

ИНОСТРАННОЕ ВОЕННОЕ ОБОЗРѢНІЕ.

Военное положеніе Австро-Венгріи и Италіи на ихъ взаимной границѣ.

Очертаніе австро-италианской границы.—Новѣйшія мѣры по подготовкѣ Австріи къ войнѣ на италіанской границѣ.—Усиленіе пограничныхъ корпусовъ.—Крѣпостныя сооруженія.—Железныя дороги.—Обыкновенныя дороги.—Организація береговой обороны.—Большіе маневры и полевныя кавалерійскія поѣздки на юго-западномъ фронтѣ.

За послѣднія пять лѣтъ какъ Австро-Венгрія, такъ и Италія обратили серьезное вниманіе на упроченіе военного положенія на ихъ взаимной границѣ. Систематически, изъ года въ годъ принимаемыя обѣими сторонами мѣры значительно подняли ихъ готовность къ вооруженной борьбѣ другъ съ другомъ. Союзныя и, казалось, вполне дружественныя отношенія между названными государствами не устраняютъ опасеній о возможности въ близкомъ будущемъ кроваваго столкновенія, такъ какъ интересы ихъ сталкиваются, а политическія комбинаціи, зачастую, бывають недолговѣчны. Правительственныя мѣропріятія, по обыкновенію, не замедлили обратить на себя вниманіе мѣстной печати, и она внимательно занялась выясненіемъ ихъ общаго и спеціальнаго значенія, указала на ихъ внутреннюю связь и взвѣсила шансы въ борьбѣ сторонъ. При общей чуткости западно-европейскаго общественнаго мнѣнія къ такого рода явленіямъ, вооруженіями Австро-Венгріи и Италіи не могла не заинтересоваться также и печать другихъ странъ, въ особенности, германская и французская. Органъ французскаго генеральнаго штаба посвятилъ вопросу обширное изслѣдованіе, законченное въ майской книжкѣ журнала за текущій годъ; въ этомъ изслѣдованіи тщательно собраны и анализированы всѣ многочисленныя данныя, составляющія литературу по названному вопросу, такъ что дополненное новѣйшими свѣдѣніями оно можетъ служить надежнымъ источникомъ для ознакомленія съ современнымъ военнымъ положеніемъ Австро-Венгріи и Италіи на ихъ взаимной границѣ.

Для правильнаго представленія о мѣропріятіяхъ сторонъ необходимо имѣть въ виду подробности очертанія отдѣляющей ихъ границы. Начиная отъ Швейцаріи и до Юлійскихъ альпъ у Тарвиса, граница проходитъ по гористой мѣстности, высота которой измѣняется отъ 3,500 до 2,500 метровъ. Находящаяся здѣсь долины, исключая долины Адига, мало пригодны для передвиженія большихъ войсковыхъ массъ. Весьма гористая полоса шириной до 50 километровъ отдѣляетъ границу отъ ломбардской и венеціанской равнинъ. Отъ Юлійскихъ альпъ до Триестскаго залива горы понижаются. Между Герицемъ и Лайбахомъ онѣ имѣютъ въ среднемъ не болѣе 1,000 метровъ. Въ мѣстѣ съ тѣмъ въ окрестностяхъ Виллаха, Клагенфурта и Лайбаха долины расширяются, и въ нихъ могутъ размѣститься и найти продовольствіе значительныя войсковыя массы. Долины Изонцо, Герица и Триеста отдѣлены отъ границы лишь невысокими пригорками. Наконецъ, начиная отъ пункта Каналь, въ долину верхняго Изонцо, и до моря граница проходитъ по плоской мѣстности.

Такимъ образомъ, по своимъ природнымъ свойствамъ, австро-италианская граница дѣлится на двѣ части; первая, весьма гористая, простирается отъ Швейцаріи до дефила, ведущихъ въ Каринтію; вторая, менѣе гористая, идетъ отъ этихъ дефила до Триестскаго залива. За первой частью границы находится южный Тироль, соединяющійся на востокъ съ Каринтіей, долиной Пустера, а на сѣверѣ—съ центромъ имперіи, Бреннерскимъ переваломъ.

На западномъ фронтѣ южнаго Тироля, между Стельвио и долиною Адига, у Гардскаго озера, граница пересѣкается только тремя дорогами, проходящими чрезъ Стельвио, Тонель и Гардской долиной. Лежащія между ними ледники почти недоступны для передвиженій. На восточномъ фронтѣ, между Адигемъ и Крейтцбергскимъ переваломъ, мѣстность болѣе доступна. Горы здѣсь не такъ высоки, дорогъ больше, особенно между Шавой, Пустертадемъ и Адигемъ. Всѣ пути, соединяющіе названныя три долины, сходятся въ районѣ Кортина д'Амнеццо.

На южномъ фронтѣ, широкая, плодородная долина Адига проникаетъ въ сердце Тироля. Во всѣ времена она играла значительную роль.

Между перевалами Крейтцберга и Тарвиса Альпы образуютъ барьеръ высотой отъ 2,000 до 2,500 метровъ. До сихъ поръ здѣсь не устроено ни одной колесной дороги.

Южнѣе дефила Каринтіи (перевалы Тарвиса и Префила) вдоль границы проходитъ по австрійской сторонѣ долина Изонцо. Въ началѣ долина эта тянется на высотѣ 1,600 метровъ, но затѣмъ понижается до 800 метровъ. У Герица мѣстность совершенно плоская; здѣсь граница пересѣкается на фронтѣ въ 30 километровъ шестью дорогами. Эта часть пограничнаго района наиболѣе пригодна для передвиженій большихъ силъ.

