

УПОТРЕБЛЕНИЕ КАВАЛЕРІИ

НЕЗАВИСИМО

ОТЪ БОЕВАГО ЕЯ НАЗНАЧЕНІЯ (*).

(Съ рисунками.)

На основаніи экономической истины, что всякая вещь, на которую производится затрата, должна приносить соотвѣтствующую пользу, является вопросъ: извлекаемъ ли мы изъ войскъ всѣ тѣ выгоды, которыя они могутъ и должны доставлять, не теряя, разумѣется, изъ вида главнѣйшаго условія ихъ существованія — боеваго ихъ назначенія.

Пѣхотныя войска, которыя въ мирное время, кромѣ отпращенія служебныхъ обязанностей, участвуютъ въ различныхъ государственныхъ работахъ, а въ военное выносятъ на своихъ плечахъ наибольшую часть тягостей, мы оставимъ въ сторонѣ. Хорошая пѣхота даетъ все, что только можно отъ нея требовать, хотя, относительно, стоитъ не дорого, въ особенности по сравненію съ кавалеріею.

Вышепоставленный вопросъ мы отнесемъ исключительно къ кавалеріи.

Всѣмъ извѣстно, что кавалерія есть необходимый родъ войскъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ и весьма дорогой; ея сложное снаряженіе и масса ея лошадей представляютъ значительный капиталъ.

Вотъ почему мысль воспользоваться этою массою, какъ живою силою, помимо боеваго назначенія кавалеріи, являлась нерѣдко и не представляетъ новизны; но, сколько намъ извѣстно, такая мысль у насъ еще ни разу не была высказана въ печати.

При этомъ нельзя не вспомнить извѣстнаго афоризма Людовика-Наполеона. „Всякая новая идея—говоритъ онъ—остается въ проблемѣ иногда цѣлыя годы и даже столѣтія, пока не получатъ практическаго приложенія.“

(*) По поводу статьи, напечатанной въ „Spectateur militaire“ 1866 г., подъ заглавіемъ: *Système d'attelage pour utiliser les chevaux de la cavalerie* par Lt.-col Ch. Martin, съ извлеченіями изъ этой статьи.

Понятно, что кавалерія не можетъ быть, подобно пѣхотѣ, въ мирное время употребляема на какія-либо государственныя работы, вслѣдствіе сложности ея образованія, требующаго и времени, и постоянного непрерывнаго труда для приготовления къ боевымъ дѣламъ. Въ военное же время вопросъ нѣсколько измѣняется.

Извѣстно, что, во время войны, продовольствіе войскъ вообще и кавалеріи въ особенности, а также доставленіе различныхъ боевыхъ потребностей составляетъ предметъ чрезвычайной трудности.

Исторія указываетъ примѣры, что самыя гениальныя военныя предположенія не могли быть приведены въ исполненіе или не удавались отъ медленной доставки продовольственныхъ и другихъ припасовъ. Въ наше время развитіе желѣзныхъ путей значительно облегчаетъ положеніе дѣла; но всегда рассчитывать на желѣзныя дороги нѣтъ возможности. Даже при самыхъ благоприятныхъ условіяхъ, въ этомъ отношеніи, желѣзная дорога весьма рѣдко подходитъ къ пункту расположенія арміи, а, между тѣмъ, даже нѣсколько переходовъ по грунтовой дорогѣ, во время распутицы, могутъ поставить армію, относительно подвозовъ, въ крайне затруднительное положеніе.

Въ послѣднюю датскую войну 1864 г. — говоритъ авторъ разсматриваемой нами статьи — движеніе прусской осадной артилеріи весною, по растворившимся дорогамъ Шлезвига, по крайней мѣрѣ вдвое замедлило ходъ дѣлой кампаніи.

То же самое слѣдуетъ сказать относительно всѣхъ подвозовъ во время крымской кампаніи. Въ подобныхъ случаяхъ крайней необходимости кавалерія можетъ доставить арміи неоцѣненную услугу, оказывая помощь паркамъ, транспортамъ и т. п. при движеніи ихъ по затруднительнымъ мѣстамъ.

