятъ уже той пользы, какой можно ожидать отъ ихъ быстроты. Такъ, на-примѣръ, передвиженіе корпуса обыкновеннаго состава, со всѣми его тяжестями, на разстояніи въ 300 верстъ скорѣе можетъ быть совершено *по маршруту*, нежели транспортировкой по желѣзной дорогѣ, потому что корпусъ, слѣдуя *по маршруту*, проходитъ это разстояніе въ 28 дней, тогда какъ на транспортировку его по желѣзной дорогѣ потребовалось бы гораздо больше времени (*).

б) При одномъ и томъ же разстояніи, линія желѣзной дороги тѣмъ сильнѣе, чѣмъ болѣе она имѣетъ перевозочныхъ средствъ и чѣмъ сильнѣе паровозы ея, т. е., чѣмъ скорѣе паровозъ можетъ двигаться при одной и той же тяжести.

При этомъ необходимо, однако, замѣтить, что не слѣдуетъ, вообще, смѣшивать скорости движенія по желѣзнымъ дорогамъ обыкновенныхъ поѣздовъ со скоростью движенія поѣздовъ военныхъ. Военные поѣзды двигаются, обыкновенно, медленнѣе, такъ какъ войскамъ приходится останавливаться для варки пищи на довольно продолжительное время. Впрочемъ, величина этихъ остановокъ зависитъ отъ мѣстныхъ уставовъ продовольствованія войскъ, перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Вотъ, между прочимъ, каковы скорости, наблюдаемыя при слѣдованіи военныхъ поѣздовъ въ разныхъ европейскихъ государствахъ:

Въ Англіи скорость движенія военнаго поѣзда—отъ 35 до 42 верстъ въ часъ, во Франціи—33 версты, въ Австріи—24 версты, въ Россіи—15 верстъ безъ остановокъ, а съ остановками придется въ часъ всего $9\frac{1}{2}$ верстъ; но скорость эта весьма легко можетъ быть увеличена.

(*) И это весьма понятно, потому что здѣсь необходимо взять въ расчѣтъ, кромѣ того времени, какое понадобится для перевозки корпуса по желѣзной дорогѣ, еще время, потребное для его сбора.

Постараемся, однако, опредѣлить болѣе точнымъ, математическимъ путемъ всю ту механическую силу и, вообще, всѣ тѣ матеріальныя средства, какія желѣзныя дороги могутъ представить правительству для транспортированія войскъ, а потомъ сравнимъ ихъ съ тѣми средствами, которыя требуются для перемѣщенія арміи вообще.

Основанія, которымъ мы будемъ держаться при опредѣленіи механической силы и, вообще, транспортныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ, заимствованы нами изъ книги извѣстнаго французскаго экономиста Мишеля Шевалье: «*Cours d'Économie politique, fait au Collège de France*». Опредѣленія механической силы и матеріальныхъ средствъ желѣзныхъ дорогъ, сдѣланныя Мишелемъ Шевалье, заслуживаютъ тѣмъ большаго вниманія, что они на практикѣ давно уже оправдались.

Въ механикѣ, сила двигателя опредѣляется, обыкновенно, суммою лошадиныхъ силъ. Средняя сила обыкновенной лошади считается равною силѣ, какую надобно употребить, чтобы поднять 40 килограммовъ на высоту одного метра, въ одну секунду. Сила паровой лошади (то есть та сила, какую измѣряется сила паровой машины) равняется двойной силѣ лошади обыкновенной и опредѣляется тою силою, какая потребна для того, чтобы поднять 75 килограммовъ на ту же высоту и въ то же время. Но это еще не все. Такъ какъ лошадь обыкновенная подвержена усталости, а слѣдовательно требуетъ непремѣннаго некотораго времени и для отдыха, то, очевидно, суточная работа ея не можетъ продолжаться въ теченіе всѣхъ двадцати-четырехъ часовъ. Обыкновенно, полагается, что хорошая лошадь можетъ работать въ сутки по восьми часовъ, то есть треть сутокъ; паровая же лошадь можетъ работать въ теченіе всѣхъ двадцати-четырехъ часовъ. Такимъ образомъ, паровая лошадь, обладающая двойною силою лошади обыкновенной, на суточной работѣ является уже замѣняющею *шесть* обыкновенныхъ лошадей.

Далѣе, такъ какъ, при движеніи по обыкновенной дорогѣ, сопротивленіе, обыкновенно, бываетъ, по крайней мѣрѣ, въ десять разъ болѣе, чѣмъ при движеніи по желѣзной дорогѣ, то ясно, что, употребляя то же самое усиліе и двигаясь со скоростью восьми, десяти верстъ въ часъ, можно перевозить по желѣзной дорогѣ кладъ вѣсомъ въ десять разъ тяжелѣйшую, чѣмъ ту, какую можно перевозить по макадамовскому шоссе.

Изъ всего этого выходитъ, что паровая лошадь, при перевозкѣ тяжестей по желѣзной дорогѣ, является равною 60 лошадямъ обыкновеннымъ, употребленнымъ для перевозки тяжестей по дорогамъ обыкновеннымъ.

Сдѣлавъ такое опредѣленіе силы паровой лошади, постараемся теперь опредѣлить всю массу силъ, какую могутъ предоставить правительству для перевозки войскъ, въ случаѣ войны, всѣ наши линіи желѣзныхъ дорогъ, когда онѣ приведутся въ исполненіе.

Конечно, очень трудно опредѣлить со строгою точностію цифру эту, но, тѣмъ не менѣе, она, опредѣленная даже приблизительно, даетъ довольно правильное понятіе о величинѣ тѣхъ транспортныхъ средствъ, какія пріобрѣтаются государствомъ, вмѣстѣ съ устройствомъ желѣзныхъ дорогъ.

Къ сожалѣнію, мы не могли ничего узнать о количествѣ транспортировочныхъ средствъ какойнибудь изъ нашихъ небольшихъ желѣзныхъ дорогъ, какъ, напримѣръ, Царскосельской или Петергофской. Но для соображенія возьмемъ хотя количество тѣхъ транспортировочныхъ средствъ, какими располагаетъ компанія двухъ небольшихъ желѣзныхъ дорогъ: Версальской и С.-Жерменской.

Сила всѣхъ паровозовъ, какими располагаетъ компанія этихъ двухъ дорогъ, по показанію Мишеля Шевалье, равняется 5,060 паровыхъ лошадямъ; положимъ даже, для круглаго счета, силу эту равною 5,000 паровыхъ лошадей.

Но, по расчету, только что сдѣланному нами, эти 5,000 паровыхъ лошадей силою своею превосходятъ въ 60 разъ силу 5,000 обыкновенныхъ лошадей; слѣдовательно, онѣ представляютъ, въ сложности, силу 300,000 обыкновенныхъ лошадей.

Такимъ образомъ, средства одной небольшой компаніи представляются достаточными для перевозки по желѣзной дорогѣ такой массы транспортовъ, которая потребовала бы для перевозки по макадамовскому шоссе 300,000 обыкновенныхъ лошадей! И такими громадными средствами обладаетъ желѣзная дорога, всю длину которой составляютъ всего какихънибудь девять льѣ.

Предположимъ теперь, что всѣ линіи нашихъ желѣзныхъ дорогъ, уже утвержденныхъ правительствомъ, приведены въ исполненіе. Тогда, кромѣ Николаевской, Варшавско-Краковской

и части Петербурго-Варшавской, мы будем имѣть линіи: 1) отъ Петербурга до Варшавы; 2) отъ Вильно до прусской границы; 3) отъ Курска до Либавы; 4) изъ Москвы къ Феодосіи, изъ Москвы въ Нижній-Новгородъ; 6) изъ Динабурга въ Ригу; 7) изъ Москвы въ Ярославль; 8) изъ Москвы въ Саратовъ.

Положимъ также, что каждая изъ этихъ большихъ линій будетъ располагать средствами вдвое большими, какія находятся въ распоряженіи компаніи двухъ небольшихъ дорогъ: Версальской и С.-Жерменской. Стало бытъ, каждая изъ нашихъ дорогъ будетъ обладать силою въ 10,000 паровыхъ лошадей, или силою 600,000 лошадей обыкновенныхъ; всѣ же девять (*) линій, каждая по 10,000 паровыхъ лошадей, представятъ совокупность силъ 90,000 паровыхъ лошадей, или, что все равно, совокупность силъ 5,400,000 лошадей обыкновенныхъ.

Вотъ, слѣдовательно, какую громадную силу пріобрѣтаетъ правительство наше, съ устройствомъ желѣзныхъ дорогъ, для транспортированія войскъ, артиллеріи и, вообще, всѣхъ военныхъ тяжестей. Уже одного этого приблизительнаго исчисленія достаточно для того, чтобы доказать всю неосновательность мнѣнія нѣкоторыхъ военныхъ, полагающихъ, будто бы желѣзныя дороги не могутъ очень много способствовать къ передвиженію армій.

Теперь отъ этихъ общихъ соображеній перейдемъ къ соображеніямъ частнымъ, но такимъ, которыя дали бы намъ возможность самымъ строгимъ и точнымъ образомъ сдѣлать выводы о пользѣ, какую можно и должно ожидать отъ желѣзныхъ дорогъ, при транспортированіи войскъ.

Для этого зададимъ себѣ такой вопросъ: *сколько потребовалось бы локомотивовъ и вагоновъ* на перевозку по желѣзной дорогѣ корпуса войскъ, составленнаго изъ соответствующаго числа пѣхоты, кавалеріи и артиллеріи?

Положимъ, что сила локомотива равняется силѣ 130 паровыхъ лошадей. Такой локомотивъ, двигаясь по дорогѣ, имѣющей довольно отлогіе подъемы, со скоростію отъ 10 до 12 верстъ въ часъ, можетъ очень легко везти тяжесть въ 150 или 160 тоннъ, полагая каждый тоннъ въ 1,000 килограммовъ (**).

Посмотримъ же теперь, какова будетъ дѣятельность такого локомотива, употребленнаго для перевозки войскъ.

(*) Включая сюда и Николаевскую дорогу.

(**) Килограммъ равняется 2,443 фунта.

Пѣхота. Въ одинъ вагонъ помѣщается 40 человекъ пѣхотинцевъ, локомотивъ, силою въ 130 паровыхъ лошадей, можетъ везти 20 вагоновъ; слѣдовательно, въ одинъ поѣздъ можетъ быть перевезено 800 человекъ.

Кавалерія. Кавалеристы перевозятся въ той же пропорціи, какъ и пѣхота. Что касается до лошадей, то, считывая по 6 лошадей въ вагонъ, выходитъ, что локомотивъ, имѣющій силу тащить 20 вагоновъ, перевезетъ въ одинъ поѣздъ 120 лошадей.

Артиллерія. Раскладывая на каждый вагонъ по 185 пудовъ, оказывается, что, для поднятія батарейнаго орудія съ тремя зарядными ящиками (что все вмѣстѣ составляетъ въ полу-пудовомъ единорогѣ 248 пудовъ, а въ 12-фунтовой пушкѣ — 217 пудовъ), потребуется два вагона.

Такимъ образомъ, локомотивъ, имѣющій силу везти 20 вагоновъ, повезетъ въ одинъ поѣздъ 10 батарейныхъ орудій съ передками и зарядными ящиками. Артиллеристы размѣстятся въ тѣхъ же вагонахъ, гдѣ будутъ поставлены орудія и ящики. Лошади артиллерійскія будутъ перевозиться на томъ же основаніи, какъ и лошади кавалерійскія.

Сосчитаемъ теперь, сколько понадобится локомотивовъ и вагоновъ для перевозки корпуса войскъ, состоящаго изъ 20,000 пѣхоты, 5,000 человекъ кавалеріи и 7 батарей артиллеріи.