Тироль, отдѣленный отъ остальной монархіи горами высотой болѣе 3,000 метровъ, составляетъ какъ бы оконечности тѣла Австро-Венгеріи. Между тѣмъ, за исключеніемъ небольшого участка въ сѣверной части, длиной по прямой линіи около 100 километровъ, онъ весь окруженъ иностранными государствами. Названный участокъ, между германской границей и переваломъ Плекенъ, является единственнымъ звеномъ, соединяющимъ Тироль съ другими землями австрійской короны. По этому перешейку проходятъ двѣ главныя артеріи Тироля: на сѣверѣ—желѣзная дорога и колесный путь, идущіе по долине р. Зальцы и затѣмъ вступающіе черезъ Турскій перевалъ въ долину Инна; на югѣ—желѣзная и обыкновенная дороги, которыя, проходя по долине Дравы и Пустерталю, соединяютъ Тироль съ внутренними областями монархіи. Между этими путями возвышаются трудно проходимыя горы.

Австрія можетъ воспользоваться, впрочемъ, и третьей желѣзнодорожной линіей, именно, дорогой, идущей на германской территоріи, между Зальцбургомъ и Куфштейномъ, чрезъ Розенгеймъ, но основывать свои расчеты относительно подвоза въ южный Тироль въ военное время войскъ, огнестрѣльныхъ и съѣстныхъ припасовъ и матеріальной части она должна лишь на пользованіи желѣзными дорогами долины Зальца и Пустертала.

Между тѣмъ, изъ двухъ названныхъ линій, въ случаѣ столкновенія съ Италией, только дорога долины Зальца вполне безопасна отъ покушеній непріятеля,—а про дорогу Пустертала этого сказать нельзя; она проходитъ слишкомъ близко отъ границы Італіи; между Тоблахомъ и Иннишеномъ ихъ раздѣляетъ пространство всего въ 10 километровъ. Поэтому, дорога эта весьма подвержена нечаяннымъ нападеніямъ противника, который можетъ внезапно порвать сообщеніе по одной изъ подвозныхъ линій Тироля.

Такимъ образомъ, установленное послѣ войны 1866 г. направленіе границы приблизило италянцевъ на весьма короткое разстояніе къ одной изъ двухъ артерій Тироля. Обстоятельство это было весьма неблагоприятно для обороны этой провинціи, если бы, съ другой стороны, оно не давало Австріи извѣстныхъ преимуществъ надъ ея южнымъ сосѣдомъ.

Благодаря охватывающей формѣ южной австрійской границы, Тироль, по выраженію одного италянскаго депутата, проникаетъ «какъ зубъ въ самую средину италянскаго тѣла». Кромѣ того, такъ какъ Австрія владѣетъ перевалами и наиболѣе значительными высокими долинами италянскаго склона, то наступленіе италянцевъ по направленію на Лайбахъ черезъ Герицъ или на Клагенфуртъ черезъ Тарвисъ представитъ серьезныя затрудненія, вслѣдствіе угрозы лѣвому флангу со стороны находящихся въ Тиролѣ войскъ. Въ общемъ по-

вое очертаніе границы признается менѣ благопріятнымъ для Италіи, чѣмъ для Австріи. Оборона италіанской альпійской полосы стала затруднительнѣе, такъ какъ Австрія уже въ мирное время занимаетъ верховья главныхъ долинъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ, естественныя препятствія мѣстности, форма очертанія границы между Швейцаріей и де-фила Каринтіи, позволяютъ Австріи держать здѣсь сравнительно мало войскъ, а главную ихъ массу сосредоточить на Изонцо, откуда и повести энергическое наступленіе, имѣя войска сосредоточенными на небольшомъ пространствѣ, удобномъ для передвиженій всѣхъ родовъ оружія.

Усиленная подготовка Австріи къ войнѣ на италіанской границѣ проявилась, прежде всего, въ *сосредоточеніи* здѣсь уже въ мирное время значительныхъ *войсковыхъ массъ*. На италіанской границѣ расположены два армейскихъ корпуса, 14-й, управленіе въ Инспрукъ и 3-й, управленіе въ Грацѣ. Побережье Истріи охраняется частями 3-го корпуса, а побережье Далмаціи до черногорской границы—войсками Зараскаго военнаго округа, равнявшимися по нормальному составу пѣхотной дивизіи.

Усиленіе пограничныхъ съ Италіей корпусовъ началось въ 1904 г. и съ тѣхъ поръ продолжается непрерывно. Составъ 14-го и 3-го корпусовъ особенно рѣзко увеличили въ 1908 г. Подготовка Австро-Венгріи къ войнѣ на Балканскомъ полуостровѣ, принявшая столь значительныя размѣры послѣ присоединенія Босніи и Герцеговины, хотя и замедлила выполненіе плана подвѣтій боеготовности на юго-западномъ фронтѣ, но повела лишь къ временному ослабленію достигнутыхъ ранѣе результатовъ; къ тому же, охрана далматійскаго побережья еще болѣе упрочилась, такъ какъ войска Зараскаго округа получили подкрѣпленія въ составѣ не менѣ дивизіи. По окончательномъ разрѣшеніи вопроса объ анексіи постепенно восстанавливается прежнее распределеніе сухопутныхъ силъ Австро-Венгріи по фронтамъ обороны.

