

Нѣсколько мыслей объ организаціи инженерныхъ войскъ.

(Окончаніе) ¹⁾.

II.—Искровыя роты.

Основываясь на томъ, что проволочное телеграфированіе «отжило свой вѣкъ въ арміи, какъ не отвѣчающее современнымъ боевымъ требованіямъ», авторъ предлагаетъ отказаться отъ него и замѣнить существующія телеграфныя роты искровыми.

Разбираться по существу въ приведенномъ здѣсь заявленіи не будемъ.

Гонимое, какъ и саперное дѣло, проволочное телеграфированіе, при всѣхъ подчеркиваемыхъ авторомъ недостаткахъ, имѣетъ такъ много положительныхъ сторонъ, что изъять его изъ обращенія и удовлетвориться лишь тѣмъ немногимъ, что можетъ дать въ современномъ своемъ состояніи искровая техника, было бы большой ошибкой.

Изумительно быстрый прогрессъ современной инженерной техники безусловно требуетъ самаго внимательнаго отношенія къ изученію ея, а затѣмъ и примѣненію для военныхъ цѣлей. Однако, каждый шагъ въ этой области долженъ быть провѣренъ самымъ строгимъ, чуждымъ увлеченій, расчетомъ.

¹⁾ См. «Воен. Сборн.», № 6.

Противъ этого-то и грѣшитъ авторъ.

Какими другими причинами, какъ не увлеченіемъ, объяснить, напимѣрь, поверхностное и одностороннее освѣщеніе преимуществъ беспроводнаго телеграфироваія передъ проволочнымъ?

Въ самомъ дѣлѣ, указывая въ защиту своего предположенія только на двѣ положительныхъ стороны искровой техники, дальность дѣйствія и небольшую матеріальную часть, авторъ ни однимъ словомъ не оговаривается о многомъ весьма существенномъ. Такъ напимѣрь, онъ совершенно не принимаетъ во вниманіе такіе крупные минусы, какъ: крайняя чувствительность приборовъ къ атмосферному вліянію, медленность передачи депешъ, большую потерю времени при работѣ въ нѣсколькихъ направленіяхъ и особенно при работѣ циркулярной, трудность обученія личнаго состава и многое другое.

По этимъ причинамъ и, главнымъ образомъ, вслѣдствіе того, что до настоящаго времени не устранена возможность воздѣйствія на работу искровыхъ станцій со стороны противника, приходится протестовать не только противъ исключительнаго, но даже и преобладающаго положенія въ арміи этого органа технической связи.

На основаніи сказаннаго, впредь до усовершенствованія искрового телеграфа, проволочный долженъ сохраниться въ арміи и почитаться, какъ самое надежное и вѣрное средство связи на значительныя разстоянія.

Обслуживаніе его ляжетъ на указанныя роты технической связи и распространится, начиная отъ штабовъ дивизій и кончая глубокимъ тыломъ арміи.

Искровыя же роты, въ качествѣ несомнѣнно полезнаго и желательнаго средства связи, должны существовать только въ видѣ армейскихъ органовъ и служить для облегченія въ возможныхъ случаяхъ работы проволочнаго телеграфа.

III. — *Свѣтотыя роты.*

Прожекторъ — орудіе ближней ночной развѣдки.

Хотя эта новинка еще не примѣнялась въ полевомъ бою, но опыты мирнаго времени и широкое примѣненіе ея въ послѣдней крѣпостной войнѣ пророчатъ ей блестящее будущее.

Практика Портъ-Артура показала насколько губительны лучи

прожектора для наступающаго противника. Она же доказала малую уязвимость его отъ артилерійскаго огня.

Ислѣдованія послѣднихъ лѣтъ добавили къ боевому опыту много новаго. Такъ: выяснилась возможность борьбы съ прожекторами безъ примѣненія артилеріи; доказано, что при извѣстныхъ комбинаціяхъ лучи могутъ служить не только для обнаруженія противника, но и для сокрытія своихъ дѣйствій и проч.