Вообще, случаи, въ которыхъ кавалерія можетъ, въ этомъ смыслѣ, оказать услуги арміи, весьма разнообразны.

Высказывая эту мысль, спѣшимъ оговориться, что прибѣгать къ этому средству надобно только въ случаяхъ крайней необходимости и безъ ущерба организаціи кавалеріи, имѣя постоянно и прежде всего въ виду ея боевое назначеніе. Но подготовленіе кавалеріи къ возможности оказывать подобныя услуги нисколько не унижаетъ этого рода оружія и не дѣлаетъ ее неспособною къ своему прямому назначенію, а только

расширяетъ кругъ ея дѣятельности и услугъ, которыя она можетъ принести въ военное время.

Разберемъ два положенія, въ которыхъ кавалерія можетъ быть, въ указанномъ смыслѣ, полезна для арміи.

1) Въ началѣ кампаніи, когда еще дѣло не дошло до рѣшительныхъ столкновеній, массу кавалеріи держать преимущественно въ тылу арміи, въ мѣстахъ, гдѣ ее легче продовольствовать, при чемъ кавалерія, расположенная на квартирахъ, совершенно бездѣйствуетъ.

Вообразимъ себѣ эту кавалерію, какъ предлагаетъ г. Мартенъ, эшелонированную на сообщеніяхъ арміи, въ видахъ помощи упряжнымъ лошадямъ парковъ, транспортовъ и разнаго рода обозовъ.

Можно себѣ представить, какую огромную услугу, въ необходимыхъ случаяхъ, можетъ оказать кавалерія, безъ особой для себя тягости или изнуренія, при разумномъ ея употребленіи.

2) Во время осады и въ особенности обороны какой-либо крѣпости, роль кавалеріи, за весьма малыми исключеніями, второстепенная, если не совершенно пассивная. Въ подобныхъ случаяхъ, кавалерія, большею частію, составляетъ величайшее бремя для арміи, особенно при недостаткѣ продовольствія, при чемъ масса лошадей, обременяя армію своими громадными потребностями, при медленности и недостаткѣ подвозовъ, прежде другихъ войскъ приходитъ въ разстройство и нерѣдко совершенно гибнетъ.

Противъ употребленія кавалеріи въ подобныхъ, исключительныхъ случаяхъ, въ виду крайней необходимости, можетъ возстать одно только предубѣжденіе: какъ можно кавалерію, съ такимъ трудомъ организуемую и такъ дорого стоящую, ставить рядомъ съ обозными лошадьми?

На это можно возразить, во-первыхъ, что чѣмъ дороже обходятся войска, тѣмъ болѣе слѣдуетъ требовать отъ нихъ услугъ, и, во-вторыхъ, для доказательства необходимости и законности подобнаго примѣненія силъ кавалерійскихъ лошадей въ *исключительныхъ случаяхъ*, приведемъ слѣдующее положеніе войскъ:

Армія осаждаетъ сильную крѣпость, отъ паденія которой зависитъ не только исходъ всей кампаніи, но и участь осаждающей арміи, такъ какъ, въ самомъ непродолжительномъ времени, къ осажденному на помощь прибываютъ сильныя подкрѣпленія. Между тѣмъ, настала распутица: дороги до

такой степени испортились, что парки осадной артилеріи, транспорты съ порохомъ, снарядами и продовольствіемъ остановились въ пути. Въ войскахъ осаждающаго обнаруживается недостатокъ не только боевыхъ, но даже продовольственныхъ припасовъ, и, къ довершенію всего, многочисленная кавалерія, состоящая при арміи и обреченная на пассивную роль, увеличиваетъ безвыходность положенія. Спрашивается: остановится ли главнокомандующій передъ упомянутымъ предубѣжденіемъ и, чтобы выиграть кампанію, спасти армію, не отдастъ ли онъ приказанія эшелонировать часть кавалеріи на сообщеніяхъ арміи, чтобы двинуть парки и обозы и выйти изъ затруднительнаго положенія? (*)