Пѣхота. Такъ какъ для перевозки 800 человекъ надобны одинъ локомотивъ и двадцать вагоновъ, то для транспортированія 20,000 человекъ потребуется

Вагоны.	Локомотивы.
500	25

Кавалерія. На 5,000 спѣшенныхъ кавалеристовъ потребуется

125	6 ¹ / ₄
-----	-------------------------------

120 лошадей потребуютъ двадцати вагоновъ и одного локомотива; слѣдовательно, на 5,000 лошадей, потребуется

835	41 ² / ₃
-----	--------------------------------

Артиллерія. Одна пѣшая бригада, другая конная; послѣднюю мы полагаемъ состоящею изъ трехъ батарей, изъ коихъ одна батарейная. Каждую батарею мы считаемъ въ 8 орудій; слѣдовательно, мы имѣемъ всего 56 орудій, на перевозку которыхъ потребуется.

100	5
-----	---

При обѣихъ бригадахъ артиллеріи, считается 1,346 лошадей. На перевозку ихъ надобно

224 ¹ / ₃	11 ¹ / ₅
---------------------------------	--------------------------------

Всего	1,784 ¹ / ₃	88 ⁴ / ₆₀
-----------------	-----------------------------------	---------------------------------

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что тѣ желѣзныя дороги, которыя мы поименовали, по окончаніи своемъ, дадутъ правительству нашему средства для транспортированія шести такихъ корпусовъ, которые оно будетъ въ состояніи бросить вдругъ въ одномъ или нѣсколькихъ направленіяхъ.

Но допустимъ даже, что наши линіи желѣзныхъ дорогъ и не будутъ имѣть такого огромнаго количества вагоновъ, какое необходимо для передвиженія, въ чрезвычайныхъ случаяхъ, массъ войскъ, то и это послѣднее обстоятельство, по нашему крайнему убѣжденію, не составляетъ еще само по себѣ большой важности, такъ какъ правительство можетъ, на случай войны, завести и собственные свои вагоны. Приходится же держать, во время мира, фуры, повозки и проч.: отчего же не держать и потребнаго числа вагоновъ?... Къ тому же, и сумма, нужная на постройку вагоновъ, не составитъ для государства большаго расхода. Опѣняя вагонъ въ 500 р. сер., оказывается, что 3,000 вагоновъ обойдутся правительству въ 1,500,000 р. сер.

Кромѣ этой мѣры, нужда въ которой, по нашему убѣжденію, остается дѣломъ еще весьма сомнительнымъ, есть другія мѣры, преждевременная забота о которыхъ составляетъ предметъ первостепенной важности. Мѣры эти заключаются въ слѣдующемъ:

а) Надобно, при устройствѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ, наблюдать *наивозможно большее единообразіе*, для того, чтобы всегда имѣть возможность транспортновочныя средства одной линіи употреблять на всѣхъ другихъ. Это въ особенности необходимо на тотъ случай, когда правительству понадобится имѣть свои собственные вагоны.

б) Необходимо озаботиться о томъ, чтобы, въ тѣхъ пунктахъ, гдѣ расходятся нѣсколько дорогъ, вокзалы были бы соединены между собою рейльсами, безъ чего передвиженіе локомотивовъ и вагоновъ съ одной линіи на другую будетъ сопряжено съ большими затрудненіями.

Не станемъ говорить о правилахъ, какія должны быть соблюдаемы при военныхъ поѣздахъ, хотя, при этомъ, не лишнимъ считаемъ замѣтить, что составленіе *правилъ, какія должны быть соблюдаемы при посадженіи войскъ въ вагоны, какъ равно и при переездѣ*, есть дѣло весьма важное и многозначашее.

Для большаго подтвержденія всего того, что было говорено

нами о желѣзныхъ дорогахъ, приведемъ здѣсь силу Николаевской желѣзной дороги и дадимъ нѣсколько примѣровъ употребленія желѣзныхъ дорогъ во время войны.

Николаевская дорога можетъ одновременно посадить на вагоны, не стѣсня при этомъ движенія обыкновенныхъ поѣздовъ, 4 баталіона пѣхоты, или ихъ тяжести, или соответствующее число кавалеріи, дивизионъ казаковъ, или, наконецъ, батарею артиллеріи, въ полномъ ея составѣ.

Въ сутки она можетъ перевезти 4,000 пѣхоты, 480 лошадей, съ такимъ же числомъ кавалеристовъ, или 40,000 пудовъ клади. Но въ военное время, когда обстоятельства заставятъ жертвовать всѣмъ, тогда, конечно, можно и остановить движеніе обыкновенныхъ поѣздовъ, чѣмъ, само собою разумѣется, увеличатся въ высокой степени и транспортировочныя средства Николаевской желѣзной дороги.

Вотъ замѣчательнѣйшіе примѣры употребленія желѣзныхъ дорогъ во время войны:

Въ маѣ 1849 года, дивизія генерала Пашютина, въ составѣ 14,532 человекъ, и, при нихъ 1,993 лошади, 48 орудій, 464 зарядныхъ ящика и фуръ и 88 головъ скота, была перевезена изъ Кракова въ Градишь, на разстояніи 40 миль. Двѣнадцать часовъ спустя, послѣ отдачи приказанія, отправлялись первые поѣзды, и въ теченіе 14 и 15 мая вся дивизія прибыла на мѣсто.

Еще болѣе замѣчательный примѣръ транспортированія войскъ показала Сѣверная Австрійская желѣзная дорога (между Вѣною и Прагою), въ позднюю осень 1850 года. Начиная съ 13 ноября и по 8 декабря, слѣдовательно, въ теченіе 26 сутокъ, кромѣ 471 обыкновенныхъ, совершено было 138 военныхъ поѣздовъ, на которыхъ перевезено: 75,411 человекъ, 7,686 лошадей, 7,776 орудій и фуръ съ 79,924 центнерами разной военной клади. Въ сутки, значитъ, ходило, среднимъ числомъ, по 23 поѣзда. Самый трудный день было 29 ноября. Въ теченіе этихъ сутокъ, на 8 поѣздахъ перевезено было: 7,837 человекъ, 555 лошадей, 178 орудій и фуръ и 6,167 центнеровъ разной поклажи. Независимо отъ этого продолжали ходить 10 постоянныхъ поѣздовъ для проѣзжихъ и для товаровъ, одинъ экстренный товарный поѣздъ

(*) Примѣры эти заимствованы нами изъ «Ueber die militärische Benützung der Eisenbahnen», соч. Р—z, Вѣна.

и 8 поѣздовъ съ обратными пустыми вагонами. Слѣдовательно, прекративши обыкновенный поѣздъ, можно бы было перевезти вдвое большее число войска.

Особаго вниманія заслуживаетъ также рейсъ, сдѣланный, 30 ноября, паровозомъ «Силезія» на разстояніи 19 миль, отъ Брюна до Подрубица. 72 вагона съ поклажею въ 9,576 центнеровъ были доставлены въ 7 часовъ времени, при помощи, въ нѣкоторыхъ только мѣстахъ, вспомогательнаго паровоза.

При такихъ чрезвычайныхъ случаяхъ, замѣчательна трудность обязанностей прислуги. Главные кондукторы Сѣверной дороги, въ теченіе 26 сутокъ, исполняли двойную службу; а 59 машинистовъ сдѣлали, въ это время, 18,465 миль.

Кстати замѣтимъ здѣсь о возраженіи, дѣлаемомъ нѣкоторыми доншнѣ, противу пользы, какую можно извлечь изъ желѣзныхъ дорогъ во время войны. Возраженіе это заключается въ томъ, будто бы ничего нѣтъ легче, какъ лишить противника выгодъ желѣзной дороги, такъ какъ для этого достаточно снять нѣсколько рейльсовъ или взорвать мосты. Конечно, снять нѣсколько рейльсовъ — дѣло весьма нетрудное, но вѣдь и замѣна снятыхъ рейльсовъ новыми также не представляетъ большаго труда; а во вторыхъ, противъ этого есть весьма дѣйствительное средство — учрежденіе карауловъ и, вообще, строгое охраненіе дороги, хотя бы даже посредствомъ особыхъ командъ.

Уничтоженіе моста черезъ большую рѣку — дѣло, дѣйствительно, нехорошее, могущее остановить навремя движеніе войскъ по желѣзной дорогѣ; но уничтоженіе моста черезъ большую рѣку остановить точно также движеніе войскъ и по шоссе.... Къ тому же, будто бы уничтоженіе моста въ тылу арміи и въ самомъ дѣлѣ уже такое легкое дѣло? Намъ думается, это не совсемъ такъ.

Что же касается до того мнѣнія, будто бы не слѣдуетъ ожидать большой пользы отъ употребленія желѣзныхъ дорогъ на самомъ полѣ битвы, такъ какъ онѣ, въ этомъ случаѣ, легко могутъ быть уничтожены артиллерійскимъ огнемъ, то съ этимъ мнѣніемъ мы, пожалуй, готовы согласиться, тѣмъ болѣе, что на употребленіе желѣзныхъ дорогъ на самомъ полѣ сраженія мы смотримъ какъ на весьма рѣдкій случай. Впрочемъ, послѣдняя Итальянская война представляетъ одинъ примѣръ очень удачнаго употребленія желѣзной дороги даже на самомъ полѣ битвы.

Въ сраженіи подъ Монтебелло, происходившемъ 20 (8) мая, французскія войска прибывали прямо на поле битвы по желѣзной дорогѣ, идущей отъ Вогеры къ Монтебелло. Это обстоятельство послужило даже главною причиною успѣха, одержаннаго здѣсь Французами надъ Австрійцами. Французы, пользуясь желѣзною дорогою, успѣли усилить свой незначительный отрядъ, атакованный превосходными силами, и тѣмъ не только удержали за собою позицію, но даже принудили Австрійцевъ къ отступленію. Это былъ первый случай употребленія желѣзныхъ дорогъ въ сраженіи.

Высказавъ, такимъ образомъ, въ возможно сжатомъ общемъ очеркѣ, то значеніе и ту пользу, какихъ можно ожидать отъ устроиваемыхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, перейдемъ теперь къ разсмотрѣнію передвиженія войскъ по воднымъ путямъ сообщенія, на которые также, въ послѣднее время, обращено полное вниманіе нашего правительства.

V.

ПЕРЕДВИЖЕНІЕ ВОЙСКЪ СПЛАВОМЪ.

Говоря о значеніи желѣзныхъ дорогъ для Россіи въ военномъ отношеніи, мы, по необходимости, должны были основывать наши доводы или на собственныхъ соображеніяхъ, или на тѣхъ данныхъ, какія представляютъ, въ этомъ же отношеніи, желѣзныя дороги за границей. Всѣ наши линіи, о которыхъ вспоминали мы, за исключеніемъ Николаевской дороги, небольшой части Петербурго - Варшавской, да дороги, идущей отъ Варшавы къ Кракову, находятся еще въ проектахъ, къ осуществленію которыхъ едва только приступлено; изъ тѣхъ же линій, которыя мы уже имѣемъ, собственно говоря, только одна линія Николаевской желѣзной дороги даетъ намъ факты, основываясь на которыхъ, можно дѣлать общія заключенія о значеніи желѣзныхъ дорогъ для Россіи въ военномъ отношеніи. Но факты эти, при всей своей убѣдительности, все еще сами по себѣ далеко не таковы, чтобы заключенія, основанныя только на нихъ однихъ, могли получить большую силу твердости и несомнимости. Ссылки на факты, взятые изъ употребленія желѣзныхъ дорогъ за границей, длин-

ныя разсужденія тутъ были неизбѣжны. Совсѣмъ не то представляють намъ водныя сообщенія въ Россіи.

