



Самостоятельна-ли самостоятельная кавалерія?

(Съ рисункомъ).

Глазомѣръ; быстрота; натискъ. Если вездѣ результатъ первыхъ шаговъ имѣеть огромное, а подчасъ и рѣшающее, значеніе; если всюду успѣхъ ихъ кромѣ матеріальной, непосредственно изъ него вытекающей, выгоды приноситъ еще и другую, можетъ быть, еще болѣе важную, пользу, такъ какъ окрыляетъ духъ для дальнѣйшей дѣятельности, а неудача надолго иногда ее парализуетъ, то въ военномъ дѣлѣ больше, чѣмъ гдѣ-нибудь, конецъ операціи зависитъ отъ ея начала. Нужно-ли доказывать это?

Стратегическая конница, брошенная на непріятельскую территорию, призывается исполнить задачу первостепенной важности. Цѣль, которую она преслѣдуетъ—это прорваться возможно далѣе, захватить насколько удастся обширный районъ со всѣмъ, что на немъ находится, помѣшать мобилизаціи противника и, наконецъ, обезпечить спокойное развертываніе и сосредоточеніе своихъ силъ, слѣдующихъ за нею и ею прикрываемыхъ до того времени, когда онѣ разовьютъ наибольшую способность къ дѣйствию. Отъ того, насколько успѣшна будетъ ея дѣятельность, зависитъ слишкомъ многое, а прежде всего то, кто изъ двухъ, т. е. мы или нашъ противникъ, сразу захватитъ въ свои руки инициативу.

Здѣсь на первомъ планѣ, слѣдовательно, стремительность и безостановочность налета, безъ чего нѣтъ быстроты, нѣтъ натиска, а въ общемъ—нѣтъ и глазомѣра.

Въ самомъ началѣ кампаніи, когда и люди, и лошади свѣжи и не истомлены дальними переходами и прочими невзгодами военной жизни, стремительность обусловливается, главнымъ образомъ, причинами нравственнаго характера: бодростью духа. Для безоста-

новочности же движенья одного этого мало. Чтобы обезпечить и ее, часто могутъ быть нужны матеріальныя средства, которыхъ наша кавалерія при настоящей ея организаціи не имѣетъ вовсе, но предоставить которыя въ ея распоряженіе было бы существенно необходимо.

Конный отрядъ, получившій самостоятельное назначеніе, можетъ быть остановленъ или, лучше сказать, приостановленъ на болѣе или менѣе продолжительное время—и это тогда именно, когда оно особенно дорого—каждой рѣкой средней ширины и глубины, не говоря уже о большихъ, если только въ ней нѣтъ бродовъ. Конечно, и всадники, и лошади всегда переправятся вплавь. Не о нихъ здѣсь и рѣчь. Но какъ быть съ артилеріей и съ повозками обоза? Этотъ вопросъ остается открытымъ и всякій разъ должно быть принято тутъ же на мѣстѣ импровизированное рѣшеніе, всецѣло зависящее съ одной стороны отъ собственной находчивости, а съ другой стороны отъ того, что можно найти и чѣмъ обстоятельства позволятъ воспользоваться.