Во время послѣдняго возстанія въ Индіи—говоритъ г. Мартэнъ — англичане извлекли изъ своей кавалеріи, въ этомъ отношеніи, громадную пользу. Застигнутые врасплохъ возмущеніемъ, лишенные перевозочныхъ средствъ, необходимыхъ для перенесенія дѣйствія съ одного театра войны на другой, они воспользовались лошадьми своей кавалеріи, чтобы усилить перевозочныя средства. Съ такою помощію они могли преодолѣть громадныя затрудненія.

Хотя этотъ примѣръ можно отнести къ исключительнымъ, но, тѣмъ не менѣе, мы указываемъ на него, какъ на одно изъ примѣненій разбираемой идеи.

Какую противоположность — продолжаетъ авторъ — представляетъ въ этомъ случаѣ союзная австро-прусская кавалерія во время послѣдней датской войны! Прусская кавалерія имѣла 44 эскадрона, австрійская—12 эскадроновъ. Роль 6.000-й кавалеріи, въ продолженіе всей кампаніи, была совершенно ничтожна. Если бы эта кавалерія была употреблена для помощи своимъ паркамъ, утопавшимъ въ грязи, во время распутицы въ Шлезвигѣ, то осада Дюппеля началась бы наполовину скорѣе и война продолжалась бы вдвое меньшее время.

.....»Прежде всего—говоритъ Деконтъ (**)—нужно было привезти осадный паркъ, что было не такъ легко сдѣлать по ужаснымъ дорогамъ Шлезвига.⁴ (Стр. 189.)

(*) Чтобы имѣть понятіе, какую именно пользу могутъ привести кавалерійскія лошади, укажемъ на слѣдующій расчетъ: лошадь, будучи запряжена, оставалась подъ верхомъ, можетъ свободно везти около 8 пудовъ; 400 лошадей (кавалерійскій полкъ)—3,200 пудовъ, что составляетъ суточное продовольствіе 40,000 людей, или фуражъ для 6,000 лошадей.

(**) См. Guerre du Danemark en 1864.

.....»Чтобы привезти большія осадныя орудія на батареи, впрягали не менѣе 200 человекъ въ одно орудіе.⁴ (Тамъ же, стр. 293.)

.....»21-го марта ожидали прибытія орудій большого калибра во Фленсбургъ. Отъ бригадъ назначали рабочихъ людей для выгрузки и перевозки этихъ орудій.⁴ (Тамъ же, стр. 300.)

Такимъ образомъ, союзники не жалѣли силъ людей, чтобы ускорить подвозку орудій; но помощь эта оказывалась мало дѣйствительною. Не лучше ли было бы, вмѣсто людей, для перевозки орудій, употребить лошадей изъ 6,000-й кавалеріи, обреченной на совершенное бездѣйствіе, тѣмъ болѣе, что не только во время осады, но и во время всей войны пѣхота обыкновенно несетъ самую тяжелую службу?

Въ такомъ же пассивномъ положеніи была и наша кавалерія во время крымской кампаніи; продовольствіе же ея, вслѣдствіе страшной дороговизны, стоило громадныхъ расходовъ. Пути сообщенія въ осеннее и весеннее время приходили въ совершеннѣйшее разстройство, о которомъ не-очевидцу трудно составить себѣ даже приблизительное понятіе; транспорты съ ранеными, парки и обозы останавливались и не двигались впередъ; Севастополь терпѣлъ отъ разныхъ недостатковъ, и въ особенности отъ недостатка снарядовъ и пороха. Между тѣмъ, наша многочисленная кавалерія совершенно бездѣйствовала, и всѣ описываемыя бѣдствія происходили, такъ сказать, за хвостами этой кавалеріи, въ виду ея спокойныхъ бивуаковъ (*).