Управленіе 14-го корпуса находится въ Инспрукѣ; корпусъ имѣетъ три дивизіи: 3-ю и 8-ю пѣхотныя и 44-ю ландверную. Составъ этихъ дивизій въ началѣ текущаго года былъ слѣдующій: 3-я дивизія: управленіе въ Линцѣ; 5-я бригада, въ Линцѣ: 7 баталіоновъ, 8 пулеметовъ; 6-я бригада въ Зальцбургѣ: 12 баталіоновъ, 8 пулеметовъ, 8-я дивизія: управленіе въ Боценѣ; 15-я бригада, въ Боценѣ: 10 баталіоновъ и 8 пулеметовъ; 16-я бригада, въ Трентѣ: 8 баталіоновъ и 6 пулеметовъ; 44-я ландверная дивизія: управленіе въ Инспрукѣ; 87-я бригада въ Линцѣ: 6 баталіоновъ и 4 пулемета 88-я бригада, въ Боценѣ: 8 баталіоновъ и 6 пулеметовъ. Кавалерія корпуса: 2 полка кавалерійской дивизіи, расположенной въ Вѣнѣ; ландверный полкъ и дивизионъ тирольскихъ стрѣлковъ; артилерія: три полевыхъ артилерійскихъ полка, 12 батарей; два горныхъ артилерійскихъ полка, 9 батарей; 2 ландверныхъ батареи; инженерныхъ

войскъ: 1 баталіонъ; обозныхъ войскъ: 11 эскадроновъ, въ томъ числѣ 4 горныхъ. Гарнизоны крѣпостей: Трента: бригада крѣпостной артилеріи, 6 крѣпостныхъ артилерійскихъ ротъ, крѣпостная пионерная рота и 3 кадра инженерныхъ командъ спеціальнаго назначенія; Ривы: 3 крѣпостныхъ артилерійскихъ роты, крѣпостная пионерная рота; Франценфеста: 2 крѣпостныхъ артилерійскихъ роты.

Управленіе 3-го корпуса находится въ Грацѣ; корпусъ образуютъ 6-я и 28-я пѣхотныя и 22-я ландверная дивизіи. Значительное число баталіоновъ этого корпуса было послано въ Боснію, но теперь они возвращены въ мѣста ихъ постоянного расположенія. Составъ дивизій слѣдующій: 6-я дивизія, въ Грацѣ; 11-я бригада, въ Грацѣ: 8 баталіоновъ и 6 пулеметовъ; 12-я бригада, въ Клагенфуртѣ: 9 баталіоновъ и 12 пулеметовъ; 28-я дивизія, въ Лайбахѣ; 55-я бригада, въ Триестѣ: 13 баталіоновъ и 10 пулеметовъ; 56-я бригада, въ Герлицѣ: 11 баталіоновъ и 10 пулеметовъ; 22-я ландверная дивизія, въ Грацѣ; 43-я бригада, въ Грацѣ: 6 баталіоновъ и 4 пулемета; 44-я бригада, въ Лайбахѣ: 9 баталіоновъ и 12 пулеметовъ. Кавалерія корпуса: бригада въ три полка; артилерія 4 полка полевой артилеріи, 16 батарей; полкъ горной артилеріи: 4 батареи; 2 ландверныхъ батареи; инженерныя войска: 1½ пионерныхъ баталіона; обозныя войска: 6 эскадроновъ. Гарнизоны крѣпостей: Тарвиса: крѣпостная артилерійская и крѣпостная инженерная роты; Поля: бригада крѣпостной артилеріи: 4 крѣпостныхъ артилерійскихъ баталіона, 2 крѣпостныхъ роты и 3 кадра инженерныхъ командъ спеціальнаго назначенія.

Пѣхотная дивизія, находившаяся въ Далмаціи, имѣла 2 горныхъ бригады въ составѣ 13 баталіоновъ и 12 пулеметовъ, 2 эскадрона далматійскихъ стрѣлковъ и горную батарею. Кроме того, здѣсь находились гарнизоны укрѣпленныхъ пунктовъ Каттаро и Рагузы; первый состоялъ изъ крѣпостной артилерійской бригады, 2½ баталіоновъ крѣпостной артилеріи, крѣпостной пионерной роты и 3 кадровъ инженерныхъ командъ спеціальнаго назначенія; гарнизонъ Рагузы состоялъ изъ крѣпостной артилерійской роты. Готовясь къ вооруженному столкновенію на Балканскомъ полуостровѣ, австро-венгерское правительство значительно усилило далматійскую дивизію, доведя ее до состава армейскаго корпуса. Повидимому, большая часть посланныхъ подкрѣпленій остаются въ Далмаціи до сихъ поръ.

По австрійскимъ источникамъ, численность войскъ собранныхъ въ началѣ текущаго года на италіанской границѣ, доходила до 66,000 чел., въ томъ числѣ 61,500 чел. полевыхъ и 4,500 чел. крѣпостныхъ. Присоединяя къ этимъ цифрамъ число войскъ вспомога-тельнаго назначенія, получимъ около 70,000 чел. Вмѣстѣ съ тѣмъ надлежитъ имѣть въ виду, что, пользуясь запасомъ новобранцевъ, цен-

тральное военное управленіе имѣеть возможность усиливать численный составъ пограничныхъ частей, не прибѣгая къ призыву запасныхъ.

Большая часть войскъ 14-го и 3-го армейскихъ корпусовъ расквартирована въ пограничномъ районѣ. Въ южномъ Тироли находится 28 баталіоновъ, 20 полевыхъ и крѣпостныхъ батарей и 15 пулеметныхъ командъ; въ Каринтіи, Крайнѣ, Геричѣ и Истрии—39 баталіоновъ, 9 эскадроновъ, 33 полевыхъ и крѣпостныхъ батарей, 20 пулеметныхъ командъ и 5 полевыхъ и крѣпостныхъ пѣхотныхъ ротъ.