Быстрое развитіе рѣчнаго нашего пароходства, въ послѣднее время, несмотря даже на многія свои несовершенства, неизбѣжныя, впрочемъ, при началѣ всякаго предпріятія, несмотря на свою незначительность сравнительно съ рѣчнымъ пароходствомъ другихъ странъ, какъ, напримѣръ, Англіи, Австріи и Франціи, даетъ намъ, однакожь, уже такіе факты, которыхъ однихъ совершенно достаточно для того, чтобы ясно видѣть, какую выгоду могутъ приносить наши рѣки, разсматриваемыя въ отношеніи военномъ. Здѣсь не надобно ходить за фактами за границу, нѣтъ надобности приводить соображенія и расчеты Мишеля Шевалье: здѣсь достаточно привести примѣры сплавовъ войскъ по главнѣйшимъ рѣкамъ Европейской Россіи: Камѣ, Волгѣ и Днѣпру. По однимъ этимъ примѣрамъ очень нетрудно понять, какую пользу правительство наше можетъ извлекать изъ водныхъ путей сообщенія, относительно быстроты, сокращенія издержекъ, сохраненія здоровья и силъ солдатъ и интересовъ земскихъ обывателей, какъ при комплектованіи, формированіи разныхъ частей арміи, такъ и при разныхъ передвиженіяхъ войскъ, будутъ ли тѣ и другія производиться въ мирное или военное время.

Сплавы, о которыхъ мы только что упомянули, были первыми опытами сплавовъ значительныхъ частей войскъ, произведенными въ нашемъ отечествѣ. Они были произведены въ 1858 и 1859 годахъ, при посредствѣ частныхъ рѣчныхъ буксирныхъ пароходовъ.

Въ 1858 году, были сплавлены:

1) Шесть маршевыхъ баталіоновъ по р. Волгѣ (и далѣе, по распоряженію Морскаго Министерства, по Каспійскому морю) на Кавказъ, и

2) нижніе чины и ихъ семейства, взятые изъ разныхъ гарнизонныхъ баталіоновъ и назначенные къ отправленію въ Восточную Сибирь, по рр. Волгѣ и Камѣ—въ Пермь.

Въ 1859 году, опыты эти повторены еще въ большихъ размѣрахъ и дали такіе же блестящіе результаты, какъ и первые опыты; а именно:

1) 13,000 отпускныхъ нижнихъ чиновъ и 18 Стрѣлковый баталіонъ, съ оружіемъ, патронными ящиками, обозомъ и подъ-

енными лошадьми, сплавлены по р. Волгѣ и Каспійскому морю на укомплектованіе войскъ Кавказской арміи, и

2) 9,465 отпускныхъ нижнихъ чиновъ, призванныхъ на службу изъ западныхъ губерній и царства Польскаго, по р. Днѣпру, отъ города Могилева до города Екатеринослава, откуда люди эти, совершивъ передвиженіе сухимъ путемъ, по маршруту въ городъ Бердянскъ, были доставлены на судахъ и пароходахъ: въ Поти, Сухумъ и Тамань.

Мы рассмотримъ здѣсь съ возможною подробностію только послѣдній сплавъ, о первыхъ же двухъ упомянемъ въ короткихъ словахъ, такъ какъ о нихъ было уже говорено очень подробно прежде (*). А о сплавѣ 13,000 нижнихъ чиновъ и 18-го Стрѣльцоваго баталіона мы не станемъ ничего говорить, такъ какъ онъ не отличается ничѣмъ особеннымъ отъ перваго сплава, за исключеніемъ того, что здѣсь впервые сплавлились порохъ и обозы.

VI.

СПЛАВЪ ШЕСТИ БАТАЛІОНОВЪ ПО ВОЛГѢ ВЪ 1858 ГОДУ.

Въ 1857 году, потребовалось произвести укомплектованіе Кавказскаго корпуса (нынѣ арміи). Съ этою цѣлью, по распоряженію правительства, назначены были къ отправленію на Кавказъ:

Отъ 16 пѣхотной дивизіи (штабъ городъ Пензы)	1,300 чел.
— 17 — — (штабъ гор. Саратовъ)	1,300 —
— резервной дивизіи 6-го армейскаго корпуса (штабъ въ городѣ Симбирскѣ)	1,200 —
	3,800 чел.

Съ этими людьми разрѣшено еще было отправить на Кавказъ и нѣкоторое число подпрапорщиковъ и унтеръ-офицеровъ изъ дворянъ и вольноопредѣляющихся, сверхъ означеннаго числа нижнихъ чиновъ, что, все вмѣстѣ, и составило 4,053 человекъ. Изъ этихъ 4,053 человекъ образованы были шесть маршевыхъ баталіоновъ.

(*) Смотри: «Военный Сборникъ», № 6-й 1859г. «Морской Сборникъ», № 10-й 1859 г. Статья г. Мещерскаго.

Баталіоны эти, по разнымъ соображеніямъ, основаннымъ на расчетѣ времени, необходимаго для приготовления ихъ къ походу, такъ и для разсылки маршрутовъ и контрмарокъ, на взиманіе подводъ, выступить изъ сборныхъ пунктовъ ранѣе половины января 1858 года не могли; въ Ставрополь же они могли прибыть не ранѣе, какъ въ послѣдней половинѣ апрѣля, такъ какъ, при составленіи маршрута, принявъ въ соображеніе зимнее время, необходимо надобно было назначить большее число дней, чѣмъ это дѣлается обыкновенно, да еще, кромѣ того, дать особые отдыхи въ большихъ городахъ. Отъ Ставрополя до Кавказской линіи баталіонамъ этимъ оставалось еще 15 дней и болѣе пути.

Слѣдовательно, укомплектованіе Кавказскаго корпуса могло быть окончено къ половинѣ мая, при чемъ войска, назначенныя на укомплектованіе, должны были совершить тяжелый и продолжительный походъ, болшею частію въ самое суровое и ненастное время года.

Это послѣднее обстоятельство навело Департаментъ Генеральнаго Штаба (*) на прекрасную мысль—перевезти означенные маршевые баталіоны на Кавказъ водою. При этомъ, баталіоны эти, высадысь въ Петровскѣ (бывшее укрѣпленіе Петровское), находящемся на восточномъ берегу Каспійскаго моря, были бы въ концѣ іюня уже за Кавказскою линіею.

Такимъ образомъ, вся разница между двумя способами передвиженія заключалась въ одномъ мѣсяцѣ, а, между тѣмъ, при отправленіи баталіоновъ водою, сберегалось несравненно больше здоровье людей, сохранялись силы, снаряженіе ихъ и, кромѣ того, оказывалось, что подобный способъ передвиженія обойдется для казны гораздо дешевле, чѣмъ способъ передвиженія войскъ по маршруту.

На основаніи всѣхъ такихъ соображеній, было испрошено Высочайшее разрѣшеніе, воспослѣдовавшее 21 декабря 1857 года, произвести отправленіе означенныхъ шести баталіоновъ, съ наступленіемъ весны 1858 года, сплавомъ до Астрахани, при посредствѣ буксирныхъ пароходовъ, принадлежащихъ частному обществу «Меркурій», а далѣе, по распоряженію Морскаго Министерства, Каспійскимъ моремъ до города Петровска.

(*) Первая мысль о перевозкѣ войскъ посредствомъ рѣчныхъ буксирныхъ пароходовъ принадлежитъ генералу отъ инфантеріи Лауницю; примѣненіе же этой мысли, въ этомъ случаѣ, принадлежитъ Департаменту Генеральнаго Штаба.

Сроки плавания. Телеграфическихъ сообщеній между Петербургомъ и Нижнимъ-Новгородомъ тогда еще не было; письменныя сношенія, по отдаленности разстоянія, могли только замедлять дѣло, а, между тѣмъ, мартъ мѣсяцъ уже приближался, баталіоны уже пора было стягивать къ мѣстамъ амбаркаціи. Къ тому же, и мѣстнымъ пароходнымъ конторамъ всегда лучше извѣстны всѣ подробности, чѣмъ главнымъ конторамъ компаніи, находящимся въ Петербургѣ. По всѣмъ такимъ обстоятельствамъ, а также и по просьбѣ самаго общества послать въ Нижній-Новгородъ довѣренное лицо, и былъ посланъ туда, состоящій по особымъ порученіямъ при генераль-квартирмейстерѣ Главнаго Штаба Его Императорскаго Величества, гвардіи полковникъ Майновъ, съ цѣлю, какъ сказано въ предписаніи ему отъ 26 февраля 1858 года, за № 1832, «обсужденія, вмѣстѣ съ нижегородскою конторою пароходнаго общества «Меркурій», мѣръ къ болѣе удобнѣйшему приведенію въ исполненіе разрѣшеннаго сплава войскъ, опредѣленія числа рейсовъ и сроковъ отправленія ихъ, а также для устраненія всѣхъ затрудненій, которыя могли бы имѣть неблагоприятное вліяніе на войска, а наконецъ для наблюденія вообще за всѣмъ порядкомъ сплава и обезпеченія продовольствія людей во время пути».

По совѣщаніи полковника Майнова съ нижегородскою конторою, назначены были три рейса, опредѣленные въ слѣдующіе сроки :

Первый рейсъ. Два маршевые баталіона, въ составѣ 2,170 человекъ, должны были отправиться изъ Симбирска 6 мая и въ Астрахань прибыть 13 мая.

Второй рейсъ. Два маршевые баталіона, въ числѣ 1,402 человекъ, должны были отплыть изъ Саратова 16 мая и прибыть въ Астрахань 20 мая.

Третій рейсъ. Послѣдніе два баталіона, въ составѣ 1,380 человекъ, отплываютъ изъ Саратова 26 мая и въ Астрахань прибываютъ 30 мая.

Такимъ образомъ, плаваніе отъ Симбирска до Астрахани, на разстояніи 1,552 верстъ, совершено на пароходѣ въ 7 дней, а отъ Саратова до Астрахани, на разстояніи 881 версты, въ 4 дня.

Въ сутки пароходы дѣлали отъ 161 до 319 верстъ.

Итакъ, вотъ каковъ предѣлъ скорости, на какую можно разсчитывать, покажѣсть, при сплавѣ войскъ Волгою, по теченію,

на баржахъ, буксируемыхъ пароходами. Весьма естественно, что, при плаваніи вверхъ по теченію, скорость эта должна уменьшиться. Г. Гагемейстеръ, въ статьѣ своей: «О торговомъ и промышленномъ движеніи по Волгѣ» и проч., помѣщенной въ январской книжкѣ «Журнала Министерства Государственныхъ Имуществъ» за 1859 годъ, говоритъ: «На подчалкахъ, прикрѣпляемыхъ къ обыкновеннымъ пароходамъ, бываетъ клади отъ 80,000 до 100,000 пудовъ. Буксирные пароходы сидятъ въ водѣ 3—6 футовъ. Въ сутки дѣлаютъ они до 100 верстъ противъ теченія, а внизъ по рѣкѣ до 140». Замѣтимъ при этомъ, что грузъ въ баржахъ съ посаженными людьми бываетъ значительно меньше груза клади, которые буксируютъ обыкновенные пароходы. Вслѣдствіе этого же обстоятельства, очевидно, баржи, нагруженныя войсками, должны сидѣть въ водѣ не такъ глубоко, какъ въ томъ случаѣ, когда онѣ нагружаются кладью, почему и передвиженіе войскъ посредствомъ буксирныхъ пароходовъ находится въ меньшей зависимости отъ весьма измѣнчивой глубины водъ Волги, чѣмъ транспортированіе на баржахъ разныхъ кладей.

Погода благопріятствовала перевозкѣ означенныхъ 6 баталіоновъ, которые и прибыли въ Астрахань совершенно благополучно и въ опредѣленные сроки. При каждой остановкѣ пароходовъ, люди выпускались всякій разъ на берегъ. Последнее такъ важно, что, по нашему крайнему убѣжденію, оно должно быть введено въ *правило*, строжайше выполняемое, при всякой перевозкѣ войскъ водою. Отъ недостатка движенія, при продолжительномъ плаваніи, люди впадаютъ въ нѣкоторую усталость, располагающую къ несвоевременному сну, вообще, имѣющему дурное вліяніе на здоровье: моціонъ тутъ необходимъ.