Однимъ словомъ, случаи употребленія кавалерійскихъ лошадей для подобныхъ услугъ до такой степени разнообразны, средства употребленія ихъ, въ этомъ отношеніи, до такой степени просты, что во время войны ежедневно могутъ представляться новые случаи примѣненія: на примѣръ, при перевозкѣ раненыхъ, при фуражировкахъ, при конвоированіи обозовъ, при вооруженіи батарей орудіями большого калибра, и т. д.

(*) Вотъ что объ этихъ путяхъ говоритъ докторъ Нироговъ, въ сочиненіи „Начала общей военно-полевой хирургіи“, вышедшемъ въ концѣ 1865 и въ прошломъ 1866 году:

„Я никогда не забуду моего перваго вѣзда въ Севастополь. Это было въ позднюю осень, въ ноябрѣ 1854 г. Вся дорога отъ Бахчисарія, на протяженіи 30 верстъ, была загромождена транспортами раненыхъ, орудій и фуража. Дождь лилъ изъ ведра. Больные, и между ними ампутированные, лежали по двое и по трою на подвожь, стонали и дрожали отъ сырости. И люди, и животныя едва двигались въ грязи по коѣнни..... слышались въ то же время и вопли раненыхъ, и карканья хищныхъ птицъ, цѣлыми стаями сѣдавшихъ на добычу, и крики замученныхъ погонщиковъ..... („Военный Сборникъ“ 1867 г., № 2-й.)

Для помощи обозамъ въ затруднительныхъ мѣстахъ, обыкновенно прибѣгаютъ къ пѣхотѣ. Вѣроятно, многимъ приходилось видѣть, какъ десятки людей выбиваются изъ силъ, чтобы помочь обознымъ или артилерійскимъ лошадямъ вытащить изъ грязи или втащить на гору какую-нибудь повозку, ящикъ или орудіе, въ то время, какъ конвоирующая кавалерія, двигаясь около обоза или парка, не принимаетъ въ этихъ трудахъ никакого участія; если же и представляется иногда необходимость прибѣгнуть къ помощи кавалеріи, то, въ подобныхъ случаяхъ, кавалеристы обыкновенно слѣзаютъ съ лошадей и помогаютъ вытаскивать повозку или орудіе собственными силами, оставляя лошадей въ сторонѣ. Между тѣмъ, каждая лошадь могла бы быть полезнѣе усилій цѣлыхъ десятковъ людей; да и вообще какъ-то болѣе прилично употреблять, въ такихъ случаяхъ, лошадей, нежели цѣлые полки людей (*).

Во время самаго сраженія, кавалерія, которой удалось ворваться на батарею, можетъ увезти орудія; въ противномъ случаѣ, она можетъ быть преслѣдуема выстрѣлами той же батареи, которая была уже у нея въ рукахъ.

Авторъ разсматриваемой статьи подробно разбираетъ услуги, которыя кавалерія можетъ принести на полѣ сраженія, и для примѣра беретъ двѣ битвы: при Ватерлоо и при Сольферино, исходъ которыхъ, если бы кавалерія воспользовалась всеми своими средствами, по мнѣнію его, могъ бы значительно измѣниться.

Объ употребленіи кавалерійскихъ лошадей на полѣ сраженія мы скажемъ впоследствии, а теперь поговоримъ о пользѣ, какую могутъ принести строевыя лошади, какъ живая сила, въ конной артилеріи. Артилерія эта, при помощи своихъ строевыхъ лошадей, никогда и нигдѣ не должна останавливаться. Въ кампанію 1854—1856 годовъ, мысль объ употребленіи строевыхъ лошадей въ помощь упряжнымъ была осуществлена въ конной № 25-го батареи. Командиръ этой батареи (**), передъ похо-

(*) Во время польской войны 1831 года, при отступленіи гвардіи, отрядъ генерала Поляшко былъ оставленъ на позиціи у Рудокъ, частью для того, чтобы дать время отойти резерву артилеріи, паркамъ и обозу. Дороги отъ Менженина до Тылочна такъ пещаны — говоритъ Смитъ — что пришлось употребить весь л.-тв. Павловскій полкъ для вытаскиванія изъ глубокаго песку парковыхъ оуръ. („Исторія польской войны“, стр. 286.)