Въ концѣ 1908 г. была учреждена новая должность главнаго начальника обороны Тироля и Форалсберга; должность эта замѣщена эрцъ-герцогомъ Евгениемъ, который былъ передъ тѣмъ однимъ изъ генералъ-инспекторовъ войскъ, т. е. однимъ изъ будущихъ командующихъ арміей, изъ чего можно заключить, что въ случаѣ войны въ Тироли будетъ образована специальная армія.

Съ 1906 г. Австрія, по примѣру Франціи и Италіи, сформировала горныя войска, которымъ специально ввѣрена охрана пограничной съ Италіей горной мѣстности. Австрійскія горныя войска состоятъ изъ частей всѣхъ родовъ оружія и дѣлятся на альпійскія и на войска, комплектуемая населеніемъ горныхъ мѣстностей. Альпійской пѣхоты содержится 11 баталіоновъ, имѣющихъ 36 ротъ; каждому баталіону придано 4 пулемета. Штатный составъ ротъ—4 офицера и 133 чел. нижнихъ чиновъ, а въ теченіе пяти лѣтнихъ мѣсяцевъ роты имѣють по 160 нижнихъ чиновъ. Пѣхотѣ придана организація, позволяющая каждому баталіону и даже каждой ротѣ дѣйствовать отдѣльно. Обозъ вьючный, на вооруженіи—магазинный карабинъ, обмундированіе и снаряженіе—общаго образца, приспособленнаго, однако, къ специальнымъ условіямъ службы. Каждому баталіону ввѣрена охрана извѣстнаго пограничнаго участка. Къ составу горной пѣхоты принадлежитъ также 16 тирольскихъ баталіоновъ. Горную кавалерію образуютъ 5 эскадроновъ тирольскихъ и далматійскихъ стрѣлковъ: они комплектуются жителями горныхъ странъ и лошадьми мѣстной породы, привычными къ передвиженіямъ въ гористыхъ мѣстностяхъ. Горныхъ батарей—13; нѣкоторыя изъ нихъ узкоколейныя. Пулеметныхъ командъ, включая и альпійскія—15; пулеметы и патроны перевозятся на вьюкахъ и могутъ пройти вездѣ, гдѣ проходитъ горная артиллерія. Хотя специальныхъ горныхъ пѣхотныхъ частей не сформировано, но пѣхотныя роты, приданныя горнымъ войскамъ, получаютъ въ военное время организацію, позволяющую каждому взводу дѣйствовать отдѣльно. Обозъ всѣхъ войскъ, предназначенныхъ для горныхъ операций, содержится или исключительно вьючный, или смѣшанный, частью вьючный, частью колесный. Въ 14-мъ корпусѣ имѣется 4 кадра для сформированія съ объявленіемъ мобилизаціи горныхъ обозныхъ эскадроновъ. Каждый эскадронъ дѣлится

на два взвода; взводъ—на два полувзвода. Въ полувзводѣ положено въ среднемъ, по 50 вьючныхъ животныхъ, которыя поднимаютъ грузъ баталіона, двухъ эскадроновъ, пѣхотной роты, полевого полугоспиталѣ и дивизионнаго лазарета.

Для военного времени подробно разработана организація высшихъ горныхъ тактическихъ единицъ: бригадъ и дивизій. Въ горной бригадѣ положено: штабъ, 4—5 баталіоновъ съ пулеметными командами, горная батарея, горное телеграфное отдѣленіе и горный обозный эскадронъ. Составъ горной дивизіи: управленіе, 3—4 горныхъ бригады, 1—2 эскадрона, 1—3 узкоколейныхъ или горныхъ батарей; 1 пѣхотная рота, и 1 горная телеграфная команда; части вспомогательнаго назначенія: дивизионный горный артиллерійскій паркъ, горный госпиталь, горный продовольственный транспортъ, 3—4 горныхъ обозныхъ эскадрона и конскій запасъ. Боевая численность горной дивизіи: 9,000—15,000 ружей 150—300 сабель, 12—24 пулемета 20—28 орудій.

Имѣющіяся въ печати свѣдѣнія не позволяютъ утверждать, что та или другая изъ бригадъ или дивизій 3-го, 14-го или какого другого армейскаго корпуса получить въ военное время горную организацію. Свѣдѣнія объ этомъ содержатся въ секретѣ. Тѣмъ не менѣе, судя по организаціи мирнаго времени, вѣроятно, что 14-й корпусъ и, быть можетъ, пограничная дивизія 3-го корпуса получаютъ съ объявленіемъ войны горную организацію.

Обратимся къ разсмотрѣнію *крѣпостныхъ сооружений* Австро-Венгріи на италіанской границѣ. На устройствѣ инженерной обороны отразился общій, указанный выше, топографическій характеръ границы. Въ горной области между Швейцаріей и долиною Изонцо, крѣпостныя сооружения преграждаютъ, иногда въ близкомъ разстояніи отъ границы, пути, идущія изъ Ломбардіи или Венеціи. Напротивъ, начиная отъ долины Изонцо и до Триестскаго залива, гдѣ мѣстность въ началѣ менѣе гориста, а затѣмъ совершенно ровная, вовсе нѣтъ укрѣпленныхъ пунктовъ.