Между тѣмъ, ни артилерія, ни обоза, если не всего, то хотя части его, оставить нельзя. Отсутствіе первой слишкомъ ослабляетъ отрядъ, часто лишаетъ его возможности исполнить возложенную на него задачу и, кромѣ того, еще крайне дурно вліяетъ нравственно. Неимѣніе при себѣ повозокъ 1-го разряда (16 двухколокъ при шести-эскадронномъ полку, въ томъ числѣ 3 патронныхъ и 1 съ инженернымъ имуществомъ, и 5—при батарее) создаетъ массу затрудненій и заставляетъ изыскивать особыя средства для того, чтобы чѣмъ-нибудь замѣнить возимое въ нихъ и необходимое на бивакѣ имущество, что неизбежно ведетъ къ задержкамъ, весьма, конечно, нежелательнымъ. Не говоримъ уже о томъ, сколько можетъ возникнуть неудобствъ изъ-за того, что при части нѣтъ двухколокъ, нужныхъ ей въ бою: лазаретныхъ, патронныхъ и т. д. Допустимъ, однако, что орудія перетасуютъ волокомъ, хотя при такомъ способѣ доставки (на который многіе такъ охотно указываютъ: чего, молъ, проще?) часть ихъ, а то и всѣ, можно иногда оставить на вѣки на днѣ рѣки. Присутствіе камней или слишкомъ мягкій и притомъ глубокій илистый грунтъ, или просто ямы съ крутыми стѣнками равно могутъ способствовать этому. Да, наконецъ, всегда-ли и вездѣ-ли найдутся достаточной длины и прочности канаты? Но если съ этой стороны препятствій не встрѣчается, то, все-таки, ни передковъ, ни зарядныхъ ящиковъ переправить такъ нельзя: они боятся подмочки. Съ ними что дѣлать?

Остается прибѣгнуть къ тому, что обыкновенно называется подручными средствами и что по даннымъ всѣхъ справочныхъ книжекъ какъ-бы всегда должно находиться въ изобиліи, именно тамъ, гдѣ встрѣчается надобность.

Сюда относятся разные виды паромовъ изъ судовъ и плоты изъ бревень, на бочкахъ, на бурдюкахъ и проч. Когда все это устраивается въ мирное время изъ матеріала, закупленнаго попеніемъ заботливаго завѣдывающаго хозяйствомъ, и послѣ нѣсколькихъ репетицекъ—все идетъ и гладко, и хорошо, и начальство довольно бываетъ. Но въ непріятельской странѣ насъ ожидаетъ совсѣмъ не та обстановка. Разсчитывать съ увѣренностью на захватъ судовъ или скота на бурдюки—не своихъ же лошадей рѣзать—не всегда можно. Нужно думать, что и противникъ приметъ же какія-либо мѣры для противодѣйствія намъ. Вообще—это дѣло случая и, пожалуй, больше шансовъ противъ, чѣмъ за. Получить достаточное количество крѣпкихъ и годныхъ бочекъ—можно только въ городѣ или въ большомъ селеніи. Чаще всего поэтому придется вязать самые простые плоты изъ бревень, но только, конечно, не изъ тѣхъ, которыя сложены на берегу у самаго пункта переправы, такихъ вѣроятно не найдется, а изъ тѣхъ, которыя нужно еще принести, разобравъ для этого одно или нѣсколько строеній. Съ веревками также явится нѣкоторое затрудненіе, а на плоты идетъ ихъ не мало. Придется замѣнять ихъ чѣмъ-нибудь, вещами хотя бы, такъ какъ съ собой въ обозѣ лишннихъ пожалуй и нѣтъ, а пускать въ дѣло имѣющіе опредѣленное назначеніе, коновязные канаты, на примѣръ, нежелательно въ виду того, чтобы не быть вынужденными бросить ихъ, если спѣшка заставить оставить плоты, какъ они есть.

Мы, конечно, весьма далеки отъ того, чтобы доказывать, что рѣка можетъ составить для кавалеріи съ конной артилеріей препятствіе непреодолимое. Это было бы слишкомъ рискованно и смѣло, да къ тому же совсѣмъ и не вѣрно. Многіе историческіе примѣры, а также и практика мирнаго времени показываютъ какъ разъ противное.

Мы только твердо убѣждены въ томъ, что переправа пушекъ и повозокъ обоза — операція всегда крайне продолжительная, если не разсчитывать впередъ на какой-либо чисто исключительный благоприятствующій ей случай, въ родѣ захвата достаточнаго числа годныхъ для того судовъ. Часто ли онъ и встрѣтится на самомъ

дѣль? Мы же беремъ общую обстановку, которую лишь одну и слѣдуетъ имѣть въ виду при рѣшеніи общаго вопроса.

