

О ПЕРЕВОЗКЪ КОМАНДЪ ИЗЪ НИЖНИХЪ ЧИНОВЪ

НА ПАРОХОДАХЪ ОБЩЕСТВЪ: «КАВКАЗЪ И МЕРКУРИЙ» И «САМОЛЕТЪ» (*).

Въ настоящее время каждый понялъ и оцѣнилъ важность хорошихъ путей сообщенія для общества. Намъ, военнымъ людямъ, чаще другихъ приходилось о нихъ вспоминать, и въ особенности въ минувшую войну. Но благодаря Бога, у насъ, въ настоящее время, по большимъ рѣкамъ понеслись пароходы; тысячи народа работаютъ надъ желѣзными дорогами; отовсюду слышится, что тамъ-то проектируется новая вѣтъ; въ другомъ мѣстѣ скоро будетъ готова, а въ третьемъ что уже и открыта для публики. Утѣшительны эти вѣсти для нашего слуха, привыкшаго къ брани всѣхъ путешественниковъ на русское бездорожье. Общество жадно слѣдитъ за улучшеніемъ путей сообщенія и тотчасъ же извлекаетъ изъ нихъ возможные выгоды. Военное вѣдомство, въ свою очередь, не упускаетъ того же изъ вида. Частная дѣятельность, въ этомъ случаѣ, тотчасъ откликается на призывъ правительства, изъявляя полную готовность споспѣшествовать его пользамъ.

Конечно, не одинъ годъ еще пройдетъ, пока Россія покроется сѣтью желѣзныхъ дорогъ и когда мы будемъ принимать ихъ

(*). Извлечено изъ доклада по Инспекторскому департаменту Военнаго Министерства.

къ передвиженію большихъ массъ войскъ; но пока это будетъ, нельзя не порадоваться, что у насъ начинаютъ извлекать возможную пользу и изъ того, что уже есть.

До настоящаго времени не пользовались пароходствомъ по Волгѣ и Камѣ для перевозки различныхъ командъ, которыя круглый годъ отправлялись изъ Твери въ другіе приволжскіе города, а также и изъ Казани въ Пермь, не иначе, какъ обыкновеннымъ способомъ, то есть пѣшкомъ, по маршрутамъ. Конечно, это средство самое дешевое, а потому и самое употребительное; но, съ другой стороны, оно неизбежно сопряжено съ огромною потерей времени и тратою физическихъ силъ солдата. Такимъ образомъ, отъ Твери до Ярославля, для слѣдованія обыкновеннымъ этапнымъ порядкомъ, необходимо употребить 23 дня, тогда какъ пароходы пробѣгаютъ тоже разстояніе въ два дня. Отъ Саратова до Астрахани команды идутъ 49 дней, пароходы же совершаютъ тотъ же путь въ три дня.

Командиръ корпуса внутренней стражи, генералъ-лейтенантъ Фонъ-дербъ-Лауницъ, предложилъ воспользоваться пароходствомъ въ приволжскихъ губерніяхъ для отправленія нижнихъ чиновъ. Выгоды отъ этого, безъ всякаго сомнѣнія, были бы самыя очевидныя: люди, не утомляясь длиннымъ путемъ и не подвергаясь всѣмъ невыгодамъ онаго, сохранивъ здоровье, могли бы прибывать на данные пункты весьма быстро, а потому не отрывались бы на долго отъ службы; послѣднее обстоятельство въ особенности весьма важно въ отношеніи конвойныхъ унтеръ-офицеровъ; одежда и обувь отправляемыхъ чиновъ не изнашивались бы такъ скоро, какъ при прежнемъ способѣ передвиженія командъ; наконецъ, всякому конечно гораздо легче и пріятнѣе проѣхать на пароходѣ, чѣмъ шагать цѣлыя тысячи верстъ.

Мысль благая, достоинства ея ясны; но надо было привести ее въ исполненіе: пароходныя компаніи, вѣроятно, не взялись бы перевозить даромъ. Генералъ Лауницъ предложилъ выплачивать за перевозку командъ изъ кормовыхъ, слѣдуемыхъ каждому солдату за полное число дней марша по этапному порядку.

Нижніе чины, отправляемые обыкновеннымъ способомъ, то есть по маршрутамъ, получаютъ во время пути кормовыя деньги отъ $4\frac{3}{4}$ до $8\frac{3}{4}$ к. сер. въ сутки, смотря по губерніи; слѣдовательно, во время продолжительнаго марша, эти деньги составляютъ

уже сумму довольно значительную, изъ которой можно бы было выплачивать за перевозку людей на пароходахъ.

По сдѣланному вызову компаниямъ «Кавказъ и Меркурій» и «Самолетъ», правленія ихъ изъявили не только полную готовность, но и согласились на перевозку военныхъ командъ (не въ родѣ арестантовъ) съ уступкою отъ $52\frac{1}{2}$ до $67\frac{1}{2}\%$ противъ цѣнъ, существующихъ для частныхъ лицъ; и именно въ слѣдующихъ размѣрахъ: отъ Твери до Нижняго сдѣлана уступка въ $52\frac{1}{2}\%$; отъ Нижняго до Астрахани она составляетъ 60% ; и отъ Казани до Перми $67\frac{1}{2}\%$.