Перевозка этихъ 6 маршевыхъ баталіоновъ, при посредствѣ рѣчныхъ буксирныхъ пароходовъ, не ограничивалась, однакожь, какъ это предполагалось, Астраханью. По мелководію и множеству мелей въ устьяхъ Волги, дальнѣйшая перевозка баталіоновъ рѣкою и моремъ на однихъ и тѣхъ же пароходахъ оказалась дѣломъ невозможнымъ. Надобно было доставку ихъ отъ Астрахани до Бирючей Косы, на разстояніи 100 верстъ, произвести на казенныхъ рѣчныхъ пароходахъ. Такимъ образомъ, приходилось дѣлать двукратное перемѣщеніе войскъ: въ Астрахани — съ баржъ, принадлежащихъ обществу «Кавказъ и Меркурій», на казенныя рѣчныя суда, и у Бирючей Косы — съ казенныхъ

рѣчныхъ судовъ на баржи морскія. Для избѣжанія такихъ затрудненій, соединенныхъ съ потерей времени, астраханскій военный губернаторъ, контръ-адмиралъ Машинъ, почелъ за удобнѣйшее продолжить перевозку войскъ на тѣхъ же баржахъ до Бирючей Косы, о чемъ и сдѣлалъ предложеніе обществу «Меркурій». Общество согласилось взять на себя эту доставку — и даже бесплатно — и перевезло, въ три рейса, всѣ 6 баталіоновъ до Бирючей Косы.

Баржею называется судно, буксируемое пароходомъ и назначенное для перевозки кладей вообще. Ясно, что судно это, назначаясь для перевозки войскъ, необходимо должно имѣть для этого нѣкоторые особенныя приспособленія.

Четыре баржи, на которыхъ перевозились означенные 6 баталіоновъ, имѣли одинаковые размѣры: 40 саж. длины, 5 саж. ширины и $1\frac{1}{2}$ саж. вышины; площадь трюма имѣла 200 кв. сажень, высота равнялась 9 футамъ, а вмѣстительность — 14,700 куб. фут. Каждая баржа могла поднимать 75,000 пудовъ груза. Плоты на всѣхъ баржахъ были плотно околочены и возвышались надъ днищемъ на $\frac{3}{4}$ аршина. Брусья, приложенныя къ поламъ и называемыя *привальными*, вполне замѣняли нары и изголовья.

Приспособленія были сдѣланы слѣдующія:

Въ трюмѣ были прорублены, въ достаточномъ количествѣ, окна, для свѣта и свободнаго теченія воздуха, подѣланы вѣшалки, полки и поставлены переносныя скамьи; огорожены были помѣщенія для живаго скота и сдѣланы особыя отдѣленія для храненія провизіи; спуски въ трюмъ обнесены были перилами. Поставлены были также ушаты съ водою, надъ которыми позволялось курить. На палубѣ, за отгороженіемъ мѣста для якоря, цѣпи и буксирнаго каната, устроены были крытыя помѣщенія для заболѣвающихъ людей, на 6 человекъ на каждую баржу; сдѣланы приличныя и безопасныя отхожія мѣста и вся палуба обнесена была перилами. Кухни устроены были на самыхъ баржахъ, что давало возможность готовить обѣдъ и ужинъ во время самаго плаванія. Ночью какъ палуба, такъ и трюмъ освѣщались.

Вообще, *продовольствіе*, въ продолженіе всего плаванія, было обезпечено правительствомъ вполне, и войска не нуждались ни въ чемъ, а пожертвованіе саратовскаго откупщика купца

1-й гильдіи Дашкевича дало возможность не только улучшить продовольствіе людей, но даже и сохранить экономію по 40 к. на человѣка, которыя и были выданы людямъ на руки въ г. Петровскѣ.

Изъ всѣхъ 6 маршевыхъ баталіоновъ, сплавленныхъ на баржахъ отъ Симбирска и Саратова въ Астрахань, за все время пути выбыло изъ строя 10 человѣкъ, изъ которыхъ 9 оставлено въ госпиталѣ, а 1 рядовой умеръ. Уже одно это обстоятельство само по себѣ много говоритъ въ пользу сплава. Но выгоды, получаемыя отъ этого способа передвиженія войскъ, относительно сбереженія здоровья людей, стаповятся еще поразительнѣе изъ сравненія передвиженія означенныхъ 6 баталіоновъ съ передвиженіемъ другихъ 6 маршевыхъ баталіоновъ, отправленныхъ на Кавказъ отъ 10, 11 и 12 пѣхотныхъ дивизій, въ составѣ 4,292 человѣкъ, но по *маршруту*. Послѣдніе баталіоны находились въ пути, среднимъ числомъ, около 75 дней и оставили въ попутныхъ госпиталяхъ 57 человѣкъ, имѣя при себѣ больныхъ 59 человѣкъ; умеръ 1.

Передвиженіе баталіоновъ по *маршруту*, по самымъ точнымъ расчетамъ, обошлось бы казнѣ никакъ не дешевле 40,309 р. сер.; сплавъ же ихъ по Волгѣ и Каспійскому морю стоилъ казнѣ всего 31,697 руб. 10 коп. сер. Слѣдовательно, при послѣднемъ способѣ передвиженія, правительство сберегло сумму, равную 8,611 р. сер.

VII.

СПЛАВЪ НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ И ИХЪ СЕМЕЙСТВЪ, ПО РѢКАМЪ ВОЛГѢ И КАМЪ, ВЪ ПЕРМЬ.

«Скопленіе большаго числа порочныхъ нижнихъ чиновъ въ Отдѣльномъ Корпусѣ Внутренней Стражи — сказано въ Высочайше утвержденномъ 1858 года Положеніи — послужило основаніемъ предложенію объ отправленіи ихъ изъ внутреннихъ губерній въ Восточную Сибирь, съ зачисленіемъ въ казачье сословіе, въ видахъ увеличенія народонаселенія въ тамошнемъ краѣ.»

Нижніе чины гарнизонныхъ баталіоновъ, назначавшіеся указомъ этимъ къ переселенію въ Восточную Сибирь, отправлялись туда съ ихъ семействами; тѣмъ же изъ нихъ, у которыхъ жены оставались на родинѣ, давалось право требовать ихъ, вмѣстѣ съ дѣтьми обоого пола, малолѣтними и взрослыми, прижитыми какъ до поступленія въ службу, такъ и послѣ поступленія въ нее.

Всѣхъ такихъ нижнихъ чиновъ, въ числѣ 13,000 человекъ, повелѣно было отправить въ Сибирь въ теченіе четырехъ лѣтъ. Въ 1858 году, назначались къ отправленію 5,000 человекъ, а въ остальные годы — уравнительно, въ каждый. Люди должны были слѣдовать къ мѣсту своего назначенія партіями, по правиламъ, для рекрутъ установленнымъ, при чемъ, однакожь, дозволялось перевозить ихъ и водою на судахъ и пароходахъ, но въ томъ только случаѣ, когда издержки на перевозку эту не будутъ превышать тѣхъ, какія потребовались бы при слѣдованіи ихъ сухимъ путемъ.

На основаніи этого разрѣшенія, а равно въ видахъ сохраненія здоровья людей и издержекъ казны, и былъ произведенъ сплавъ первой партіи, по рѣкамъ Волгѣ и Камѣ, въ г. Пермь. Впрочемъ, изъ всей этой партіи сплавлены были только 3,050 человекъ, принадлежащіе къ гарнизоннымъ баталіонамъ или приволжскихъ городовъ, или такихъ, отъ которыхъ сближеніе къ двумъ главнымъ пунктамъ амбаркаціи (Саратову и Нижнему-Новгороду) не представляло большихъ затрудненій; остальные же 1,950 человекъ, съ ихъ семействами, отправлены были въ Сибирь по маршруту.

Перевозка всѣхъ этихъ 3,050 человекъ, съ семействами, складывалась на три рейса. При каждомъ рейсѣ, пароходъ буксировалъ одну баржу, вмѣщающую свободно отъ 1,000 до 1,050 человекъ, а семейства брались на пароходъ. Собственно говоря, перевозка эта могла быть совершена и въ меньшее число рейсовъ, но для этого пришлось бы пароходамъ буксировать по двѣ баржи, что, при извилистомъ теченіи рѣки Камы, замедляетъ движеніе ихъ.

Сообразно съ числомъ рейсовъ, а также и со вмѣстительностію баржъ, всѣ означенные 3,050 человекъ раздѣлены были на три эшелона: 1-й эшелонъ составлялся изъ людей отъ гар-

низонныхъ баталіоновъ: Саратовскаго—200 чел. (одна партія), Симбирскаго—300 чел. (одна партія), Казанскаго—500 чел. (двѣ партіи), всего 1,000 чел. 2-й *эшелонъ*: отъ Нижегородскаго баталіона — 400 чел. (двѣ партіи), и по партіи отъ Владимірскаго баталіона — въ 200 чел., Рязанскаго — въ 200 челов., и Тульскаго — въ 200 чел. Последнія три партіи были собраны къ Нижнему-Новгороду заблаговременно. Всего 1,000 чел. 3-й *эшелонъ*: отъ баталіоновъ: одна партія, Костромскаго и Ярославскаго — 200 чел., сводная, отъ Костромскаго и Ярославскаго (по 100 чел.) — 200 чел., Воронежскаго—250 чел., Калужскаго — 150 чел.; сводная партія — Тверскаго (175), и Московскаго (75 чел.) — 250. Всѣ эти партіи, числомъ въ 1,050 чел., собраны были также къ Нижнему-Новгороду.

Первый рейсъ производился отъ Саратова до Перми, а остальные два отъ Нижняго-Новгорода до Перми. За первый рейсъ назначена обществу «Кавказъ и Меркурій» плата въ 5,000 р. сер., а за остальные два по 4,000 р. сер.; слѣдовательно, за всѣ рейсы — 13,000 р. сер.

Первый рейсъ. Пароходъ отправился изъ Саратова 22 июля, въ Пермь прибылъ 6 августа.

Второй рейсъ. Изъ Нижняго-Новгорода пароходъ отошелъ 21 августа, въ Пермь же прибылъ 4 сентября.

Третій рейсъ. Пароходъ отправился оттуда же 20 сентября и прибылъ въ Пермь 4 октября,

Оба послѣдніе рейса окончены тремя днями позже, нежели предполагалось. Причинами просрочекъ были противные вѣтры, совершенно непредвидѣнное мелководіе, особенно затрудняющее плаваніе по извилистому фарватеру р. Камы, а также и наступленіе короткихъ осеннихъ дней.

Баржи, на которыхъ перевозились нижніе чины въ Пермь, имѣли слѣдующіе размѣры: длина 43 сажени, ширина $5\frac{1}{2}$ сажень, вышина $4\frac{1}{2}$ аршина; площадь трюма 1,980 квадрат. аршинъ; площадь палубы нѣсколько болѣе; вмѣстительность трюма до 15,000 куб. футовъ.

Въ трюмѣ баржи были прорублены 15 оконъ, на каждой сторонѣ. Полъ былъ поднятъ на $\frac{3}{4}$ аршина отъ днища; продольные брусья на полу служили изголовьемъ и замѣняли скамейки. По бортамъ были приделаны вѣшалки и полки. Палуба была

закрытая и кругомъ имѣла перила; на ней были разставлены переносныя скамьи и было выстроено два деревянные шатра для офицеровъ, а по бокамъ — приличныя и безопасныя отхожія мѣста.

Ночью трюмъ и палуба освѣщались.

Кухня для варки горячей пищи помѣщалась на особой желѣзной лодкѣ, прикрѣпленной канатомъ къ бортамъ баржи. Въ кухню эту велъ удобный трапъ (спускъ). Дрова для приготовления пищи отпускались пароходнымъ обществомъ безвозмездно.

Жены и дѣти нижнихъ чиновъ помѣщались на самомъ пароходѣ; а для приготовления пищи дѣтямъ отведена была кухня на немъ же.

Во все время плаванія, люди не только не нуждались во всемъ необходимомъ, но даже, благодаря экономіи, получали чай, сахаръ и булки черезъ день, а дѣти ихъ—каждодневно по два раза. Къ обѣду и къ ужину, кромѣ щей съ $\frac{1}{2}$ ф. мяса на человѣка, выдавалась еще крутая каша съ масломъ. И, при всемъ этомъ, соблюдена была еще экономія отъ 15 до 47 коп. серебр. на человѣка.