Доставка матеріаловъ, въ особенности если для этого, какъ оно чаще всего и будетъ, придется разбирать строения и приносить бревна сравнительно издалека, и даже сама вязка плотовъ или паромовъ всегда займетъ нѣсколько часовъ, а то и цѣлый день ¹⁾, что станетъ еще болѣе очевиднымъ, если принять во вниманіе, что все это будетъ дѣлаться мало привычными и не совсѣмъ умѣлыми руками. Последнее обстоятельство кромѣ того можетъ еще быть причиной аварій и гибели орудій.

Не будемъ опять напоминать здѣсь о томъ, насколько дорого время и къ какимъ роковымъ иногда результатамъ можетъ приводить непроизводительная потеря его тамъ, гдѣ весь залогъ успѣха—въ стремительности и въ безостановочности. А какъ же не назвать непроизводительной такую трату его, хотя бы на необходимѣйшую операцію, которая вызывается лишь тѣмъ, что за полнымъ отсутствіемъ готовыхъ для нея приспособленій приходится прибѣгать къ импровизированнымъ.

Итакъ нынѣ, за неимѣніемъ постоянныхъ возимыхъ съ собою средствъ для переправы, конница отчасти лишена той свободы дѣйствій, которая должна быть ей присуща въ столь высокой степени. Едва ли съ этимъ можно мириться.

Когда-то у насъ существовали особая части—гвардейскій эскадронъ и армейскій дивизионъ конно-піонеръ—и назначеніемъ ихъ было устройство мостовъ для кавалеріи, къ которой онѣ должны были придаваться. Впослѣдствіи, нѣсколько десятковъ лѣтъ тому назадъ, однакъ, обѣ онѣ были расформированы. Причиной, которая заставила отъ нихъ отказаться, было то, что мысль, въ основаніи своемъ болѣе чѣмъ вѣрная, разработана была и примѣнена на дѣлѣ совсѣмъ неправильно и вслѣдствіе того матеріальныя средства, которыми онѣ были снабжены, совершенно не отвѣчали требованіямъ. За послѣднюю турецкую кампанію 1877—1878 года мы опять встрѣчаемъ уже двѣ попытки создать конно-

¹⁾ Ни въ справочной книжкѣ по тактикѣ Н. Левицкаго, ни въ справочной книгѣ для инженерныхъ и саперныхъ офицеровъ никакихъ данныхъ о томъ, сколько времени требуетъ собственно вязка плотовъ изъ бревенъ и на бочкахъ,—нѣтъ. Но въ первой изъ нихъ на страницѣ 207 находимъ, что для устройства плота на бурдюкахъ, не считая оснастки его, нужно $2\frac{1}{4}$ — $3\frac{1}{4}$ часовъ, а на страницѣ 88 послѣдней читаемъ, что бурдюки передъ употребленіемъ ихъ въ дѣло должны пролежать *сутки* въ совершенно готовомъ видѣ, т. е. уже завязанные и надутые.

піонеръ, хотя бы импровизированныхъ. 20-го іюня 1877 г., на четвертый день послѣ перехода черезъ Дунай, образованъ былъ дивизионъ изъ двухъ сотенъ казаковъ. Одна изъ нихъ предназначалась для саперной, а другая—уральская—спеціально для понтонной службы. Дѣятельность его была весьма успѣшна и продолжалась вплоть до прихода на Шипку. Затѣмъ въ дальнѣйшій оборонительный періодъ борьбы нашей съ турками надобности въ немъ больше не было и онъ былъ расформированъ. Подробныя свѣдѣнія обо всемъ этомъ можно найти въ № 6 «Инженернаго Журнала» за 1879 годъ. Потомъ, уже послѣ взятія Плевны и при наступательномъ движеніи нашемъ къ Адрианополу, генераль Скобелевъ сформировалъ конно-піонерную команду, но ужъ не изъ казаковъ, а изъ всадниковъ регулярной кавалеріи. Она также оказала отряду не маловажныя услуги.