На первомъ изъ названныхъ участковъ границы западный фронтъ обладаетъ весьма значительной естественной силой; поэтому, укрѣпленія Стельвио, Тоналя и Гвидикари почти не совершенствуются. На восточномъ фронтѣ перваго участка дорогъ больше, и онѣ проходятъ между Аджемъ и переваломъ Крейцбергъ изъ области сосредоточенія италіанскихъ войскъ въ Тироли. Вслѣдствіе этого, укрѣпленія названнаго фронта болѣе значительны. Здѣсь находятся форты-заставы у Тресасы, Пзевы, Мознѣ, Паневеджіо, соединенные между собой укрѣпленной дорогой, форты Левико и форты Фуганъ. Всѣ эти укрѣпленія бронированы и имѣють могущественное вооруженіе. Каждое изъ нихъ состоитъ изъ двухъ фортификаціонныхъ сооружений: одного въ долинѣ, а другого на командующей высотѣ. Впадина Гардскаго

озера защищена укрѣпленіями Ривы, устроенными на самой границѣ. Сфера дѣйствій этой группы простирается до равнины Адижа, на десять километровъ восточнѣе Ривы. Далѣе къ сѣверу въ разстояніи 30 километровъ отъ Ривы долина Адижа преграждена крѣпостью, воздвигнутой у Трента. Окруженный броненосными фортами и казематированными батареями, Трентъ сталъ въ послѣднее время первокласснымъ укрѣпленнымъ лагеремъ, редюнтомъ всей оборонительной системы южнаго Тироля. Сѣвернѣе Трента выходы долинъ Пустерталь и Бремера охраняются укрѣпленіями Франценфеста.

Между Крейцбергскимъ и Тарвисскимъ перевалами черезъ границу не проходитъ ни одной колесной дороги. Естественныя препятствія служатъ надежными укрѣпленіями этому фронту, и нѣтъ необходимости усиливать ихъ искусственными. Укрѣпленія Тарвиса, образующія съ 1904 г. отдѣльную группу, преграждаютъ дефиле Каринтин и препятствуютъ проникнуть въ долины Савы и Дравы по долине Тальяменто. вмѣстѣ съ тѣмъ, въ случаѣ сосредоточенія войскъ у Герица, они могутъ служить охраною ихъ праваго фланга и представляютъ прочную базу для наступательныхъ операцій противъ лѣваго фланга италянскаго арміи, двигающейся отъ г. Удинъ въ южную Каринтію.

Южнѣе Тарвиса до самаго моря нѣтъ австрійскихъ укрѣпленій.

Изложенная въ общихъ чертахъ система укрѣпленій италянскаго границы хотя и не подверглась въ теченіе послѣднихъ двухъ лѣтъ существеннымъ измѣненіямъ, но въ нее были внесены болѣе или менѣе серьезныя улучшенія, тщательно отмѣченныя италянскою печатью. Въ конечномъ результатѣ крѣпостная система эта отвѣчаетъ слѣдующимъ требованіямъ, предъявляемымъ мѣстными условіями: 1) она содѣйствуетъ обезпеченію сосредоточенія значительныхъ силъ южнѣе высокихъ Альпъ, на р. Изонцо; лѣвый флангъ этихъ силъ будетъ прикрытъ моремъ, правый — группой укрѣпленій Тарвиса, фронтъ — войсками прикрытія, число которыхъ значительно возросло здѣсь послѣ 1904 г., и 2) она охраняетъ сообщенія между Тиролемъ и Штиріей чрезъ Пустерталь и облегчаетъ оборону крайней южной части Тироля специальными войсками, которыя опираются на форты, преграждающіе весьма близко отъ границы главные пути вторженія, а затѣмъ на Трентъ и Франценфесте, служащіе редюнтомъ обороны южнаго Тироля.

Железныя дороги, обслуживающія италянскую границу и адриатическое побережье, могутъ быть изслѣдуемы съ трехъ точекъ зрѣнія: какъ линіи сосредоточенія на италянскою границу, какъ мѣстная желѣзнодорожная сѣть южнаго Тироля и какъ береговая желѣзнодорожная сѣть.

До 1904 г. только четыре желѣзнодорожныхъ линіи соединяли италянскую границу съ желѣзнодорожными мостами на Дунаѣ, именно:

1) одноколѣйная Бренерская линія, идущая чрезъ Линцъ, Зальцбургъ, Инспрукъ, Трентъ; 2) одноколѣйная линія отъ Линца или Кремса чрезъ Зельцталъ, С.-Михель, Виллахъ и Тарвисъ; 3) двухколѣйная линія отъ Вѣны или Пресбурга въ Грацъ, Лайбахъ, Триестъ и Монфальконъ, и 4) одноколѣйная линія отъ Пресбурга или Будапешта чрезъ Загребъ, Фіумэ и С.-Петерь. Изъ числа этихъ линій только три послѣднія могутъ служить для сосредоточенія въ районѣ Герицъ—Тарвисъ, такъ какъ Бренерская линія удалена отъ второй изъ названныхъ дорогъ на разстояніи въ 200 километровъ (Франценфесте—Виллахъ). Къ тому же, войска, перевозимыя по второй линіи, должны высаживаться уже въ долине Савы, которая отдѣляется отъ долины Изонцо горнымъ массивомъ до 2,000 мет. средней высоты, гдѣ дорогъ очень мало. Поэтому, какъ по военнымъ, такъ и по весьма важнымъ торговымъ соображеніямъ, въ 1904 г. было приступлено къ постройкѣ въ разсматриваемомъ районѣ двухъ желѣзнодорожныхъ участковъ. Первый, проходящій чрезъ массивъ Таурна, между Шварцзахомъ—Мольбрюкеномъ, устанавливаетъ прямое сообщеніе изъ Зальцбурга и сокращаетъ на 185 километ. разстояніе между названными городами. Второй путь соединяетъ нижнее теченіе Изонцо съ Виллахомъ и Клагенфуртомъ. Обѣ эти дороги въ настоящее время окончены постройкой, и на нихъ открыто движеніе. Такимъ образомъ, Австрія располагаетъ теперь четырьмя желѣзнодорожными линіями для сосредоточенія войскъ на фронтѣ Виллахъ—Герицъ и одной линіей для подвоза подкрѣпленій въ Тироль. вмѣстѣ съ тѣмъ отъ Триеста въ Трентъ проходитъ вдоль границы непрерывный рельсовый путь.