Продукты, которые легко сберегаются отъ порчи, какъ, напримеръ: капуста, крупа и проч., были приготовлены на мѣстахъ отправленія частей, по расчету на весь путь до Перми; мясо же и хлѣбъ покупались также въ пунктахъ отправленія, согласно расчету времени плаванія, для перваго эшелона: въ Саратовѣ на 3, въ Симбирскѣ на 2 и въ Казани на 2 дня, для втораго и третьяго эшелоновъ въ Нижнемъ-Новгородѣ — на четыре дня. А затѣмъ хлѣбъ и мясо покупались въ городахъ, лежащихъ на пути.

Вообще, принято было за правило: имѣть продуктовъ на однѣ лишнія сутки, на случай непредвидѣнныхъ обстоятельствъ.

Изъ всѣхъ этихъ 14 партій, въ составѣ 3,006 человѣкъ нижнихъ чиновъ, 335 ихъ женъ, 194 дѣтей и 158 конвойныхъ унтеръ-офицеровъ, а всего 3,693 человѣкъ, *убыло за все время плаванія*: 4 рядовыхъ, изъ нихъ три рядовыхъ сданы въ госпиталь, одинъ оставленъ въ острогѣ; одна женщина умерла.

Во время же слѣдованія къ пристанямъ (на среднемъ разстояніи около 400 верстъ съ небольшимъ) тѣхъ восьми партій, которыя отъ своихъ баталіоновъ прямо сплавлены быть не мог-

ли и числительность которыхъ простиралась въ 2,036 человекъ (а именно: 1,650 нижнихъ чиновъ, 200 ихъ женъ, 100 дѣтей и 86 конвойныхъ), убыло: 14 оставлены въ госпиталяхъ, 24 бѣжало, 4 сослано въ каторжную работу; женщинъ оставлено за болѣзнію 2, бѣжала 1; дѣтей оставлено за болѣзнію 6 и умеръ 1.

Очевидно, что если убыль въ восьми партіяхъ, на разстояніи 420 верстъ, могла дойти до 52 человекъ, то убыль 14 партій, на среднемъ разстояніи отъ Саратова, Симбирска, Казани и Нижняго до Перми, по маршруту 920 верстъ, на худой конецъ, могла дойти до 150 человекъ, т. е. въ тринадцать разъ болѣе убыли, происшедшей при сплавѣ.

Замѣтимъ при этомъ, что нижнихъ чиновъ, изъ опасенія побѣговъ, за все время плаванія, на берегъ вовсе не выпускали.

Кромѣ сбереженія денегъ отъ продовольствія людей, по 15¹/₂—47¹/₂ коп. сереб. на человека, отправленіемъ нижнихъ чиновъ сплавомъ, вмѣсто передвиженія ихъ сухимъ путемъ, казна сохранила издержекъ на сумму 9,243 рублей.

VIII.

СПЛАВЪ НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ ПО Р. ДНѢПРУ.

По Высочайшему повелѣнію, состоявшемуся 26 марта 1859 года, предполагалось отправить на Кавказъ 24,000 нижнихъ чиновъ, находящихся въ безсрочномъ отпуску. Люди эти назначались на укомплектованіе войскъ Кавказской арміи и временно находящейся тамъ 18-й пѣхотной дивизіи, а также и на формированіе четвертыхъ баталіоновъ для полковъ этой послѣдней дивизіи.

Изъ всѣхъ этихъ нижнихъ чиновъ, полагалось 11,897 человекъ отправить *сплавомъ*, по р. Днѣпру, до г. Екатеринославля, сухимъ путемъ, по *маршруту*, отъ Екатеринославля до Бердянска, и, наконецъ, *моремъ*, отъ Бердянска до Тамани.

Сплавъ войскъ по Днѣпру предполагалось произвести средствами общества «Пароходства по Днѣпру и его притокамъ», а

перевозку ихъ моремъ частію средствами «Русскаго Общества Пароходства и Торговли», частію же средствами кавказской флотиліи.

Нижніе чины, которыхъ предполагалось отправить такимъ образомъ, принадлежали къ губерніямъ: Могилевской — 1,576, Витебской—1,785, Смоленской—1,496, Ковенской—854, Гродненской—1,045, Минской—817, царства Польскаго—4,210. Всего 11,897 человекъ.

Всѣ эти люди долженствовали быть направлены изъ своихъ мѣстъ жительства къ слѣдующимъ тремъ пунктамъ, назначеннымъ служить пунктами амбаркаціи: къ Могилеву (на р. Днѣпрѣ), Рогачеву и Кіеву.

Сплавъ предполагалось начать съ мая мѣсяца.

По Высочайшемъ утвержденіи всѣхъ означенныхъ соображеній Департамента Генеральнаго Штаба, было приступлено къ производству предполагаемой операціи, для чего и отправленъ былъ въ Могилевъ Генеральнаго Штаба полковникъ Циммерманъ.

Вмѣстѣ съ командованіемъ маршевыми баталіонами людей, предназначенныхъ къ сплаву по р. Днѣпру, на полковника Циммермана возлагались заботы по путевому довольствію, а также и всѣ распоряженія по части самаго сплава ихъ. Цѣны за перевозку людей, по р. Днѣпру и по морямъ Азовскому и Черному, были опредѣлены предварительно по обоюдному соглашенію обонихъ пароходныхъ обществъ съ Департаментомъ Генеральнаго Штаба. Что же касается до сроковъ и числа рейсовъ, а также и до количества людей, отправляемыхъ съ каждымъ рейсомъ, то все это предоставлялось опредѣлять полковнику Циммерману *на самомъ мѣстѣ сплава*, по взаимному соглашенію съ членами-распорядителями обществъ, такъ какъ въ Петербургѣ не было возможности имѣть всѣхъ необходимыхъ для этого данныхъ.

По прибытіи своемъ въ г. Могилевъ, полковникъ Циммерманъ приступилъ тотчасъ же къ исполненію всѣхъ подробностей возложеннаго на него порученія. Назначеніе сроковъ рейсовъ, при этомъ, оказывалось дѣломъ весьма труднымъ, какъ по неопредѣленности времени прибытія нижнихъ чиновъ къ пунктамъ амбаркаціи, такъ и по наступившему мелководію въ верхнихъ ча-

стяхъ Днѣпра, отъ Могилева до Рогачева. Последнее обстоятельство было весьма важно.

Быстрое обмелѣніе въ верхнихъ частяхъ Днѣпра, послѣдовавшее въ первыхъ числахъ іюля, заставило полковника Циммермана даже тѣхъ людей, которые были уже собраны въ Могилевѣ, перевести сухимъ путемъ въ Рогачевъ; сюда же были направлены и тѣ безсрочно отпускные, которые, по предварительнымъ соображеніямъ, должны были бы сѣсть на суда въ Могилевѣ.

Замѣтимъ здѣсь только, что, по разнымъ обстоятельствамъ, число людей, отправленныхъ на Кавказъ при этомъ случаѣ, равнялось не 11,897, а всего 9,465 человекъ, при чемъ изъ Бердянска они были перевезены не всѣ въ Тамань, какъ это предполагалось, а только часть ихъ. Остальные же, по просьбѣ главнокомандующаго Кавказскою арміею, были перевезены въ Поти, Сухумъ и Ростовъ.

Прямо изъ Бердянска перевезены были только люди, назначенные къ высадкѣ въ Тамани, и часть людей, долженствовавшихъ высадиться въ Поти; остальныхъ же «Общество Пароходства и Торговли» перевезло прежде въ Керчь, гдѣ и былъ устроенъ для нихъ лагерь, а изъ Керчи уже часть людей, средствами того же общества, перевезена была въ Ростовъ, часть же, средствами кавказской флотилии, транспортирована была въ Поти и Сухумъ.

Вообще, одесская контора «Общества Пароходства и Торговли» просила, чтобы эшелоны прибывали въ Бердянскъ въ составѣ не менѣе 1,500 и 1,300 человекъ и чтобы промежутки между прибытіями ихъ были не болѣе восьми дней, потому что успѣхъ перевозки войскъ обусловливался тѣмъ, чтобы окончить ее до сентября, то есть до времени наступленія бурь въ моряхъ Азовскомъ и Черномъ.

Но вотъ подробности всей этой интересной по новости и чрезвычайно многосложной по исполненію операціи, совершенной, однако, съ полнымъ успѣхомъ.

Р Е Й С Ы.

Рейсы.	Наименованіе маршевого баталіона.	Число людей, отправляемыхъ съ рейсомъ.	Время отпра- вленія изъ Мо- гилева, Рогаче- ва и Кіева.	Время при- бытія въ		Отправленіе изъ Бердянска, куда именно и сколько.
				Екате- рино- славль	Бер- дянскъ	
1	1-й марш. батал.	1050 челов. и 2 фельдшера.	<i>Мая</i> 29 изъ Могиле- ва.	<i>Іюнь</i> 16	<i>Іюль</i> 5	6 іюня 1022 чел. и 2 фельдшера на паро- ходахъ Русскаго Об- щества — въ Керчь; а отгуда на судахъ кавказской флотиліи — въ Поті.
2	2-й — —	707 челов. и 2 фельдшера.	<i>Іюля</i> 4 изъ Могилева.	24	12	13 іюля 691 чел. и 2 фельдшера переве- зены на пароходахъ Русскаго Общества— въ Поті.
3	3-й — —	864 челов. и 2 фельдшера.	<i>Іюля</i> 17 изъ Рогачева.	<i>Іюль</i> 2	19	20 іюля 761 чел. и 2 фельдшера на па- роходахъ Русскаго Общества—въ Поті; а 22 іюля 99 чел.— въ Ростовъ.
4	4-й — —	1096 челов. и 2 фельдшера.	<i>Іюля</i> 25 изъ Рогачева.	11	28	29 іюля 1095 чел. и 2 фельдшера на па- роходахъ Русскаго Общества—въ Поті.
5	5-й — —	546 } 1125 чел. и 661 } 2 фельд- шера.	<i>Іюля</i> 2 изъ Могилева. 9 изъ Рогачева.	24	<i>Авг.</i> 9	10 августа 1114 чел. и 2 фельдшера от- правлены на парохо- дахъ Русскаго Обще- ства—въ Поті.
6	6-й — —	655 } 1094 чел. и 439 } 2 фельд- шера.	<i>Іюля</i> 22 изъ Рогачева. <i>Августа</i> 2 изъ Кіева.	<i>Авг.</i> 12	29	30 августа 507 ч. и 1 фельдшеръ въ По- ті и 581 челов. и 1 фельдшеръ до Кер- чи, на пароходахъ Русскаго Общества; а отгуда въ Сузумъ на

Рейсы.	Наименованіе маршевого баталіона.	Число людей, отправляемыхъ съ рейсомъ.	Время отправленія изъ Могилева, Рогачева и Кіева.	Время прибытія въ		Отправление изъ Бердянска, куда именно и сколько.
				Екатеринославль	Бердянскъ	
7	7-й марш. батал.	763 } 1003 чел. и 240 } 2 фельдшера.	<i>Юль</i> 26 изъ Рогачева. <i>Августа</i> 6 изъ Кіева.	<i>Авг.</i> 14	<i>Авг.</i> 31	судахъ кавказской флотиліи. 2 сентября 240 въ Тамань и 193 ч. въ Керчь, на пароходахъ Русскаго Общества, а 368 и 2 фельдшера — въ Сухумъ, на судахъ кавказской флотиліи; отсюда же приняты тѣми же судами и 193 чел. для доставки въ Сухумъ.
8	8-й — —	1103 чел. и 2 фельдшера.	<i>Августа.</i> 11 изъ Кіева.	22	<i>Сент.</i> 7	8 сентября 1092 чел. и 2 фельдшера — въ Тамань, на судахъ Русскаго Пароходнаго Общества.
9	9-й — —	850 } 1226 чел. и 676 } 2 фельдшера.	<i>Августа</i> 4 изъ Рогачева. 14 изъ Кіева.	31	15	17 сентября 1238 ч. и 2 фельдшера въ Тамань, на пароходахъ Русскаго Общества.
10	10-й — —	246 чел. и 1 фельдшеръ.	<i>Августа</i> 26 изъ Кіева.	<i>Сент.</i> 5	21	21 сентября 264 ч. и 1 фельдшеръ въ Тамань, на пароходахъ Русскаго Общества.
Итого:						въ Потн..... 5190 ч. — Сухумъ ... 1342— — Тамань ... 2834— — Ростовъ.. 99— <hr/> Всего же...9465 ч.