Позволимъ себѣ маленькое отклоненіе въ сторону.

Въ одномъ изъ справочныхъ изданій по тактикѣ ¹⁾ мы нашли весьма любопытное и крайне насъ заинтересовавшее указаніе о томъ, что коннымъ отрядамъ въ отдѣлѣ (говорится о небольшихъ сравнительно силахъ) иногда придаются «легкіе мостовые парки». Рѣшительно отказываемся понять, что подъ этими словами подразумевалъ авторъ. Конно-піонерныхъ частей у насъ, какъ извѣстно, въ настоящее время не существуетъ. Понтонные баталіоны имѣютъ свое совершенно опредѣленное назначеніе, легкостью отнюдь не отличаются и кромѣ того ихъ слишкомъ мало, чтобы на нихъ можно было рассчитывать для этой цѣли. Остаются мостовые парки, нынѣ вводимые при саперныхъ баталіонахъ по два на каждый. Состоять они будутъ при тѣхъ ротахъ, которыя съ объявленіемъ мобилизаціи войдутъ въ составъ пѣхотныхъ дивизій и врядъ-ли когда ихъ придадутъ къ кавалеріи. Пѣшая единица, съ порядочно-таки громадною матеріальною частью и обладающая къ тому же мостомъ только *десятисаженой длины*, скорѣе составитъ для конницы обузу, которую она сама же, конечно, броситъ, чѣмъ принесетъ ей пользу. Между тѣмъ отвлеченіе саперъ отъ ихъ прямого назначенія при пѣхотѣ есть большой ущербъ для послѣдней. Кромѣ того, въ составъ самостоятельнаго коннаго отряда, открывающаго, такъ сказать, кампанію, ихъ и нельзя даже назначить по той простой причинѣ, что къ тому вре-

¹⁾ «Справочная книжка по тактикѣ» Н. Левицкаго, изданіе 1901 года (17-е, подъ редакціей подполковника генеральнаго штаба М. А. Россійскаго), страница 396, строка 3-я сверху.

мени они далеко еще не будутъ въ надлежащей готовности. Нужно и это принять во вниманіе. Очевидно, здѣсь недоразумѣніе, которое слѣдовало разъяснить, такъ какъ оно могло вводить въ заблужденіе, и—ничего больше.

Однако, возвращаемся къ темъ.

Конно-піонерные эскадронъ и дивизионъ были расформированы, какъ сказано выше, вслѣдствіе того, что ихъ матеріальныя средства для устройства переправъ совершенно не отвѣчали имѣющейся въ нихъ необходимости. Названныя части возили съ собою мостъ. Между тѣмъ конницѣ нужно совѣмъ не это.

Практика уже выработала для нея вполне рациональный и въ принципѣ не оставляющій желать ничего лучшаго способъ преодоленія рѣкъ вплавь, причемъ особая перевозочная приспособленія, въ видѣ ли лодокъ, паромовъ или плотовъ, нужны только для орудій и зарядныхъ ящиковъ, для повозокъ обоза, а иногда и для вооруженія, состоящаго на людяхъ, ихъ амуниціи и конскаго снаряженія. Въ этомъ направленіи инженерное искусство, техника собственно, и должно идти навстрѣчу потребностямъ кавалеріи. Мостъ, какъ таковой, всегда слишкомъ громоздокъ и тяжелъ ¹⁾, такъ какъ состоитъ изъ устоевъ и полотна на всю ширину препятствія, вслѣдствіе чего доставка его къ нужному моменту при форсированныхъ движеніяхъ крайне затруднительна. Кромѣ того длина его не можетъ, конечно, быть неограниченной; короткіе принесутъ слишкомъ мало пользы, чтобы ихъ стоило завозить, а годные для переправы черезъ каждую рѣку составятъ въ собранномъ видѣ непомерной величины обозъ и потребуютъ огромнаго числа людей и лошадей.