При такой платѣ за перевозку можно не только хорошо обернуться кормовыми деньгами, но и останется еще излишекъ, который можетъ быть обращенъ на улучшеніе продовольствія людей. Этотъ излишекъ, во всякомъ случаѣ, будетъ превышать обыкновенныя суточные кормовыя деньги, отпускаемыя на людей во время пути. Такимъ образомъ, отъ Твери до Ярославля, за два дня солдатъ получить $28\frac{1}{2}$ к. сер., отъ Костромы до Нижняго за $1\frac{1}{2}$ дня— $20\frac{1}{4}$ к. сер., ит. д. однимъ словомъ; вездѣ меньше 10 к. сер. въ сутки, тогда какъ самыя большія кормовыя деньги не превышаютъ $8\frac{3}{4}$ к. сер. Понятно, что такой способъ передвиженія командъ, гдѣ соблюдается интересъ казны, принимая во вниманіе уменьшеніе дней пути и сохраненіе здоровья солдатъ, сбереженіе одежды и обуви, и гдѣ дѣлаются различныя облегченія людямъ, заслуживаетъ всякой похвалы. Увеличеніе денежнаго дневнаго содержанія есть совершенная необходимость при перевозкѣ на пароходахъ, потому что нижніе чины, если не будутъ имѣть запаса пищи съ собою, должны будутъ поневолѣ пріобрѣтать ее во время ѣзды, за цѣну, гораздо большую, чѣмъ на сухопутныхъ дорогахъ.

Несмотря на всѣ выгоды такого способа отправленія командъ, здѣсь встрѣтилось одно обстоятельство, нѣсколько затруднившее общій расчетъ перевозки нижнихъ чиновъ. Именно: каждая партія конвоируется унтеръ-офицеромъ гарнизоннаго баталіона. Эти унтеръ-офицеры не получаютъ во время пути кормовыхъ денегъ, но только пользуются солдатскимъ пайкомъ и приварочными отъ $2\frac{1}{2}$ до $5\frac{1}{2}$ к. сер. въ сутки, смотря по губерніи. Такъ какъ изъ удержанія этихъ денегъ еще не можетъ составиться сумма, необходимая на плату за перевозку на пароходѣ, даже по уменьшенной таксѣ, то генералъ Лауницъ предложилъ, во избѣжаніе этого, слѣдующее средство: выдавать конвойнымъ унтеръ-офице-

рамъ кормовыя деньги наравнѣ съ нижними чинами отправляемыхъ командъ, а изъ этихъ денегъ уже выплачивать за перевозку.

По примѣрному разсчету, за все время навигаціи придется приплачивать противъ прежняго 499 р. 38 к., этотъ разсчетъ сдѣланъ на слѣдующихъ основаніяхъ: такъ какъ, перевозка нижнихъ чиновъ на пароходахъ будетъ производиться между Тверью, Ярославлемъ, Костромою, Нижнимъ, Казанью, Симбирскомъ, Саратовымъ, Астраханью, а также и отъ Казани до Перми и обратно, то за общій путь между всѣми приведенными городами одному солдату приходится получить кормовыхъ денегъ 11 р. 89 к. сер.; полагая, что время навигаціи будетъ продолжаться 21 недѣлю и что каждую недѣлю будутъ отправлять по одной командѣ въ сопровожденіи одного унтеръ-офицера гарнизоннаго баталіона, то на 21 человекъ конвойныхъ кормовыхъ денегъ потребуется 249 р. 69 к. с.; считая такую же сумму на обратный путь тѣхъ же людей, получится 499 р. 38 к. сер. Но эта сумма въ общей сложности издержекъ на продовольствіе нижнихъ чиновъ будетъ еще менѣ значительна, если принять во вниманіе, что пайки и приварочныя деньги конвойныхъ унтеръ-офицеровъ могутъ быть удерживаемы на время пути, и что кормовыя деньги будутъ выдаваться только взамѣнъ ихъ, для облегченія разсчета, при платѣ за перевозку.

Для того, чтобы еще яснѣе понять, какъ важно сбереженіе времени отъ принятія новаго способа отправленія командъ въ сравненіи съ обыкновеннымъ слѣдованіемъ по маршрутамъ, стоитъ обратить вниманіе на слѣдующіе выводы: на путь по этапному порядку между выше приведенными девяти городами необходимо 192 дня марша, на тоже разстояніе пароходы употребляютъ только 16½ дней; разница составляетъ 175½ дня, и того почти полгода сохранится для службы. А сколько въ эти полгода слѣдованія нижнихъ чиновъ можетъ быть изношено одежды и обуви, сколько людей заболѣетъ на дорогѣ,—ясно, что выгоды новаго способа неоспоримы.

Правленія пароходныхъ компаній, взявшись за перевозку нижнихъ чиновъ по уменьшенной таксѣ, съ своей стороны предложили нѣкоторыя условія, а именно, чтобы на пароходахъ арестантовъ не перевозить; чтобы число людей, отправляемыхъ за одинъ разъ, не превышало 15 человекъ, и чтобы всѣ нижніе

чины во время рейса подчинялись всѣмъ правиламъ, установленнымъ для пассажировъ 3-го класса.

Такъ какъ число людей, отправляемыхъ обыкновеннымъ этапнымъ порядкомъ, почти никогда не превышаетъ 15 человекъ, то генералъ Лауницъ нашелъ всѣ эти условія весьма основательными, и испрашивая разрѣшенія на принятіе новаго способа, въ тоже время ходатайствовалъ объ изъясненіи пароходнымъ обществамъ Высочайшаго благоволенія за рвеніе, которое они выказали къ пользамъ правительства.

Государь Императоръ утвердилъ представленіе генерала-лейтенанта Лауница; вслѣдствіе чего перевозка нижнихъ чиновъ на пароходахъ компаній «Кавказъ и Меркурій» и «Самолетъ» начнется съ предстоящей весны (*).

(* Приказъ Военнаго Министра отъ 11-го марта сего 1859 года. См. отд. Официальный.