Берлинки, то есть суда, на которыхъ перевозились по рѣкѣ Днѣпру безсрочно-отпускные чины западныхъ губерній и царства Польскаго, имѣли слѣдующіе размѣры: длины отъ 19 до 20 сажень и ширины, по верхней палубѣ, отъ 9 до 10 аршинъ.

Въ каждую такую берлинку помѣщалось по 250 человекъ.

Въ трюмѣ каждой изъ нихъ прорублены были окна для свободнаго теченія воздуха, поставлены переносныя скамьи и сдѣланы особыя отдѣленія для храненія припасовъ. Надъ палубой былъ натянутъ холщевый навѣсъ и вся палуба обнесена была перилами. Кухни устраивались на самыхъ берлинкахъ.

Всѣ распоряженія по части продовольствія сплавленныхъ войскъ сдѣланы были въ Могилевѣ. Они состояли въ слѣдующемъ:

а) Всѣ удобосберегаемые припасы закупить въ Могилевѣ для каждаго рейса, на все время плаванія по рѣкѣ Днѣпру.

б) Заключить условія съ подрядчиками на поставку продуктовъ для каждаго рейса.

в) Говядину закупать въ Могилевѣ только на два дня, а на остальное время предоставить командирамъ маршевыхъ батальоновъ покупать говядину по пути слѣдованія въ мѣстахъ, гдѣ берлинки будутъ останавливаться для ночлеговъ.

Такъ какъ, по продолжительности плаванія, не было возможности снабдить людей хлѣбомъ на все время плаванія, то имъ и выданъ хлѣбъ въ Могилевѣ и Рогачевѣ до города Рѣчицы, Могилевской губерніи, куда и посланы были хлѣбопеки. Въ Рѣчицѣ войска запасались печенымъ хлѣбомъ до Кіева, а въ Кіевѣ до Екатеринославля.

Людямъ, обыкновенно, выдавался печеный хлѣбъ въ томъ количествѣ, какое причиталось имъ по числу дней плаванія; сухари же имъ выдавались только въ запасъ, на случай непредвидѣнныхъ остановокъ. При слѣдованіи командъ отъ Екатеринославля до Бердянска, на разстояніи 272 верстъ, люди получали приварочныя деньги по категоріямъ губерній. Продовольствіе людей, во время дальнѣйшей перевозки изъ Бердянска, «Русское Общество Пароходства и Торговли» брало на себя, на что и выдана ему была примѣрная сумма въ 5,000 руб. сер. Продовольствіе же офицеровъ общество обѣщало производить бесплатно. Во время плаванія по Азовскому и Черному морямъ,

люди получали винную порцію, чай съ пшеничными сухарями, ржаные сухари, вареное и соленое мясо, квась, соленые огурцы, лукъ и хрѣнъ. Вообще, продовольствіе людей, сплавленныхъ по рѣкѣ Днѣпру, было устроено довольно хорошо, хотя дороговизна припасовъ въ Могилевской губерніи, конечно, не могла позволить продовольствовать ихъ такъ, какъ были продовольствованы люди, отправленные сплавами по рѣкамъ Волгѣ и Камѣ.

Въ 10 рейсовъ по Днѣпру перевезено было всего 9,514 рядовыхъ и 19 фельдшеровъ. Изъ Могилева и Рогачева посажено на суда 6,810 человекъ и 16 фельдшеровъ, а изъ Кіева—2,704 человекъ рядовыхъ и 3 фельдшера.

Изъ общаго числа на дорогѣ убыло:

Въ госпиталяхъ и гражданскихъ больницахъ оставлено 42 чел., умерло скоропостижно—2, утонуло—3, бѣжало 2, всего 49 чел.

Слѣдовательно, одинъ убылой приходится на 200 человекъ—процентъ весьма небольшой.

Изъ Бердянска отправлены: въ Поті — 5,190 чел., въ Сухумъ—1,342 чел., въ Тамань—2,834 чел., и въ Ростовъ — 99 человекъ.

Расходъ по сбору отпускныхъ изъ губерній къ городамъ: Могилеву, Рогачеву и Кіеву, на приварочныя деньги—20,524 р. 18 к. сер., за подводы — 4,106 р. 25 к., всего 24,630 р. 43 к. сер.

За перевозку по Днѣпру (*):

	Серебромъ, Руб.	Коп.
Изъ Могилева и Рогачева 6,810 рядовыхъ и 16 фельдшеровъ, по 6 р. сер. за человекъ	40,956	—
Изъ Кіева до Екатеринославля 2,704 рядовыхъ и 3 фельдшеровъ, по 3 р. сер. за человекъ.	8,121	—
Итого.	49,077	—
Расходъ на продовольствіе всѣхъ 9,514 человекъ, во время сплава по Днѣпру, считая по 7 к. сер. за человекъ.	11,154	36
Передвиженіе сухимъ путемъ изъ Екатеринославля до Бердянска на продовольствіе	4,028	28
За подводы	2,301	—
Итого.	6,329	28

(*) Перевозка офицеровъ производилась бесплатно.

	Серебромъ.	
	Руб.	Коп.
Расходъ на перевозку людей по Азовскому морю, по 1 р. 25 к. сер. за человѣка.	10,931	25
За перевозку изъ Бердянска въ Ростовъ 99 человѣкъ, по 1 р. 25 к. сер. за человѣка.	123	75
На продовольствіе во время сплава по Азовскому морю, на 2 дня, по 7 к. сер. на человѣка въ сутки	1,523	90
Всего. . .	12,578	90
За сплавъ 4,177 человѣкъ въ Поти выдано обществу по 7 р. 80 к. сер. за человѣка, что составить.	32,580	60
На продовольствіе этихъ людей выдано обществу, приблизительно, до представленія отчета.	5,000	—
Всего. . .	37,580	60
Приготовленіе лагеря въ Керчи, какъ равно и закупка всего необходимаго для него обошлось казнѣ всего	282	77 ³ / ₄
На улучшеніе пищи въ Бердянскѣ, по случаю большой дороговизны, израсходовано	260	—
Всего. . .	542	77 ³ / ₄

Складывая всѣ эти цифры, оказывается, что все передвиженіе означенныхъ безсрочно-отпускныхъ обошлось казнѣ въ 141,793 р. 34³/₄ к. сер.

Каждый же человѣкъ обошелся въ 14 р. 90 к. сер.

	Руб.	Коп.
Если бы всѣ эти 9,514 человѣкъ были отправлены на Кавказъ обыкновеннымъ путемъ, по маршруту, то стоимость передвиженія этого обошлась бы казнѣ	121,458	44
Да по лишней парѣ сапоговъ на человѣка, полагая по 1 р. 43 к. сер. пару., все стоило бы.	16,459	22
На уплату за содержаніе больныхъ, полагая, во время слѣдованія до Ставрополя, 5% больныхъ со всего числа, а во время слѣдованія на Кавказъ и въ Закавказскомъ краѣ—10%, и опредѣляя нахожденіе ихъ въ госпиталяхъ, среднимъ счетомъ, въ 6 недѣль, по расчетамъ, составленнымъ въ Департаментѣ Генеральнаго Штаба, пришлось бы израсходовать.	11,978	28
Итого. . .	149,895	94

При этомъ каждый человекъ обошелся бы казнѣ въ 15 р. 75 к. сер.

Такимъ образомъ, сплавливая людей по Днѣпру, казна выиграла на человека 84½ к. сер., а всего же сберегала — 7,986 р. 7 к. сер.

Но ясно, для того, чтобы опредѣлить всю выгоду, полученную при этомъ правительствомъ, надобно было бы взять еще въ расчетъ все то, что сохранило оно отъ сбереженія одежды, а главное—что приобрѣло оно отъ сбереженія здоровья и силъ людей.

Этимъ послѣднимъ передвиженіемъ войскъ по р. Днѣпру мы кончимъ статью нашу о сплавлѣ войскъ.

Весьма сожалѣемъ, что не можемъ сказать ничего о томъ, высоки или невысоки были цѣны, взятыя обществами за сплавъ войскъ, такъ какъ мы не имѣемъ для этого положительно никакихъ данныхъ. Что производство передвиженія войскъ *сплавомъ* представляетъ довольно значительное сокращеніе казенныхъ издержекъ, въ сравненіи съ тѣми, какія потребовались бы на передвиженіе войскъ по *маршруту*, — это мы уже видѣли; а въ томъ, что издержки эти должны будутъ современемъ еще болѣе сократиться, въ этомъ мы не смѣемъ даже и сомнѣваться, такъ какъ на это имѣемъ уже и теперь увѣреніе самихъ членовъ-распорядителей обществъ въ возможности уменьшить цѣны за перевозку войскъ на будущее время.

Къ сожалѣнію также, мы, при всемъ нашемъ стараніи, не могли найти никакихъ данныхъ для того, чтобы опредѣлить количество средствъ, какія могутъ быть представлены, въ случаѣ крайней надобности, для перевозки войскъ обществамъ «Пароходства по р. Днѣпру и его притокамъ». Что же касается до пароходнаго общества «Кавказъ и Меркурій», то оно, по собственному отзыву, можетъ сплавить, въ продолженіе 6 недѣль, отъ Нижняго-Новгорода до Бирючьей Косы, до 20,000 человекъ всѣхъ родовъ оружія, съ обозомъ, лишь бы только требованіе объ этомъ сплавлѣ было представлено обществу не позднѣе января. Кромѣ того, въ случаѣ надобности, общество соглашается взять на себя сплавъ орудій, снарядовъ, а также и пороху.

Замѣтимъ здѣсь кстати, что на р. Волгѣ существуютъ еще пароходы и баржи, принадлежащіе другимъ обществамъ, кромѣ компаніи «Кавказъ и Меркурій», но, при сплавѣ войскъ, на нихъ разсчитывать нельзя, по несовершенству матеріальной части всѣхъ вообще транспортировочныхъ средствъ, какими владѣютъ на Волгѣ разныя лица, за исключеніемъ общества «Кавказъ и Меркурій». Это мы повторяемъ со словъ полковника Майнова, распоряжавшагося всей операціей сплава по р. Волгѣ шести маршевыхъ баталіоновъ, отправлявшихся, въ 1857 году, на Кавказъ. Отъ него же мы лично слышали, что если общество «Кавказъ и Меркурій» и можетъ сплавить 20,000 человѣкъ всѣхъ родовъ оружія и съ обозомъ, то можетъ это сдѣлать съ большимъ трудомъ.

(Окончаніе въ слѣдующемъ номерѣ.)

ОБОРОНА ПРОТИВЪ НАПАДАЮЩИХЪ

НА ОБОРОНУ

СЕВАСТОПОЛЯ (*).

Въ продолженіе пяти лѣтъ слышу и читаю я разныя обвиненія по оборонѣ Севастополя, въ особенности по артиллерійской и инженерной частямъ. Еслибъ отъ того терпѣлъ я одинъ—начальникъ севастопольскаго гарнизона, то оставилъ бы безъ вниманія, ибо событіе говоритъ само за себя. Но помрачается память столь многихъ павшихъ геройскою смертію и уменьшаются заслуги пережившихъ севастопольскую бойню, подвизавшихся съ неизмѣримымъ самоотверженіемъ. Я не могу оставаться въ страдательномъ положеніи: совѣсть и слава отечественнаго оружія вызываютъ меня на оборонительное положеніе.