¹⁾ Чтобы дать нѣкоторое понятіе о томъ, что такое мостъ въ разсматриваемомъ смыслѣ, позволимъ себѣ привести нѣсколько цифръ.

Нормальная длина состоящаго при понтонномъ баталіонѣ—105 сажень.			
Каждая изъ 56 понтон. повозокъ бат. при полной нагрузкѣ вѣситъ	103 п.	27½ ф.	
> > 32 настл.	> > > >	>	103 > 33½ >
> > 4 добавочн.	> > > >	>	105 > 33½ >
> > 3 козловыхъ	> > > >	>	104 > 7¾ >
> > 2 инструментальныхъ ротныхъ	> > > >	>	96 > 14½ >
> > 2 баталіонныхъ	> > > >	>	105 > 16¼ >
и, наконецъ, 1 якорная	> > > >	>	100 > 21 >

Въ суммѣ это даетъ 10,370 пудовъ или, иначе говоря, для каждой сажени моста нужно везти почти 100 пудовъ груза. Всѣ повозки—четверочныя. Тѣ, на которыхъ возятся походныя кухни, а также патронныя и интендантскія, въ счетъ не вошли.

Вообще это средство—совершенно не въ духѣ того рода оружія, первое свойство котораго—величайшая подвижность.

Но что несомнѣнно принесло бы самостоятельнымъ кавалерійскимъ отрядамъ величайшую пользу, придало бы имъ ту свободу дѣйствій, которой они при настоящей ихъ организаціи, къ сожалѣнію, не имѣютъ, и благопріятствовало бы удачѣ не одной весьма важной и отвѣтственной операціи—это снабженіе ихъ легкими быстро собирающимися изъ небольшого числа элементовъ, парами.

Взявъ за образецъ обыкновенный или же принятый по предложенію полковника Е. Б. Мейснера для мостовыхъ парковъ саперныхъ ротъ понтонъ, немного уменьшивъ его размѣры и увеличивъ, можетъ быть, для удобствъ перевозки—число частей, изъ которыхъ онъ состоитъ, можно было бы выработать вполне подходящій типъ, какъ нельзя больше отвѣчающій всѣмъ требованіямъ необходимости. Кавалерійскій обозъ перваго разряда, какъ въ регулярныхъ полкахъ, такъ и у казаковъ, состоитъ исключительно изъ двуколокъ. И здѣсь должны были бы примѣняться только такія именно повозки. Для еще большаго облегченія ихъ кубовое желѣзо, изъ котораго строятся понтоны, могло бы быть замѣнено алюминіемъ. Разница въ прочности была бы куда менѣе ощутительной, чѣмъ экономія въ нагрузкѣ. Наконецъ, помостъ для уменьшенія собственнаго вѣса всей системы долженъ былъ бы быть ограниченъ такимъ количествомъ настилки, чтобы лишь можно было вкатить на нее колеса орудія. Кромѣ того, паромъ долженъ былъ бы имѣть удобныя, легко выкидывающіяся и быстро убираемыя сходни. Вотъ главныя конструктивныя данныя, которыя необходимо было бы имѣть въ виду при проектированіи его. Ихъ, какъ видимъ, немного.

Вообще послѣ тѣхъ трудовъ, которые за послѣднее время приложены нѣкоторыми лицами—фамилію одного изъ нихъ мы только что назвали—въ области мостового вообще и въ частности понтоннаго дѣла, благопріятное разрѣшеніе вопроса съ чисто технической стороны не представляетъ уже ровно никакихъ затрудненій.

Остается организаціонная.