(**) Полковникъ (нынѣ генералъ-лейтенантъ) Ковалевскій 3-й. Авторъ предлагаемой статьи служилъ въ этой батарее.

домъ, приказалъ приготовить нѣсколько плеекъ съ постромками; шлейки накладывались на строевыхъ лошадяхъ, въ особенности для помощи ящичной запряжкѣ. Впереди ѣхавшій вожатый, въ случаѣ надобности, пристегивалъ постромки своей лошади къ оглоблямъ ящика: при подобной подмогѣ строевыхъ лошадей, батарея нигдѣ не отставала отъ кавалеріи.

Такимъ образомъ, въ пособіе войскамъ въ военное время является новая сила, оставшаяся дониндѣ безъ должнаго приложенія.

Теперь перейдемъ къ разсмотрѣнію самыхъ способовъ запряжки кавалерійскихъ лошадей. П. Мартэнъ предлагаетъ совершенно особый, въ высшей степени простой способъ: это американская запряжка или *лассо*. Заимствованная у гаучей, перевезенная въ Европу англичанами, идея о подобной запряжкѣ — говоритъ авторъ — 25 лѣтъ тому назадъ имѣла уже во Франціи своего представителя. Еще въ 1841 году, маршалъ Сультъ, бывший тогда военнымъ министромъ, получилъ изъ Гамской крѣпости (*) замѣтку объ ней; но до послѣдняго времени не было произведено никакихъ опытовъ этой системы. По военной части — замѣчаетъ авторъ — во Франціи существуетъ предубѣжденіе, которое заставляетъ относиться ко всему иноземному съ какимъ-то презрѣніемъ. Между тѣмъ, „благоразумная и предусмотрительная нація — говоритъ генералъ Ренаръ — принужденная держать свою армію постоянно на высотѣ современнаго состоянія военного искусства, не должна оставлять безъ вниманія никакого изобрѣтенія, откуда бы оно ни явилось“.

Къ числу изобрѣтеній, которыя наконецъ восторжествовали по своей очевидной пользѣ, можно отнести предложеніе, отвергнутое въ 1841 году во Франціи и принятое въ настоящее время, официально, въ англійской арміи (**).

Американская система запряжки есть упряжь съ одною постромкою. Система эта, расширяя значительно кругъ дѣятельности кавалеріи и услугъ, которыя можетъ она оказать арміи, вмѣстѣ съ тѣмъ даетъ возможность получить отъ лошади силу

(*) Отъ принца Людовика-Наполеона.

(**) „Чтобы кавалерія могла приносить пользу въ разныхъ непредвидѣнныхъ случаяхъ, встрѣчающихся при передвиженіяхъ, наприимѣръ при слѣдованіи артилеріи по дурнымъ дорогамъ, и т. п., и чтобы преодолевать другія затрудненія и препятствія, которыя часто встрѣчаютъ обозы арміи во время похода, 10 человекъ, въ полускадронѣ каждого полка, должны быть снабжены упряжью *лассо*.“ (Королевскіе распоряженія и приказы по арміи.)

гораздо болѣе значительную, нежели можно предполагать съ перваго взгляда. Извѣстно, съ какою легкостію и силою лошадь увлекаетъ выбитаго изъ сѣдла всадника, нога котораго осталась въ стремени. Бывали случаи, что лошадь несла такимъ образомъ всадника нѣсколько верстъ. Въ пампасахъ (луговыхъ степяхъ), съ помощію лассо, прикрѣпленнаго къ сѣдлу, всадники южной Америки останавливаютъ на всемъ скаку несущихся быковъ и дикихъ лошадей.

Упряжь съ одною постромкою есть не что иное, какъ лассо, при самыхъ лучшихъ условіяхъ примѣненія силъ лошади.