Мѣстная желѣзнодорожная сѣть южнаго Тироля съ каждымъ годомъ получаетъ все большее развитіе. Съ военной точки зрѣнія сѣть эта не лишена извѣстнаго значенія, такъ какъ позволяетъ быстро притянуть въ первую линію резервы, сосредоточиваемыя въ долинахъ.

Не менѣе дѣятельно работаетъ Австрія и надъ развитіемъ желѣзнодорожной сѣти побережья. Въ Истріи строятся двѣ новыхъ мѣстныхъ линіи: 1) отъ Фіумэ въ Пирано, вдоль западнаго побережья, и 2) отъ Пизано въ Паренцо, на томъ же побережьѣ. Желѣзнодорожныя работы въ Далмаціи имѣютъ болѣе общій характеръ. До конца 1907 г. область эта была соединена съ остальной имперіей только однимъ узкоколѣйнымъ путемъ, который, начинаясь у Брода, идетъ въ Метковичъ и пересѣкаетъ всю Боснію и Герцеговину съ сѣвера на югъ, чрезъ Мостаръ и Сераево. Поэтому, въ случаѣ войны съ господствующимъ на морѣ противникомъ, Далмація и военный портъ Каттаро были бы почти предоставлены собственнымъ силамъ. Состоявшееся въ декабрѣ 1907 г. соглашеніе между австрійскимъ и венгерскимъ правительствами устранило, наконецъ, всѣ затрудненія политическаго и техническаго характера, препятствовав-

шія въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ осуществленію проекта постройки соединительной желѣзной дороги между Далмаціей и желѣзнодорожной линіей Вѣна—Триестъ. Новый путь начинается у Рудольфсверга, конечной станціи одной изъ вѣтокъ линіи Вѣна—Триестъ, перерѣзаетъ линію Фіумэ—Будапешть и, пройдя черезъ южную Кроацію, соединится у Книна съ желѣзной дорогой, которая уже существуетъ между Книномъ, Себенико и Сполато. вмѣстѣ съ тѣмъ принимаются мѣры къ соединенію новой дороги съ дорогой южной Далмаціи и Герцеговины, и съ этой цѣлью сооружается участокъ Сполато—Метковичъ. Работы предполагается окончить въ 1911 г., и тогда военный портъ Каттаро будетъ соединенъ какъ съ Венгріей, боснійской дорогой, такъ и съ Австріей, далматинской дорогой.

Новый путь Рудольфсвертъ—Сполато строится нормальной колеи, между тѣмъ какъ боснійская желѣзнодорожная сѣтъ—узкоколейная; поэтому онъ позволитъ быстрѣе подвезти войска на далматинское побережье. Важное значеніе этого обстоятельства было оцѣнено и австрійскою, и германскою печатью.

Правительство Австро-Венгріи не упускаетъ изъ виду также и развитіе сѣти *обыкновенныхъ дорогъ* юго-западнаго фронта. Въ программу «экономическаго развитія Тироля и прибрежной страны», составленную въ іюлѣ 1908 г., внесено множество проектовъ постройки обыкновенныхъ дорогъ вблизи италіанской границы. До сихъ поръ дорожная сѣтъ южнаго Тироля была мало развита; нѣкоторыя долины весьма важнаго значенія не имѣли дорогъ. Окрестности Герица и Триеста, а равно и Истрія находятся въ этомъ отношеніи въ лучшихъ условіяхъ, но и здѣсь признается необходимымъ существенное улучшеніе дорожной сѣти. Въ районѣ Герица существуетъ много путей, но они не вполне удовлетворяютъ предъявляемымъ къ нимъ въ военномъ отношеніи требованіямъ. Постройка новыхъ дорогъ признава необходима какъ по экономическимъ, такъ и по военнымъ соображеніямъ. На расширеніе мѣстной дорожной сѣти рѣшено расходовать въ теченіе 15 лѣтъ по 1½ мил. кронъ. Работы производятся преимущественно въ южномъ Тиролѣ, и въ нихъ принимаютъ участіе инженерныя войска.

Разсмотримъ организацію *береговой обороны*. Австро-венгерское побережье, считая отъ италіанской границы у Монфалькона до черногорской границы у Спицы, имѣетъ протяженіе около 800 килом. Плаванье судовъ вдоль прибрежья затруднено туманами, сильными морскими теченіями и вѣтрами.