При каждой пѣхотной дивизіи состоитъ въ военное время саперная рота. При кавалерійской могъ бы и долженъ былъ бы состоять конно-піонерный эскадронъ. Если бы каждый взводъ таковаго имѣлъ въ своемъ распоряженіи по одному разборному парому, перевозимому всего на 4—6 двуколкахъ, который могъ

бы поднять одновременно два орудія или два зарядныхъ ящика съ ихъ передками (или же четыре двуколки)—повторяемъ, что въ сочетаніи этихъ условій нѣтъ ничего невозможнаго—то вся конная батарея съ расходнымъ отдѣленіемъ перваго эшелона ящиковъ¹⁾ могла бы быть перевезена почти въ одинъ рейсъ. Для второго остался бы только одинъ изъ этихъ послѣднихъ, причѣмъ вмѣстѣ съ нимъ могъ бы быть поднять и весь перворазрядный обозъ ея²⁾. Того же разряда обозъ кавалерійскаго полка³⁾ могъ бы быть переправленъ весь сразу.

Если обыкновенный понтонный паромъ можетъ перевести артилерію черезъ Неву въ томъ мѣстѣ ея, гдѣ ширина доходитъ до 240 сажень, а скорость теченія до 6-ти футъ въ секунду, въ 15 и самое большое, въ 20 минутъ времени, то есть полное основаніе предполагать, что при пользованіи облегченнымъ—операция вслѣдствіе того не замедлится. Такимъ образомъ переправа орудій и перваго эшелона зарядныхъ ящиковъ коннаго дивизиона, а также обоза перваго разряда, какъ его, такъ и цѣлой кавалерійской дивизіи, потребовала бы всего на всего 15-ти рейсовъ—восемью прямыми и семи обратными и могла бы быть совершена даже черезъ такую рѣку, какъ только что названная, въ какихъ-нибудь 4—5 часовъ. Иначе говоря, она бы окончилась много раньше, чѣмъ при другихъ условіяхъ были бы только изготовлены изъ подручныхъ матеріаловъ необходимыя перевозочныя средства, которыя въ добавокъ могли бы еще оказаться на такой быстринѣ мало пригодными. Это ли не идеаль, къ которому должно стремиться?

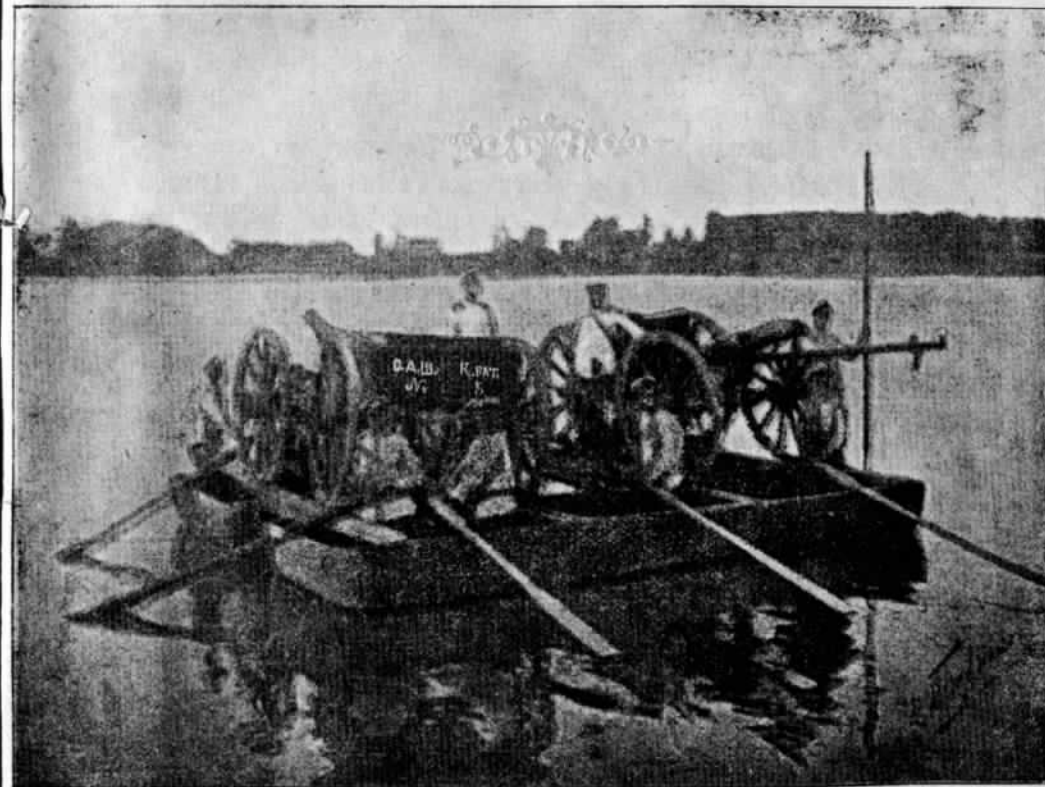
Но вѣдь рѣки, какъ Нева, встрѣчаются рѣдко.