Кавалерійская лошадь по этой системѣ запрягается съ помощію *трока*, *маленькаго ремня*, образующаго *пряжку*, и *веревки* (фуражная корда), которая и составляетъ постромку. Всѣ эти вещи есть у каждаго кавалериста. Означенныя принадлежности для запряжки употребляются слѣдующимъ образомъ: между трокомъ и сѣдломъ пропускаютъ небольшой ремень и, обернувъ его вокругъ трока два раза, закрѣпляютъ въ видѣ пряжки; въ эту пряжку продвѣваютъ конецъ веревки, а на другомъ концѣ веревки дѣлаютъ подвижной узелъ, или накидываемый на орудіе, которое хотятъ везти, или прикрѣпляемый къ повозкѣ, въ помощь упряжнымъ лошадямъ.

Приложенный къ статьѣ рисунокъ представляетъ лошадь, запряженную такимъ образомъ въ орудіе. (См. фиг. 1-ю.)

„Имѣя одну постромку—говоритъ Людовикъ-Наполеонъ (*)—лошадь тянетъ только одною стороною, и это облическое положеніе, признаваемое математикой въ вопросѣ „о примѣненіи силъ“ неудобнымъ, въ данномъ случаѣ облегчаетъ лошадь какъ двигателя, потому что постромка не стѣсняетъ ее ни въ какой части тѣла.

Можно возразить—говоритъ г. Мартэнъ—что у лошади, запряженной такимъ образомъ, происходитъ неровная работа ногъ, что было бы причиною преждевременной порчи лошадей. Но при внимательномъ наблюденіи оказывается, что этого неудобства на самомъ дѣлѣ не существуетъ. Лошадь, запряженная съ помощію одной постромки, располагается совершенно естественно по той линіи, по которой она должна везти; при этомъ она принимаетъ, инстинктивно, нѣсколько облическое положеніе, какъ болѣе для нея удобное.

Такъ, напримѣръ, если нѣсколько лошадей запряжены ря-

домъ, то онѣ образуютъ изъ себя фигуру наподобіе вѣера. При этомъ слѣдуетъ наблюдать, чтобы длина постромокъ соответствовала мѣсту, занимаемому каждою лошадью.

Не надобно также упускать изъ вида, что, для облегченія лошади, постромка можетъ быть перевязываема то на правую, то на лѣвую сторону.

Употребленіе упряжи съ одною постромкою для самыхъ скорыхъ почтъ въ южной Америкѣ не оставляетъ никакого сомнѣнія въ совершенной свободѣ движенія и легкости работы лошади, запряженной такимъ образомъ.

Употребленіе американской упряжи не требуетъ предварительнаго обученія, такъ какъ всякая верховая лошадь можетъ быть запряжена съ одною постромкою, при чемъ, оставаясь подъ ѣздокомъ, она везетъ съ перваго раза, не оказывая ни малѣйшаго сопротивленія. Ф. Хэдъ, которому обязаны введеніемъ этой системы въ Англій, доказалъ это слѣдующимъ опытомъ. Онъ потребовалъ изъ гвардейской кавалеріи (въ Лондонѣ) лошадей самыхъ порочныхъ, т. е. такихъ, которыя не шли въ упряжку. При употребленіи вышеописанной системы, опытъ вполне удался, къ большому удивленію кавалерійскихъ офицеровъ, которые смотрѣли на это какъ на дѣло невозможное. Лошади, никогда небывавшія въ упряжкѣ, оставаясь подъ ѣздомъ, везли на большое разстояніе орудія, безъ всякаго сопротивленія (*).

Въ виду такого результата, американская система запряжки можетъ быть употребляема, съ большою пользою, и для выѣздки упряжныхъ лошадей, которыя представляютъ особенныя затрудненія. Принимая во вниманіе, что, при описанномъ выше способѣ, всѣ лошади свободно идутъ въ упряжкѣ, остается только запрягать лошадь, которую желаютъ выѣздить, то съ одной, то съ другой стороны; затѣмъ перейти къ упряжкѣ съ двумя постромками.