Щитъ, который я подставляю ударамъ нападающихъ, будетъ облеченъ въ совершившіяся событія.

Въ запискѣ начальника артиллеріи севастопольскаго гарнизона, отъ 19 марта настоящаго года, помѣщенной въ «Военномъ Сборникѣ», очень основательно опровергнуты обвиненія дѣйствія артиллеріи, какъ фактами, такъ и выписками изъ французскихъ писателей — дѣйствующихъ лицъ при осадѣ Севастополя. Но я, въ этомъ случаѣ, не могу не обратить вниманія на одно обстоятельство.

(*) Статья графа Дмитрія Ерофѣевича Остенъ-Сакена, препровожденная при письмѣ отъ 14 декабря 1860 года, получена въ Редакціи въ то время, когда первая книжка «Военнаго Сборника» за 1861 годъ была уже составлена и частью отпечатана.

Ред.

Критикъ подкрѣпляетъ свое обвиненіе моимъ приказомъ по гарнизону отъ 6 августа, № 279.

Вотъ текстъ приказа:

«Отличное дѣйствіе артиллеріи 2-го, 3-го, 4-го и 5-го от-
«дѣленій, вчерашняго числа, увѣнчалось полнымъ успѣхомъ, ибо
«сбито 30 непріятельскихъ орудій и многія батареи принуждены
«были умолкнуть.»

«Усматривая изъ этого примѣръ отличной дѣятельности и
«распорядительности, считаю пріятнымъ долгомъ объявить мою
«искреннюю благодарность: гг. начальникамъ праваго и лѣваго
«фланговъ, генераль-лейтенантамъ: Хрулеву и Семякину; началь-
«никамъ отдѣленій: генераль-майору Шульцу, капитану 1-го
«ранга Перелешину, въ особенности капитану 2-го ранга Ан-
«дрееву, и капитанъ-лейтенанту Ильинскому; начальникамъ ар-
«тиллеріи: капитану 1-го ранга Спицыну, капитанъ-лейтенанту
«Юрьеву, въ особенности лейтенанту Лазареву, и помощнику
«артиллеріи 5-го отдѣленія Вроченкѣ; командирамъ баталіоновъ
«и батарей, въ особенности капитану 1-го ранга Никонову, капи-
«танъ-лейтенанту Янушевскому, лейтенантамъ: Усову, Артюкову
«1-му и Артюкову 2-му, и всѣмъ гг. офицерамъ означенныхъ от-
«дѣленій. Но не могу не замѣтить, что, при началѣ канонады,
«правый фазъ Малахова кургана упустилъ изъ вида немедленное
«открытіе огня, для содѣйствія батареямъ 3-го отдѣленія.»

По мнѣнію моему, приказъ этотъ составляетъ справедливую
оцѣнку превосходнаго дѣйствія артиллеріи, а частное замѣчаніе
разительно выражаетъ, какое строгое вниманіе было обращено и
на малѣйшіе случаи, для поддержанія бдительности, которая,
болѣе, нежели гдѣ либо, была необходима, при небывалыхъ усло-
віяхъ обороны. Слѣдовательно, артиллерія не могла, какъ гово-
ритъ критикъ, постоянно ослабѣвать и дойти до совершеннаго
бездѣйствія.

Безпрестанно слышатся обвиненія: «зачѣмъ замкнули горжу
Малахова кургана, Корнилова бастиона?»

Я самъ врагъ замкнутымъ горжамъ; но есть случаи, гдѣ мѣст-
ность не позволяетъ оставить горжу открытою. Здѣсь это объ-
ясняется двумя словами: самое названіе «курганъ» показываетъ,
что онъ возвышается надъ окружающими его предметами. Мала-
ховъ курганъ только съ фронта имѣетъ подступъ довольно от-
логій; съ боковъ и сзади—крутизны. Сзади отъ крутизны идетъ

отлогій спускъ до Сѣверной бухты, за которою противоположный берегъ возвышенный; но разстояніе отъ Малахова кургана около двухъ верстъ и, слѣдовательно, дѣйствіе картечью недоступно. Кромѣ того, сосредоточенный непріятельскій огонь, чему мѣстность совершенно способствовала, огонь, по большей части изъ морскихъ, огромнаго калибра орудій, до того былъ убійственъ, что необходимо было пересѣчь редутъ траверсами, отчего, и при удобствѣ обстрѣливанія его внутренности картечью, огонь былъ бы не дѣйствителенъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что, несмотря на траверсы, которыми редутъ былъ наполненъ, мы теряли на немъ, въ послѣднее время, въ одну ночь, болѣе 700 человекъ, и все-таки верки Малахова кургана, по случаю продолжительной засухи и хрящеватой почвы, къ девяти часамъ утра были разрушаемы и ровъ съ фронта мѣстами засышаемъ. Одна начиненная порохомъ кадка, брошенная на Малаховъ курганъ, опрокидывала въ ровъ цѣлый мерлонъ.

Очевидно, что, несмотря на отвращеніе мое къ замкнутымъ редутамъ и батареямъ, я не могъ не согласиться съ предложеніемъ превосходнаго начальника работъ, Тотлебена, котораго всѣ дѣйствія по работамъ обороны были поразительно основательны и своевременны.

Когда, въ 1856 году, сказалъ я генераль-адъютанту Тотлебену, что насъ осуждаютъ за замкнутіе горжи Корнилова бастиона, то онъ, между прочимъ, справедливо замѣтилъ, что безъ того, 6 іюня, въ день отбитаго приступа, Французы, ворвавшіеся въ Корабельную сторону, могли черезъ открытую горжу войти въ помянутый редутъ.

Одинъ прусскій военный писатель (*), въ сочиненіи своемъ: «*Betrachtung über die Vertheidigung von Sevastopol*», утверждаетъ: «сопротивленіе въ продолженіе одиннадцати мѣсяцевъ (**)

признается однимъ изъ славнѣйшихъ событій въ россійской арміи».

Многіе говорятъ, что Малаховъ курганъ взять по оплошности.

Защитниковъ было съ резервомъ около 6,000; отрядъ для приступа состоялъ изъ 30,000.

(*) Я не знаю имени автора, но получилъ выписки изъ сочиненія отъ генераль-адъютанта графа Сумарокова.

(**) Оборона продолжалась 11½ мѣсяцевъ.

Препятствія съ фронта бастіона исчезли, ибо ровъ въ нѣсколькихъ мѣстахъ засыпанъ.

По невозможности вылазки съ нашей стороны, непріятель могъ усилить атакующій корпусъ, взявъ войска съ любой точки.

Если бы у насъ и было достаточно войскъ въ общемъ резервѣ, большое пространство и пресѣченная мѣстность не существовали бы, то и тогда подкрѣпленіе не могло бы успѣть вовремя, ибо приступъ есть дѣло мгновенія — успѣхъ или отбой.

И что значила бы горсть подкрѣпленія противъ сильнаго корпуса нападающихъ, направленнаго на одну точку, гдѣ искусственныя препятствія исчезли?

Пусть порицатели поставятъ себя на мѣсто гарнизона и начальствующихъ лицъ!

Здѣсь относительно духа гарнизона, бдительности и подчиненности, до самаго 349 дня обороны — перехода на Сѣверную сторону — въ защиту осажденныхъ, обращаюсь опять къ тому же прусскому писателю.

Излагая невѣроятныя затрудненія, встрѣчаемая при разрушеніи работъ, говорить: «что не препятствовало, частыми вылазками, разрушать работы непріятельскія; до послѣдняго момента геройскаго сопротивленія, не было замѣтно въ русскихъ львахъ ни малѣйшихъ слѣдовъ деморализаціи, столь обыкновенной въ гарнизонахъ крѣпостей.»

«Упорство обороны, по искусству и мужеству войскъ, было столь замѣчательное, что только при неслыханныхъ, небывалыхъ, огромныхъ матеріальныхъ средствахъ и при столь удобномъ и легкомъ сообщеніи достигли союзники до овладѣнія южною частію Севастополя, въ чемъ, конечно, они не успѣли бы, если бы Севастополь не находился на самомъ берегу, но немного во внутрь края.»

Прусскій военный писатель заключаетъ: «ежели прусской арміи случится защищать свои бруствера за короля и отечество, то однимъ только подражаніемъ защитѣ Севастополя можетъ она удостоиться украшеніемъ себя лавровымъ вѣнкомъ».

Вотъ свидѣтельство иностранца, истиннаго солдата въ душѣ, который и вчуже радуется добросовѣстной службѣ.

Въ сочиненіи: «*Guerre d'Orient, Sièges de Sébastopol, Historique du service de l'Artillerie*» (1854—1855), изданномъ по приказанію военнаго министра, сказано: «каменистая почва и живой,

постоянно усиливавшійся огонь Русскихъ показали, что для возведенія батареи, которая во всякое другое время требовала бы 36 часовъ, нужно было 5 и 6 дней работы».

Въ другомъ мѣстѣ: «въ ноябрѣ и декабрѣ вылазки Русскихъ стали производиться все чаще и чаще и артиллерійская прислуга должна была имѣть при себѣ ружья съ примкнутыми штыками».

Изображая планъ, составленный 2 февраля, въ журналѣ этомъ, сказано, между прочимъ: «по причинѣ огромныхъ средствъ Русскихъ (!), параллель надлежало заложить на разстояніи 1,800 метровъ отъ Малахова кургана, 1,700 метровъ отъ Малаго Редана и 2,000 метровъ отъ бастиона № 3-го».

Далѣе: «Атака Викторіи въ высшей степени возбудила энергію Русскихъ. Они умножили оборонительныя верки Зеленаго холма, засады, всегда чрезвычайно мѣшавшія Французамъ, съ помощію которыхъ образовали они свои собственныя параллели—контръ-апроши, посредствомъ коихъ подвигались на встрѣчу Французамъ, такъ что, 18 (6) марта, передовая параллель Русскихъ находилась отъ французской параллели всего на 250 метровъ. Французы не уступали Русскимъ (*), и употребленіе въ дѣло находившихся вблизи каменоломень придавало атакамъ истинно фантастическій, небывалый видъ».

Далѣе: «къ 9 апрѣля, у Французовъ было на батареяхъ противъ Малахова кургана 92 орудія, а на лѣвомъ флангѣ 296 орудій, а у Англичанъ 140 орудій».

Какому адскому огню подвергался бастионъ Корнилова отъ сосредоточенныхъ выстрѣловъ и какъ мгновенно были разрушаемы верки, возводимыя и возобновляемыя въ хрящеватой почвѣ!

Далѣе говорится въ журналѣ: «удлиненныя ружейныя пули Русскихъ, пускаемыя изъ контръ-апрошей подъ большимъ угломъ прицѣла, поражали людей между траверсами и крайне тревожили рабочихъ».

Эти удлиненныя пули — ничто иное, какъ перелитыя изъ круглыхъ пуль, по тогдашнему французскому образцу, полу-

(*) Истинная правда: кромѣ блистательной храбрости, они оказывали столько же постоянства и терпѣнія. Замѣчательно, что между Русскими и Французами, безпощадно во время боя поражавшими другъ друга, существовали взаимное сочувствіе и уваженіе, точно такъ, какъ, въ 1849 году, относительно Венгерцевъ.

сферическія стержневыя пули, пускаемыя изъ нашихъ гладкоствольныхъ ружей. Полетъ ихъ: прицѣльный 600, дальній 900 шаговъ, слѣдовательно втрое далѣе нашихъ круглыхъ пуль. Принявъ начальствованіе надъ гарнизономъ 25 ноября, я тотчасъ же приступилъ къ изготовленію формъ: въ севастопольской мастерской и на пароходахъ. Я обратился къ Его Императорскому Высочеству Генераль-Фельдцейхмейстеру, по приказанію котораго были мнѣ очень скоро высланы, въ большомъ размѣрѣ, формы изъ Тулы. Также покойный графъ Никитинъ, по просьбѣ моей, прислалъ мнѣ формы, сдѣланныя въ Кременчугѣ, на заводѣ Потемкина, такъ что съ прогрессивнымъ успѣхомъ замѣнялись круглыя пули полусферическими и первыхъ скоро не стало. Къ нимъ возвратились тогда только, когда, по приближеніи непріятеля къ самымъ твердынямъ нашимъ, полетъ круглыхъ пуль былъ достаточенъ.