Между Полой и Рагузой, на пространствѣ 500 килом., доступъ къ далматинскому побережью защищенъ почти непрерывнымъ рядомъ большихъ и малыхъ острововъ, раздѣленныхъ нѣрѣдко узкими проливами. На этой части побережья имѣется до 60 небольшихъ пор-

этихъ портахъ могутъ укрываться флотиліи миноносцевъ и небольшіе крейсера и выходить отсюда для предпріятій въ открытомъ морѣ. Въ южной оконечности Далмаціи находится прекрасный укрѣпленный рейдъ Каттаро, служащій надежнымъ опорнымъ пунктомъ крейсерамъ, оперирующимъ въ южной части Адриатическаго моря. На сѣверѣ Далмаціи, между двумя большими торговыми портами Фіумэ и Триестомъ, расположенъ военный портъ Пола, служащій базой боевого австро-венгерскаго флота. Постоянныя оборонительныя сооруженія побережья сосредоточены, если не считать нѣсколькихъ батарей на нѣкоторыхъ островахъ, въ двухъ военныхъ портахъ, Полѣ и Каттаро. Большихъ крѣпостныхъ работъ въ этихъ фортахъ въ послѣднее время не производилось. Гарнизонъ каждаго порта состоитъ изъ бригады пѣхоты въ 6—7 баталіоновъ, нѣсколькихъ инженерныхъ ротъ и баталіоновъ крѣпостной артилеріи.

Между названными портами рѣшено устроить промежуточную морскую базу. Первоначально полагали укрѣпить Себенико, а теперь крѣпостныя сооруженія воздвигаются въ заливѣ Саббѳиончело; на полуостровѣ устраиваются форты и предполагается прорыть перешеекъ Станьо.

Относительное значеніе различныхъ опорныхъ пунктовъ побережья Далмаціи рельефно выяснено въ работѣ капитана флота Рцига, занимающей видное мѣсто въ литературѣ предмета. «Пола, пишетъ названный авторъ, благодаря своему расположенію на южной оконечности полуострова Истріи, подобна занозѣ, проникающей въ Адриатическое море, можетъ служить убѣжищемъ флоту, но арсеналь и склады огнестрѣльныхъ припасовъ могутъ обстрѣливаться съ моря перекиднымъ огнемъ. Корабли, съ которыхъ будетъ производиться эта стрѣльба, могутъ держаться внѣ выстрѣловъ береговыхъ батарей... Рейдъ Фазана, гдѣ сосредоточится австрійскій флотъ, виденъ съ моря какъ на сѣверо-востокъ, такъ и на юго-западъ... На сѣверѣ форты удалены на два километра отъ артилерійскихъ складовъ и на три километра отъ арсенала. Склады и арсеналь могутъ обстрѣливаться изъ деревни Диньяно, съ разстоянія въ девять километровъ». Островъ Люссинъ, южнѣ Пола, укрѣпленъ. Что касается Каттаро, то этотъ военный портъ сталъ настоящимъ укрѣпленнымъ лагеремъ, крѣпостныя постройки котораго вооружены тяжелыми орудіями послѣдняго образца. Но надъ портомъ командуютъ высоты, находящіяся на черногорской границѣ, въ разстояніи орудійнаго выстрѣла. Въ 1906 г. черногорцы построили на этихъ высотахъ фортъ, вслѣдствіе чего, въ началѣ 1907 г. каттарскіе военные склады были переведены въ Кастельнуово, гдѣ они находятся внѣ дѣйствія черногорскихъ орудій.

Близъ Каттаро, въ бухтѣ Теодо, устроенъ небольшой арсеналь для починокъ судовъ и имѣется угольный складъ. Благодаря этому,

бухта может служить станцией для флотилии крейсеровъ и миноносковъ, задача которыхъ будетъ состоять въ наблюдении за Отрантскимъ каналомъ и въ дѣйствіяхъ противъ Антивари, Бари и Бриндизи. Капитанъ Рцига считаетъ Себенико отличной базой дѣйствующаго флота; въ окрестностяхъ имѣется въ изыткѣ прѣсная вода, и недалеко находятся угольные копи. Портъ соединенъ съ внутренними областями имперіи желѣзной дорогой.

Наиболѣе слабымъ пунктомъ австрійскаго побережья капитанъ Рцига признаетъ Триестъ. Въ мѣстной морской и военной печати горячо обсуждается вопросъ о необходимости укрѣпить главный торговый портъ Австріи. Лѣтъ 25 тому назадъ инженеръ-генераломъ ф. Германомъ былъ составленъ по этому предмету вполне законченный проектъ, но съ тѣхъ поръ мнѣнія по вопросу измѣнились, и теперь большинство высказывается о немъ отрицательно. «Укрѣпленіе Триеста съ моря, писала въ 1908 г. «Militärische Presse», безъ сомнѣнія весьма желательно и полезно. Это предохранило бы отъ неожиданнаго нападенія нашъ самый большой портъ и важныя желѣзнодорожныя линіи, отсюда выходящія... Но укрѣпленія, воздвигнутыя на двухъ островахъ, лежащихъ передъ Триестомъ, были бы весьма скоро разрушены непріятельскими броненосцами...» Укрѣпленіе Триеста, говоритъ другая газета, «нанесло бы ущербъ оборонѣ нашего побережья, не только по тому, что потребныя для этого 30 мил. кронъ будутъ взяты изъ морской сметы, но и вслѣдствіе созданнаго имъ ошибочнаго представленія о безопасности города... Постройка флота является лучшамъ, надежнѣйшимъ средствомъ обезпечить оборону побережья. Повторныя указанія морскихъ войскъ доказываютъ, что только побѣда на морѣ дѣлаетъ невозможнымъ нападеніе флота на побережье, и что лишь морское главенство можетъ охранить берега. Оборонительнымъ средствомъ противъ нападеній съ моря былъ и остается флотъ. Назначеніе береговыхъ укрѣпленій состоитъ единственно въ томъ, чтобы охранять отъ нечаяннаго нападенія корабли, приведенные во временную негодность къ бою и обезпечить флоту спокойное снабженіе недостающими предметами и припасами. Береговыя укрѣпленія суть оперативныя базы... Подобно тому, какъ охраню Триеста съ суши можетъ быть только прочно устроенная армія, такъ и препятствіемъ высадки италіанскихъ войскъ на наше побережье можетъ быть только могущественный флотъ».