Все сказанное въ близкомъ будущемъ должно кореннымъ образомъ измѣнить тактику ночного боя.

Отсюда, какъ правильно замѣтилъ авторъ, основаніемъ для рѣшенія вопроса о снабженіи войскъ прожекторами могутъ служить только тактическія требованія.

По многимъ даннымъ можно надѣяться, что въ этомъ отношеніи мы не только не отстанемъ отъ нашихъ сосѣдей, но даже будемъ идти впереди.

Въ зависимости отъ тактики прожекторовъ выяснится и организація электроосвѣтительныхъ частей. Во что она должна вылиться, заранѣе рѣшить довольно трудно. Нужно лишь пожелать сформированія при корпусахъ достаточно мощныхъ и обязательно самостоятельныхъ единицъ. Только при послѣднемъ условіи, при полномъ освобожденіи ихъ отъ опеки промежуточныхъ инстанцій, будетъ возможно правильное ихъ функционированіе.

IV. -- *Самокатныя (самовозныя) роты.*

«Излишне распространяться о необходимости имѣть въ войскахъ корпуса достаточное количество самовозовъ и самокатовъ—это ясно само собою. Самокатная рота должна быть снабжена грузовозами, а также и самокатами (съ двигателемъ и ножные велосипеды)....

«Служба автомобильной или самокатной роты будетъ состоять въ перевозкѣ тяжеловозами всякаго рода грузовъ войскъ корпуса, а легковозами и самокатами доставка боевыхъ распоряженій и, въ случаѣ надобности, перевозка путемъ прицѣпки къ себѣ тѣхъ или иныхъ техническихъ двухколку къ мѣсту работъ—мостовыхъ, понтонныхъ и т. п.».

Оба эти отрывка приводятся дословно, дабы точнѣе обрисовать идею автора о замѣнѣ живой тяги механическими двигателями. Что и говорить, подобная замѣна очень желательна, такъ какъ

дать войскамъ большую подвижность, сильно уменьшить обозы и проч.

Возможность этого явится, однако, очень не скоро, не ранѣе того времени, когда обращеніе съ машиной станетъ также просто, какъ теперь съ лошадыю.

При сказанныхъ условіяхъ, автомобиль во всѣхъ его видахъ станетъ самой обыкновенною принадлежностью каждой воинской части и учрежденія. Пока же онъ является средствомъ вспомогательнымъ, для обслуживанія котораго необходимо содержать особыя техническія части.

Повидимому такая мысль и проводится въ статьѣ. Въ основѣ своей она правильна. Но согласиться съ объединеніемъ нѣсколькихъ органовъ, несущихъ разнородную службу и имѣющихъ только одно общее—одинаковый (и то не всегда) способъ передвиженія, нельзя. Тогда, по мѣрѣ усовершенствованія военной техники вообще, въ проектируемыя роты придется постепенно включить и установленныя на автомобиляхъ прожекторы, и пулеметы, и пушки, и такъ далѣе.

Вообще приходится недоумѣвать, почему авторъ, поставившій себѣ принципомъ—объединеніе однородныхъ отраслей военной техники, въ данномъ случаѣ отступилъ отъ него и соединилъ органы тыловой интендантской службы со службой связи и сообщенія...

Поэтому, признавая за механическими двигателями большую будущность для военнаго дѣла, пожелаемъ, чтобы при образованіи органовъ, предназначенныхъ для обслуживанія этой отрасли техники, были приняты во вниманіе исключительно требованія полевой службы. Съ соблюденіемъ этого послѣдняго условія возникнутъ, надо полагать, самостоятельныя единицы (баталіоны, роты, команды) армейской организаціи (роты авто-обозныя, автомобильныя и проч.), которыя, какъ части вспомогательнаго техническаго назначенія, будутъ примѣняться въ зависимости отъ обстановки и прочихъ требованій боевой и походной службы.

Созданіе корпусныхъ органовъ пока излишне. При современныхъ условіяхъ оно явилось бы громоздкимъ и едва ли осуществимымъ въ зависимости отъ расходовъ.