Опытъ г. Хэда былъ повторенъ, въ 1865 году, въ шалонскомъ лагерѣ, въ первый разъ въ присутствіи маршала Макъ-Магона и потомъ, по приказанію его, въ присутствіи офицеровъ двухъ кавалерійскихъ дивизій. Шесть лошадей, взятыхъ безъ выбора въ 1-мъ полку африканскихъ стрѣлковъ, съ перваго

(*) См. Enlèvement des pièces d'artillerie par la cavalerie. 1841. Prince L. N. Bonaparte.

раза и съ особою легкостію свезли два полевыхъ орудія безъ передковъ (*).

При этихъ опытахъ, не менѣе удачныхъ, нежели англійскіе, были испытываемы лошади арабской породы, которыя, по недостатку массивности и по впечатлительности своего характера, наименѣе пригодны для подобнаго испытанія. Съ другой стороны, орудія безъ передковъ, какъ повозки, не только затруднительны для передвиженій, но представляютъ почти неодолимыя препятствія для обыкновеннаго способа запряжки.

Американская упряжь не требуетъ особыхъ измѣненій или прибавленій къ обыкновенному снаряженію кавалерійской лошади. Въ англійской арміи 20 лошадей въ эскадронѣ, назначаемыя для запряжки, снаряжены поперсьемъ и подругой особаго устройства.

Въ шалонскомъ лагерѣ старались показать простоту самаго способа, доказывая, что каждая лошадь можетъ быть запряжена безъ прибавленія или измѣненія обыкновеннаго конскаго снаряженія. Съ этою цѣлю и были произведены опыты, при чемъ не потребовалось никакихъ расходовъ.

Казалось, что трокъ не представитъ достаточной прочности для запряжки; но опытъ показалъ противное. При боковой запряжкѣ сила разлагается по всей окружности трока, который во всѣхъ точкахъ прикасается къ лошади.

Въ случаѣ дурнаго состоянія троконъ, можно употреблять ихъ по два вмѣстѣ.

Прочность фуражной веревки, какъ постромки, а также ремня, служащаго пряжкой, оказалась также совершенно достаточною.

Очевидно, что каждый кавалеристъ, при обыкновенномъ снаряженіи, снабженъ всѣмъ необходимымъ для запряжки своей лошади.

Но если бы было признано необходимымъ, какъ въ англійской кавалеріи, специально назначить для запряжки извѣстное число лошадей въ эскадронѣ, то въ этомъ случаѣ могли бы быть приняты шлейки (поперсье) съ троконъ.

На рисункѣ фиг. 2-й представлена кавалерійская лошадь съ шлейкою (поперсьемъ), соединенною съ троконъ. Принадлежности эти даютъ возможность припрягать лошадь съ одною и двумя постромками. Фиг. 3-я представляетъ изображеніе шлей-

(*). Для легкаго орудія достаточно двухъ лошадей, а для батарейнаго четырехъ.

ки и трока; фиг. 4-я—фуражную корду, на одномъ концѣ которой подвижной узелъ, а на другомъ крючокъ; на кордѣ находится подвижное кольцо, которое можно завязывать узломъ на желаемомъ мѣстѣ корды и тѣмъ самымъ удлинять или укорачивать постромку, на сколько нужно. На фиг. 5-й представленъ трокъ, въ которомъ всѣ слабыя части (какъ-то пряжка со шпенькомъ и т. п.) замѣнены простымъ кожанымъ ремешкомъ съ двумя кольцами. Подобный трокъ употребляется у арабовъ, американцевъ, венгерцевъ и у насъ и даетъ возможность подтягивать лошадь весьма сильно, представляя вмѣстѣ съ тѣмъ большую прочность, нежели трокъ съ пряжками.