При ширинѣ въ 80—100 сажень и при скорости теченія, не превосходящей 3—4 футъ въ секунду, та же операция потребуетъ не больше двухъ часовъ. Въ обозѣ третьяго разряда кавалерійскаго полка состоитъ 8 двуколокъ⁴⁾ и 5 парныхъ повозокъ, а конной батареей—первыхъ нѣтъ, а вторыхъ тоже 5. Если опять взять дивизию и дивизионъ, то всего наберется первыхъ 32, а вторыхъ—30. Слѣдовательно, перевозка обоза третьяго разряда этихъ частей и

¹⁾ Т. е. шесть орудій и три зарядныхъ ящика. ²⁾ Всего четыре двуколки—одна аптечная, одна лазаретная и двѣ батарейныя; кромѣ того одна четверочная повозка спеціального обоза. Кромѣ того въ этотъ же рейсъ помѣстится на паромѣхъ остальные три зарядныхъ ящика 1-го эшелона. ³⁾ Всего 16 двуколокъ (т. е. какъ разъ на четыре паромѣ): три патронныхъ, одна аптечная, одна инженернымъ имуществомъ, двѣ лазаретныхъ, одна офицерская, одна ветеринарная, одна для кааны и шесть эскадронныхъ. ⁴⁾ Одна офицерская, 6 эскадронныхъ и 1 церковная.

всѣхъ повозокъ, которыя состояли бы при самомъ конно-піонерномъ эскадронѣ, заставила бы сдѣлать еще шесть рейсовъ, считая въ одну сторону, и столько же назадъ. Эта вторая переправа можетъ начаться, конечно, уже тогда, когда отрядъ давно двигается впередъ. Поэтому не сумируемъ, сколько времени займутъ та и другая, взятыя вмѣстѣ.

Приложенный снимокъ, сдѣланный юнкеромъ Николаевскаго инженернаго училища (нынѣ подпоручикомъ 2-го Сапернаго баталіона) Трухмановымъ, изображаетъ переправу черезъ р. Неву двухъ конныхъ орудій съ передками, произведенную на Высочайшемъ смотрѣ 28-го іюля 1901 года въ Усть-Ижорскомъ лагерѣ.



Сложность обученія нижнихъ чиновъ въ конницѣ достаточно велика.

Можетъ быть оно значительно облегчилось бы, если бы такіа чисто-инженерныя отрасли его, какъ телеграфное дѣло и затѣмъ подрывное также, были бы въ главномъ своемъ объемѣ переданы въ вѣдѣніе конно-піонернаго эскадрона, въ рукахъ котораго со-

средоточилось бы, такъ сказать, все саперное дѣло въ кавалеріи. Вѣроятно оно отъ этого только выиграло бы. Подробнѣе этого вопроса теперь не касаемся.

Вообще смѣемъ полагать, что предлагаемая здѣсь мѣра, первая мысль о которой принадлежитъ вовсе не намъ лично, какъ считаемъ долгомъ оговориться, стоитъ того, чтобы надъ нею задуматься.

Она лишь одна и можетъ придать полную самостоятельность самостоятельной кавалеріи.

Ж. Минатобичъ.