V.—Самолетныя роты.

Существующія полевыя воздухоплавательныя роты являются, пожалуй, единственными техническими единицами, получившими,

сразу по возникновеніи, болѣе или менѣе правильную организацию.

Служба ихъ, въ ряду прочихъ инженерныхъ войскъ, обособленная. Отсюда, безусловно нормально, что части эти являются отдѣльными и самостоятельными.

Не менѣе логично и включеніе воздухоплавательныхъ ротъ въ составъ корпусной организаци, а не какой-либо другой. За это говоритъ вся идея развѣдывательной службы.

Исходя изъ сказаннаго, нужно пожелать, какъ дальнѣйшаго развитія этой отрасли военной техники, такъ и скорѣйшаго снабженія всѣхъ безъ исключенія корпусовъ нашей арміи этимъ важнымъ органомъ воздушной развѣдки.

Отъ импровизацийъ же, въ родѣ слиянія воздухоплавательныхъ ротъ съ желѣзнодорожными, понтонными, мостовыми и другими и объединенія ихъ подъ властью «универсальныхъ» начальниковъ, въ интересахъ боевого дѣла, воздержимся.

VI.—*Дорожныя (желѣзнодорожныя) роты.*

Образованіе базы и дальнѣйшія заботы о снабженіи войскъ боевыми и жизненными припасами лежатъ на обязанности управленія арміи. Естественно, что для нормальной работы, всѣ органы, служащіе для этой цѣли, должны быть въ непосредственномъ подчиненіи штабу арміи.

По общепринятой идеѣ желѣзнодорожныя части предназначаются для обслуживанія коммуникаціонныхъ линій, проходящихъ по рельсовымъ путямъ, а также для продолженія, при помощи спеціальной матеріальной части, этихъ линій вглубь района, занятаго арміей.

Отсюда, всѣ полевыя желѣзнодорожныя войска должны имѣть армейскую, а не какую-либо иную организацию.

Мысль эта, ясная сама по себѣ, не нравится однако автору «Инженернаго полка».

Существующіе желѣзнодорожные баталіоны четырехротиаго состава онъ считаетъ громоздкими, малоподвижными (?), почему и предлагаетъ переформировать ихъ въ роты и, снабдивъ каждую 30—35 верстами желѣзнодорожнаго имущества, включить послѣднія въ составъ инженерныхъ полковъ.

Основанія для такой организаци авторъ видитъ въ томъ, что

«корпусъ войскъ», при своемъ удаленіи отъ линіи постоянной желѣзной дороги на одинъ большой (?) переходъ, долженъ бы быть связанъ полевымъ желѣзнодорожнымъ путемъ для быстрого, надежнаго и безостановочнаго подвоза (вне зависимости отъ погоды и грунта) главныхъ грузовъ—боевыхъ и продовольственныхъ припасовъ и отвоза съ фронта раненыхъ». Другихъ доводовъ въ защиту предлагаемыхъ переформированій не приводится.

Между тѣмъ крайне интересно было бы узнать, почему данная задача авторъ считаетъ непосильными или неудобноисполнимыми для существующихъ полевыхъ желѣзнодорожныхъ частей. Вѣдь онѣ не слабѣе ни по составу, ни по матеріальной части.

Для производительности работы желѣзнодорожныхъ баталіоновъ предусмотрѣно кажется все. Они организованы такъ, что могутъ обслуживать и одну и сразу нѣсколько линій, дѣйствія частныхъ начальниковъ въ нихъ объединены общимъ, вполне компетентнымъ руководствомъ и проч.

Слѣдовательно, суть не во внутренней организаціи, а въ достаточномъ, въ каждомъ частномъ случаѣ, снабженіи этими органами войсковыхъ массъ.

Ясно, что и послѣднее также принято въ соображеніе при реорганизаціи арміи, почему сѣтованія автора и въ этомъ случаѣ слѣдуетъ считать напрасными.