Но обратимся къ простому троконъ и ремянной пряжкѣ, которыя, для соответствующаго употребленія, могутъ быть приготовлены заблаговременно. Фуражная веревка, свернутая сбоку лошади, однимъ концомъ прикрѣпляется къ кожаной пряжкѣ, а другой конецъ поддерживается путлицемъ стремени и закидывается за заднюю луку. Чтобы запрячь лошадь, кавалеристу нужно только распустить корду и, даже не слѣзая съ лошади, накинуть подвижной узелъ на дуло орудія или на повозку, которую нужно везти. При этомъ также легко отпрячь лошадь, что даетъ возможность, въ случаѣ, на примѣръ, нападенія на транспортъ, немедленно освобождать лошадей изъ упряжи и быть во всякую минуту готовымъ для отраженія нападеній.

Описанный способъ допускаетъ возможность запрягать какое угодно число лошадей въ повозку.

Кавалерійскія лошади, употребляемыя только въ помощь упряжымъ, не закладываются въ дышло, но, въ случаѣ крайности, онѣ могутъ быть запряжены даже и въ дышло. При этомъ вообще нужно замѣтить, что военныя повозки представляютъ большія удобства для закрѣпленія на нихъ постромокъ.

Отличительная особенность способа американской запряжки отъ другихъ системъ состоитъ въ возможности пользоваться ею при передвиженіяхъ во всѣхъ случаяхъ и на различныхъ мѣстностяхъ, и именно запрягая лошадей: 1) впереди повозки; 2) назади, чтобы сдерживать повозку при спускѣ; 3) сбоку, чтобы удерживать повозку при боковыхъ скатахъ.

Но, отдавая должную справедливость необыкновенной простотѣ способа запряжки съ одною постромкою, прикрѣпляемой къ троконъ, мы не можемъ не замѣтить, что лошадь, запряженная такимъ способомъ, везетъ не плечами и грудью, какъ при

обыкновенной запряжки, а туловищемъ, или, лучше сказать, ребрами, вследствие чего должна болѣе утомляться, а потому способъ этотъ можетъ быть употребленъ для помощи на небольшія разстоянія, напримѣръ при подъемѣ на гору, для своза орудія, оставленнаго безъ передка, и т. п. Для болѣе же серьезной помощи и на болѣе значительныя разстоянія можно было бы, по примѣру англійской кавалеріи, имѣть въ эскадронѣ нѣсколько лошадей, изъ числа самыхъ массивныхъ, снабженныхъ шлейками (поперсьемъ). Но мѣра эта не должна исключать возможности употребленія въ упряжь всѣхъ лошадей въ эскадронѣ, кромѣ, разумѣется, нѣкоторыхъ лошадей, напримѣръ унтеръ-офицерскихъ, изъ-подъ наѣздниковъ и т. п., такъ какъ, помимо сбереженія этихъ лошадей, должны оставаться нѣсколько свободныхъ всадниковъ для наблюденія за порядкомъ при слѣдованіи.

Для облегченія лошадей, при запряжкѣ слѣдуетъ, на сколько возможно, облегчить вьюкъ, складывая вещи на повозку.

Примѣненіе въ нашей кавалеріи описаннаго способа можетъ встрѣтить слѣдующее неудобство: если лошадь осѣдлана безъ вальтрапа, то, вследствие незначительной ширины нашего форменнаго потника, ременная пряжка, къ которой привязывается постромка, не всегда будетъ лежать на кожаной покрышкѣ потника, а можетъ, опустившись, прикасаться къ самой лошади, что, разумѣется, будетъ причиною наминки или ссадины. Неудобство это можетъ быть устранено пристегиваніемъ къ потнику кожаной лопасти, подобно той, которая имѣется на казачьихъ сѣдлахъ. Во французской кавалеріи неудобствъ этихъ нѣтъ, потому что чепракъ подкладывается подъ сѣдло и самое сѣдло имѣетъ большія кожаныя крылья, спускающіяся несравненно ниже краевъ нашего потника, вследствие чего пряжка, оставаясь постоянно на крылѣ, не можетъ произвести наминки лошади.

Въ заключеніе считаемъ необходимымъ замѣтить, что въ статьѣ нашей мы изложили лишь общій очеркъ нововведенія, предоставляя тщательное обсужденіе его вниманію читателей-спеціалистовъ.

А. Косичъ.