Далѣе въ журналѣ «Siège de Sébastopol» сказано: «19 (7) мая, Пелиссье былъ назначенъ главнокомандующимъ и, получивъ 40,000 подкрѣпленія, началъ свои дѣйствія преобразованиемъ организаціи арміи, которая, со включеніемъ 15,000 Сардинцевъ, простиралась до 200,000 человекъ.

Далѣе: «18 (6) іюня назначенъ былъ приступъ Малахова кургана, хотя пятая параллель находилась еще въ 450 метрахъ отъ Малахова бастиона и въ 500 метрахъ отъ потерны въ куртнѣ. Одновременно предполагалось произвести атаку и на городскую часть».

«Хотя изъ 448 французскихъ орудій, изъ которыхъ 113 дѣйствовали противъ Малахова кургана, 17 и 18 (5 и 6) сдѣлано было 50,000 выстрѣловъ, однако, четыре французскія дивизіи, съ двумя пѣшими батареями, которыя можно было везти на лошадяхъ, и пятью конными батареями въ резервѣ, не могли взять Малахова кургана.»

Далѣе: «отъѣздъ генерала Тотлебена (*), тяжело раненаго 20 (8) іюня, былъ весьма чувствительнымъ испытаніемъ для Русскихъ».

(*) Ошибаются: раненый, генераль-адъютантъ Тотлебенъ оставался долго на Южной сторонѣ, и когда рана начала принимать гангренозное свойство, то его перевезли на Сѣверную сторону; но онъ не переставалъ давать направленіе работамъ до конца обороны, что было нетрудно, ибо онъ изучилъ вполне мѣстность. Начальники работъ обоехъ фланговъ, по приказанію моему, каждый день отдавали ему отчетъ и получали наставленія.

Далѣе: «Съ 28 на 29 (16 на 17) августа, были взорваны (у Французовъ) два большіе пороховые магазина съ 7,000 килограммовъ пороха и 350 гранатами. При этомъ было повреждено 4 орудія и убито и ранено 140 человекъ».

Далѣе, передъ послѣднимъ приступомъ: «Русскіе могли продолжать прямую стрѣльбу только по нѣскольку часовъ утромъ, а потомъ ограничивались навѣснымъ огнемъ; 239 орудій гремѣли противъ Малахова кургана, 370—противъ лѣваго фланга, и 194 англійскихъ—противъ большаго Редана».

Слѣдовательно, 803 орудія, большею частію огромнаго калибра, поражали верки и войска сосредоточенными выстрѣлами,—верки, воздвигнутые наскоро, въ сыпучей почвѣ и въ ужасную засуху.

Есть ли что либо подобное въ лѣтописяхъ войнъ?

Далѣе: «Было предположено: 8 сентября (27 августа), въ 12 часовъ утра, произвести общій приступъ всѣмъ веркамъ. По своему значенію, обширности средствъ (*) и усилій обѣихъ сторонъ, по предусмотрительности и смѣлости, съ которыми приступъ былъ произведенъ, по мужеству и безстрашію обѣихъ сражавшихся сторонъ, приступъ этотъ не имѣетъ подобнаго себѣ въ исторіи.»

Грустно прибѣгать къ свидѣтельству иностранныхъ писателей и дѣйствующихъ лицъ.

Севастополь былъ не крѣпость, а *ничто* въ родѣ укрѣпленнаго лагеря, который сооружался вмѣстѣ съ осадными работами, подъ огнемъ большею частію морскихъ, огромнаго калибра орудій, взятыхъ съ соединеннаго громаднаго флота двухъ первыхъ въ мірѣ морскихъ державъ, и перевезенныхъ моремъ небывалаго при осадахъ числа мортиръ, при содѣйствіи съ моря, огнемъ соединенныхъ флотовъ, при недостаткѣ у насъ блиндажей, по неимѣнію бревенъ и невозможности привезти ихъ безъ путей сообщенія, при удобствѣ подвоза снарядовъ, продовольствія и войскъ, посредствомъ владѣемыхъ непріателемъ морей, тогда, когда мы не имѣли путей сообщенія, и, слѣдовательно, порохъ и снаряды—первая потребность обороны, не могли доставляться своевременно. Осажденные иногда имѣли такъ мало пороха, въ сравненіи съ осаждающими, что были дни, во время бомбардированія, когда

(*) Обширность средствъ была на сторонѣ противниковъ, имѣвшихъ огромный флотъ и владѣвшихъ моремъ и, слѣдовательно, легчайшими перевозочными средствами.

на сто непріятельскихъ выстрѣловъ приходилось отвѣчать пятнадцатю.

Нельзя было имѣть болѣе невыгодной мѣстности для обороны: мѣстность осаждающихъ господствовала, и внутренность Севастополя открыта непріятелю; онъ могъ видѣть почти каждое движеніе. Южный Севастополь пересѣченъ, или раздѣленъ на двое; Южную бухту, что затрудняло сообщеніе, которое устроено было сначала на малыхъ судахъ, потомъ кладки на бочкахъ, ибо, при первомъ сообщеніи, суда были разбиты непріятелемъ и сообщеніе прервано. Обѣ бухты—подъ огнемъ непріятельской артиллеріи.

Потеря, при оборонѣ Севастополя, заключалась въ 81,000 бывшихъ изъ строя, кромѣ заболѣвшихъ и умершихъ отъ болезней.

Въ 349 дней обороны, духъ и подчиненность гарнизона, до послѣдней минуты обороны, остались поразительными. Все, что можно было замѣтить, это, въ послѣднее время, равнодушіе къ жизни и къ чувству самосохраненія.

Ближайшіе помощники мои: замѣститель мой, въ случаѣ выбитія моего изъ строя—адмиралъ Нахимовъ, начальникъ штаба моего по гарнизону—князь Васильчиковъ, начальникъ работъ—Тотлебенъ, начальникъ артиллеріи—Шейдеманъ, всѣ члены гарнизона подвизались съ истиннымъ самоотверженіемъ и вполне исполнили долгъ свой передъ Богомъ, Царемъ и отечествомъ.

Наука опредѣляетъ сорокадневный срокъ обороны для первоклассной крѣпости, послѣ которой гарнизонъ съ честью можетъ заключить капитуляцію. Но законъ этотъ былъ установленъ для осады артиллеріею осадныхъ парковъ, а не съ добавленіемъ средствъ отъ двухъ громаднхъ флотовъ.

Непріятель, оцѣнившій духъ гарнизона и оборону, не позволилъ себѣ предлагать капитуляцію, безъ сомнѣнія, увѣренный въ отвѣтъ отрицательномъ.

Помноживъ крайній срокъ обороны первоклассной крѣпости (на избранной лучшей мѣстности, при обыкновенныхъ условіяхъ обороны)—40 дней, на 8, составитъ 320 дней. «*Оборона многострадальнаго Севастополя*» — выраженіе знаменитаго пастыря Иннокентія—продолжалась 349 дней. Гарнизонъ выведенъ безъ капитуляціи, и непріятель не преслѣдовалъ его, несмотря на то, что трудный переходъ по длинному, верстоваго разстоянія, мос-

ту и перевозъ войскъ на малыхъ судахъ продолжался отъ сумерекъ 27 до 8 часовъ утра 28 числа — болѣе 13 часовъ.

Нѣкоторые иностранные писатели и бывшіе враги наши поразительно оцѣнили оборону Севастополя и считаютъ ее безпримѣрною. Къ сожалѣнію нельзя сказать того о нѣкоторыхъ нашихъ соотечественникахъ, которые выказываютъ желаніе набросить тѣнь на событіе безпримѣрное, далеко превзошедшее оборону Сарагоссы.

Спрашивается: добросовѣстно ли исполненъ долгъ обороны, и благословило ли Провидѣніе службу осажденныхъ? Я же убѣжденъ, что подобное сверхъестественное событіе — 349 дней обороны воздвигаемыхъ твердынь, на мѣстности ниже неудобной, при стеченіи гибельныхъ для насъ послѣдствій, противъ невысказанныхъ средствъ осады, не могло совершиться человѣческими силами, но совершилось помощію свыше.

Вся эта кровавая драма внутри твердынь и невыразимая любовь и сочувствіе «къ многострадальному Севастополю» въ сердцахъ Русскихъ извнѣ, имѣли характеръ возвышенной поэзіи, достойной эпической поэмы.

Внутри: Ожесточенный, не прерывающійся бой. Безпрестанная носилка съ изувѣченными, стоны этихъ страдальцевъ. Телѣги, наполненныя трупами. Неумолкаемый громъ болѣе 2,000 орудій, взрывы разрывныхъ снарядовъ, дробь ружейныхъ выстрѣловъ. Ночью все небо, покрытое огнями бомбъ, гранатъ и ракетъ, которыя, въ звѣздныя ночи, для взора, перемѣшивались со звѣздами (*). Полное самоотверженіе осажденныхъ, сроднившихся съ мыслью о смерти, равнодушныхъ къ ней и занятыхъ единственно чувствомъ обязанности. Перевязочныя мѣста съ своимъ замѣчательнымъ Пироговымъ, который, подавая въ себѣ чувство жалости къ физической боли, преданный одному чувству долга, съ десятками подвижниковъ, доходитъ до изнеможенія, совершая сотни труднѣйшихъ операций. Миазма въ воздухѣ, тифозныя горячки, гангренозное расположеніе самыхъ легкихъ ранъ. Сестры милосердія, съ полнымъ самоотверженіемъ побѣдивъ въ себѣ чувство стыдливости, что еще труднѣе, съ трогательнымъ вы-

(*) Въ одну такую ночь (не въ дни бомбардированія), стоя на галлерей Николаевской батареи, велѣлъ я считать пускаемые къ намъ разрывные снаряды: счѣтавшій дошелъ до 2,000 и сбился со счета,

раженіемъ любви и участія ухаживаютъ за больными, перевязываютъ раны, утѣшаютъ умирающихъ (*).

Извѣтъ: Высокое чувство любви. Полное сочувствіе. Пламенные молитвы. Лихорадочное состояніе, при полученіи извѣстій. Поразительная преданность Царю и любовь къ отечеству, только русскому человѣку свойственныя въ такой степени. Самоотверженіе во всѣхъ видахъ его.

Умолкнуть мелкія страсти. Исторія безпристрастно оцѣнить событіе.

ГР. ДМИТРІЙ ОСТЕНЬ-САВЕНЪ.

(*) Зуавскій капитанъ Пьеръ, во рву Селенгинскаго редута, въ головѣ своей роты, взятый въ плѣнъ тогда только, когда былъ зашибенъ нѣсколькими ударами прикладовъ, оставался нѣкоторое время для пользованія въ Южномъ Севастополѣ. Онъ внушилъ къ себѣ сочувствіе благороднымъ характеромъ и благовоспитанностію. Однажды посѣтилъ онъ въ госпиталѣ взятаго въ плѣнъ французскаго капитана и, возвратясь разстроенный, со слезами на глазахъ, рассказывалъ: «Когда я «подошелъ къ одру соотечественника, то мнѣ представилось зрѣлище, напечатлѣвшееся въ моемъ сердцѣ: сестра милосердія держала въ рукъ своей охладѣвшую «руку врага и, приникнувъ къ его изголовью, съ евангельскою любовью напутствовала его въ міръ лучшій, ожидая принять послѣдній вздохъ; а въ потухающемъ взорѣ отходящаго выражались: спокойствіе и признательность.» Капитанъ Пьеръ долго оставался подъ впечатлѣніемъ неземнаго зрѣлища и, казалось, старался продлить его.