На основаніи всего сказаннаго приходится заключить, что источникомъ недовольства автора является собственно не организація желѣзнодорожныхъ частей, а скорѣе существующее управленіе ими.

Но объ этомъ послѣ, а пока обратимся къ третьимъ баталіонамъ инженерныхъ полковъ.

VII и VIII.—*Мостовыя и понтонныя роты.*

Для преодоленія естественныхъ преградъ, встрѣчающихся на пути передвиженія войскъ, авторъ предлагаетъ сформировать въ инженерномъ полку двѣ роты указанныхъ выше наименованій.

Первая изъ нихъ, предназначенная для устройства переправъ черезъ незначительной ширины овраги, снабжается матеріальной частью для наводки двухъ мостовъ, каждый длиною 10—15 сажень. Эта же рота должна имѣть въ своемъ составѣ спеціалистовъ для постройки мостовъ изъ необдѣланнаго матеріала.

Понтонная рота служить для содержанія переправъ черезъ водныя преграды, шириною въ среднемъ около 30 сажень. Она снабжается третьей частью мостового парка нынѣшнихъ понтонныхъ баталіоновъ.

Объ роты, кромѣ того, должны имѣть въ своемъ составѣ подрывныя команды съ необходимымъ подрывнымъ имуществомъ и матеріалами. Функціи этихъ командъ въ общемъ тѣ же, что и существующихъ въ настоящее время при саперныхъ баталіонахъ.

Такова въ краткихъ словахъ идея организаціи, такъ называемаго, переправочнаго баталіона.

Она не представляетъ изъ себя ничего новаго и построена въ сущности на тѣхъ же, весьма общихъ и неопредѣленныхъ, основаніяхъ, какъ и все предложенное выше. Необходимо только еще разъ обратить вниманіе на то, что авторъ, стоявшій прежде за объединеніе родственныхъ отраслей инженерной техники, здѣсь, напротивъ, ихъ раздѣляетъ. Въдѣ проектируемыя имъ средства для переправъ должны отличаться между собою лишь по конструкціи и то, по всей вѣроятности, незначительно. Зачѣмъ же двѣ роты, а не одна?

Что привело автора къ подобной формѣ, потребности ли полевой службы или административныя соображенія? Кажется послѣднее.

Не менѣе непонятно, что ни мостовыя, ни понтонныя роты не изучаютъ не только позиціоннаго дѣла, но даже и дорожнаго, неразрывно связаннаго съ ихъ спеціальностью. Взамѣнъ этого имъ вмѣняется въ обязанность снабжать корпусъ ручными гранатами, а также обслуживать его во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда потребуется примѣнить къ дѣлу подрывныя средства, а именно: при устройствѣ искусственныхъ препятствій, разрушеніи мостовъ, желѣзнодорожныхъ зданій, подвижного состава и проч. Не является ли это недоразумѣніемъ?

Вѣдѣ каждая изъ перечисленныхъ работъ протекаетъ обычно внѣ сферы дѣятельности мостовой и понтонной ротъ и кромѣ того совершенно чужда ихъ узкой спеціальности. Было бы, пожалуй, рациональнѣе образовать особыя подрывныя роты, тѣмъ болѣе, что потребность въ примѣненіи подрывнаго дѣла въ бою день ото дня увеличивается.

Самое же правильное и въ этомъ случаѣ слѣдовать тому, чему учить боевой опытъ, и видоизмѣнять существующую организацію и техническія средства въ предѣлахъ только дѣйствительной необходимости.

Легкіе мостовые паркы оказались непригодны—ихъ нужно упразднить. Это, однако, не значитъ, что войскамъ слѣдуетъ навязать что нибудь новое, можетъ быть еще менѣе отвѣчающее боевой потребности.

Громадные обозы одолѣваютъ войска, связываютъ ихъ по рукамъ и ногамъ... Зачѣмъ же увеличивать ихъ, дѣлать армию еще болѣе неподвижною?.. А въ «Инженерномъ полку», авторъ, задаваясь благими намѣреніями, приходитъ именно къ такимъ результатамъ.

Такъ: упразднивъ небольшіе сравнительно мостовые паркы и выкинувъ такимъ образомъ изъ обозовъ корпуса 12 повозокъ, онъ немедленно включаетъ вмѣсто нихъ почти 50 новыхъ...

Замѣнивъ телеграфныя роты, мало чѣмъ уступающими имъ по громозкости, телефонными, онъ вслѣдъ затѣмъ вводитъ въ составъ корпуса желѣзнодорожныя и другія части, прямого боевого значенія не имѣющія...

И все это только въ угоду малопонятной идеѣ объединенія органовъ, обслуживающихъ весьма различныя отрасли техники, подъ главенствомъ одного лица!...

Польза такой импровизаціи болѣе чѣмъ сомнительна.

IX.—*Ремонтныя роты.*

Мысли автора относительно необходимости образованія этихъ ротъ болѣе своеобразны и интересны, чѣмъ все предложенное имъ ранѣе.

Ремонтныя роты, по его мнѣнію, предназначаются главнымъ образомъ для мирнаго времени и имѣютъ задачей исправленіе разнообразнаго и сложнаго технического имущества инженернаго полка.

«Здѣсь должны быть всевозможныя мастерскія деревяннаго и металлическаго дѣла съ хорошими токарными станками и т. п., лабораторія—электротехническая, механическая и проч.»

«Такая хорошо оборудованная мастерская для нуждъ всѣхъ специальностей инженернаго полка дастъ возможность не только исправлять всякаго рода поломки своими средствами, производить тѣ или другія техническія испытанія, повѣрки и т. п., но и облегчить многимъ, склоннымъ къ усовершенствованіямъ вообще военнотехническаго дѣла и къ изобрѣтеніямъ, офицерамъ и нижнимъ чинамъ способы осуществить и провести въ жизнь свои идеи».

Приходится недоумѣвать, что же это такое?

Отвѣтимъ прямо: все, что хотите, только не воинская часть, да еще полевая!

По первой половинѣ мысль автора еще, пожалуй, и понятна.

Дѣйствительно, сложная современная техническая матеріальная часть, для поддержанія ея въ исправности, требуетъ и хорошихъ мастеровъ, и довольно большого запаса различныхъ инструментовъ. Однако, средства эти слѣдуетъ сосредоточивать не «гдѣ-либо въ тылу (верстахъ въ ста) войскъ корпуса», а подъ рукою въ самой части и сопровождать ее повсюду. То же, что проектируетъ авторъ, является громоздкими и прикованными къ мѣсту мастерскими. Мѣсто имъ въ глубокомъ тылу армии, дѣло ихъ—капитальный ремонтъ матеріальной части, личный составъ—чиновники и вольнонаемные рабочіе, а не офицеры и солдаты изъ строя. Въ такомъ видѣ заведенія эти и будутъ называться тыловыми техническими мастерскими, а не ремонтными ротами инженерныхъ полковъ дѣйствующихъ корпусовъ...

Вотъ то, что можно сказать объ идеѣ автора въ смыслѣ примѣнимости ея къ боевой обстановкѣ.

Въ мирное время ремонтныя роты, пожалуй, и не принесли бы вреда, но только до той поры, пока утилизируются бы по своему прямому назначенію, а не въ качествѣ изобрѣтательскихъ институтовъ.

Богатая всякими ненормальностями, Русско-японская война даетъ и въ этомъ отношеніи хорошій примѣръ въ лицѣ сводной части, ходившей въ армии подъ кличкой «изобрѣтательскаго баталіона». Говорить подробно объ этомъ учрежденіи излишне, тѣмъ болѣе, что «благодѣтельные» результаты этой импровизаціи свѣжи въ памяти cadaго изъ многочисленныхъ участниковъ прошлой кампаніи.

Въ интересахъ же дѣла, посоветуемъ лишь одно—поменьше увлеченія всѣмъ, что не относится къ прямой службѣ. Офицеръ въ строю технической части долженъ учить и учиться. Истинные таланты обнаружатся и безъ нашей помощи и найдутъ себѣ поле для созидательной работы. Плодить же доморощенныхъ непризнанныхъ гениевъ, значить сознательно наносить ущербъ дѣлу.

Отъ этого, даже при наличіи самыхъ заманчивыхъ перспективъ, лучше воздержаться.

Въ заключеніе обзора «Инженернаго полка» необходимо сказать нѣсколько словъ объ управленіи и подчиненіи, какъ самого полка, такъ и его подраздѣленій.

Указывая на ненормальность подчиненія войскъ связи, авторъ говоритъ: «техническое дѣло обязательно требуетъ мелочного, детальнаго къ себѣ вниманія и отношенія и оно не вяжется съ общимъ широкимъ взглядомъ на него».

Возражать противъ сказаннаго не приходится. Только лица, посвятившія себя одной какой-нибудь специальности и изучившія ее практически во всѣхъ подробностяхъ, могутъ явиться надежными руководителями другихъ. Люди съ универсальными познаніями большой пользы въ такихъ случаяхъ не принесутъ.

Это сознаетъ авторъ и указываетъ на отступленія отъ сказаннаго, какъ на явленія ненормальныя, вредящія обученію и дѣятельности техническихъ органовъ. Но повидимому его заявленія относятся только къ войскамъ связи. Въ остальномъ, незамѣтно для самого себя, онъ дѣлается сторонникомъ и даже проповѣдникомъ порицаемой имъ идеи и развиваетъ ее до крайнихъ предѣловъ.

Въ противорѣчій этомъ не трудно убѣдиться, вдумавшись въ дѣятельность командировъ инженерныхъ полковъ. Въ самомъ дѣлѣ, чѣмъ инымъ, какъ не «шефами», явятся они въ этой новой роли? Какъ командиры частей, они обязаны руководить обученіемъ и направлять дѣятельность каждой изъ девяти, очень различныхъ по специальности, ротъ. Но въ состояніи ли они исполнить это? Съ твердой увѣренностью скажемъ—нѣтъ!

Дѣятельность ихъ, въ лучшемъ видѣ, сведется къ надзору за правильнымъ несеніемъ службы и изрѣдка лишь къ фактическому контролю специальной подготовки своихъ подчиненныхъ.

Дѣло командировъ баталіоновъ будетъ находится въ аналогичныхъ, хотя можетъ быть и болѣе легкихъ, условіяхъ. Въ военное время положеніе станетъ еще хуже.

Не нужно быть пророкомъ, чтобы угадать, что ненадежно и неискусно спаянный инженерный полкъ, съ первыхъ же дней своей боевой работы, распадется на части. Части эти фактически будутъ подчинены различнымъ войсковымъ начальникамъ и окончательно ускользнутъ изъ рукъ и командира полка и командировъ баталіоновъ. По этой причинѣ дѣятельность этихъ лицъ сведется къ волю и все дѣло инженерно-техническаго обслуживанія корпуса ляжетъ исключительно на командировъ ротъ и младшихъ офицеровъ.

Для чего же тогда создавать формы, явно не отвѣчающія тре-

бованіямъ боевой службы? Неужели для нѣкоторыхъ и то сомнительныхъ удобствъ мирнаго времени?..

По нашему крайнему разумѣнію, всякая организація должна быть жизненной, а военная кромѣ того гибкой, сильной и подвижной. Инженерно-техническіе органы съ послѣдними требованіями должны считаться особенно строго.

Ихъ слѣдуетъ создавать гибкими, т. е. удобоуправляемыми и легко примѣняемыми при всякой боевой обстановкѣ.

Сила каждаго инженернаго органа должна быть хорошо сообразована съ тѣми требованіями, которыя имъ могутъ быть предъявлены. Избытокъ и недостатокъ, въ данномъ случаѣ, одинаково не желательны.

Наконецъ—подвижность. Это, пожалуй, самое главное условіе, отъ котораго зависитъ правильное функціонированіе инженерныхъ войскъ. Техническія части неразрывно связаны со своими обозами. Необходимо, чтобы послѣдніе были меньше, а вмѣстѣ съ тѣмъ имѣли бы въ себѣ все нужное для разнообразныхъ инженерныхъ работъ и находились бы всегда вблизи войскъ. Сочетаніе этихъ двухъ требованій является крайне серьезнымъ вопросомъ, отъ удачнаго разрѣшенія котораго зависитъ подвижность войсковыхъ массъ вообще.

Исходя изъ этихъ принциповъ, вопросъ техническаго обслуживания войсковыхъ массъ можно было бы разрѣшить примѣрно такъ: полевое инженерное дѣло и служба связи въ дивизіяхъ обслуживаются отдѣльными инженерными ротами, подчиненными начальникамъ дивизій. Командиры этихъ ротъ являются дивизионными инженерами.

Полевое инженерное дѣло въ тылу корпуса лежитъ на обязанности корпусныхъ инженерныхъ ротъ. Въ составъ корпуса входятъ кромѣ того роты: телеграфныя, прожекторныя и воздухоплавательныя. Эти части являются также отдѣльными, самостоятельными единицами, подчиненными начальнику штаба корпуса или корпусному инженеру. На обязанности послѣдняго лежитъ объединеніе инженернаго дѣла въ корпусъ вообще, а также снабженіе войскъ техническими средствами.

Всѣ прочія инженерныя войска, а именно: баталіоны желѣзнодорожныя и понтонныя, а также роты искровыя и автомобильныя, принадлежатъ къ армейской организаціи. Они находятся въ распоряженіи штаба арміи и примѣняются по усмотрѣнію командующаго арміей, въ зависимости отъ боевой обстановки и мѣстныхъ условій.

Въ мирное время, части инженерныхъ войскъ входящія въ

составъ корпусовъ, образуютъ инженерные баталіоны, управление которыми поручается корпуснымъ инженерамъ. Административное устройство инженерныхъ баталіоновъ въ общемъ схоже съ нашими артиллерійскими бригадами.

Инженерныя части армейской организаціи, въ мирное время, сводятся въ бригады по округамъ или придаются корпусамъ, какъ это будетъ удобнѣе.

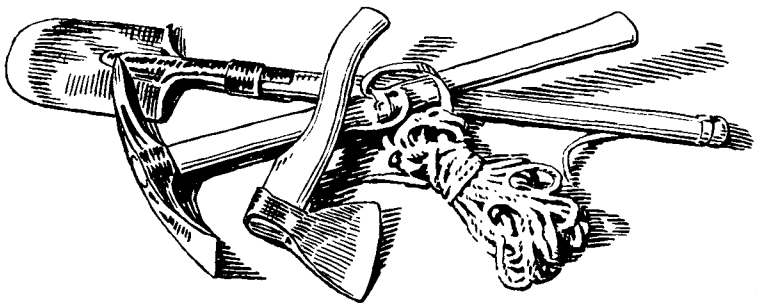
Повѣрка обученія и матеріальной части въ инженерныхъ войскахъ одного округа остается существующая.

Инспекція всѣхъ инженерныхъ войскъ объединяется въ лицѣ генераль-инспектора, имѣющаго въ своемъ распоряженіи лицъ для повѣрки частей различныхъ специальностей. Генераль-инспектору подчинены во всѣхъ отношеніяхъ инженерно-техническія учебныя части и школы.

Таковы, по нашему мнѣнію, въ общихъ чертахъ формы, въ которыя должна была бы вылиться организація инженерныхъ частей различныхъ наименованій. Основанія, приведшія къ нимъ, діаметрально противоположны доводамъ автора «Инженернаго полка».

Насколько убѣдительно все сказанное здѣсь предоставляется рѣшить читателямъ, провѣривъ приведенные взгляды по статьѣ «Организація инженерныхъ войскъ», помѣщенной въ Инженерномъ журналѣ за 1909 годъ, гдѣ они изложены во всѣхъ подробностяхъ.

Вяч. Атрошенко.



Вс.