То же мнѣніе высказываетъ и капитанъ Рцига. «Обширное побережье съ многочисленными бухтами и островами, какимъ является Далмація, можетъ быть защищено отъ нечаяннаго нападенія, говоритъ онъ, лишь достаточно сильнымъ флотомъ и поставленными съ нимъ въ связь укрѣпленіями. Иначе, противникъ легко найдетъ на побережь опорные пункты для операций. Напротивъ, при наличіи флота и укрѣпленій обладаніе побережьемъ, имѣющимъ указанный

выше характеръ, составляетъ преимущество передъ противникомъ, побережье котораго плоско и бѣдно портами, какимъ представляется адриатическое побережье Италіи, гдѣ Венеція и Анкона висятъ на воздухѣ, безъ промежуточной базы... Не подлежитъ сомнѣнію, что австрійскій флотъ недостаточно силенъ и побережье недостаточно укрѣплено, чтобы побѣда Италіи была абсолютно невысказима... Постройка судовъ и сооруженіе укрѣпленій должны производиться одновременно и своевременно. Импровизаціи въ послѣдній моментъ всегда бывають неудовлетворительны. Цѣнность боевыхъ средствъ зависитъ отъ умѣнья пользоваться ими, преобрѣтаемаго практикой мирнаго времени».

«Побережье можетъ быть защищено лишь наступательнымъ образомъ дѣйствій, говорится въ брошюрѣ «Италіанская опасность», изданной въ Вѣнѣ въ 1908 г. Между тѣмъ, численное превосходство италіанскаго боевого флота безспорно; онъ вдвое сильнѣе австрійскаго. Въ эпоху битвы у Лиссы италіанскій флотъ превосходилъ австрійскій по численности только на одну треть. Италіанцы лишь въ послѣднее время напрягли всѣ усилія, чтобы значительно опередить насъ. Сдѣлать это имъ удалось только благодаря сопротивленію Венгерскій проектамъ военно-морского вѣдомства, такъ какъ вслѣдствіе венгерской абструпціи постройка новыхъ судовъ не производилась у насъ цѣлыхъ два года, именно, въ 1905 г. и въ 1906 г. Сдѣланнаго, конечно, не воротить, но какимъ же образомъ нашъ флотъ, держащій въ своихъ рукахъ судьбу имперіи, можетъ выполнить свое великое назначеніе? Быть можетъ, вѣрять въ появленіе въ минуту опасности втораго Тегетгофа? Обманчивыя надежды! Но, если бы и появился новый Тегетгофъ, то сомнительно, чтобы онъ могъ создать такое художественное произведеніе, какимъ былъ бой у Лиссы. Въ настоящее время рѣшающее значеніе имѣетъ огонь, а не таранъ. Къ тому же, не слѣдуетъ блуждать въ области чрезвычайнаго; надлежитъ основываться на реальныхъ цифрахъ, рассчитывать на нормальныхъ людей и на нормальныя усилія».

Такимъ образомъ, въ Австріи вполне сознается необходимость завести сильный военный флотъ, способный противостоять италіанскому флоту. Поэтому, въ послѣднее время Австрія не останавливается передъ расходами на усиленіе флота. Въ 1880 г. морской бюджетъ составлялъ всего 6.600.000 руб., а въ текущемъ году онъ достигъ 24.000.000 руб. Съ 1905 г., въ теченіе четырехъ лѣтъ, военно-морскіе расходы увеличились на 5.250.000 руб. Укомплектованіе флота личнымъ составомъ встрѣтило затрудненія, такъ какъ парламентъ не разрѣшалъ увеличеніе контингента на потребное для укомплектованія новыхъ судовыхъ командъ число людей. Пришлось взять 2.000 чел. изъ арміи и зачислить ихъ во флотъ. Такъ же будетъ поступлено въ 1910 и 1911 гг. Къ этому времени общая числен-

ность эскадрой дойдетъ до 14,000 челов., на 4,000 челов. болѣе, чѣмъ въ 1907 г. Относительно матеріальной части програма 1904 г., на выполненіе которой было ассигновано въ 1904 г. свыше 46.000,000 рублей, предусматривала постройку трехъ броненосцевъ по 10,600 тоннъ. Корабли эти, по оцѣнкѣ италіанскихъ морскихъ сферъ, представляютъ могущественное и однородное ядро австрійскихъ морскихъ силъ. Въ 1907 г. морская програма 1904 г. была замѣнена новой, предусматривавшей постройку турбиннаго, быстроходнаго крейсера, миноносцевъ, 6 подводныхъ лодокъ и трехъ броненосцевъ, значительно большаго водоизмѣщенія, чѣмъ броненосцы 1904 г. Корабли эти должны имѣть по 14,500 тоннъ и получать могущественную артилерію: 4 орудія по 305 миллимет. и 8 орудій по 240 миллимет. каждый. Одинъ изъ нихъ былъ спущенъ въ Триестѣ, 30-го сентября 1908 года.

Въ 1911 г., съ окончаніемъ постройки новыхъ кораблей, австрійскій флотъ, по заявленію въ делегаціяхъ начальника морского вѣдомства графа Монтекукули, будетъ имѣть слѣдующій составъ: А) новыхъ судовъ, назначенныхъ для дѣйствій въ первой линіи: а) 9 броненосцевъ (3 дивизіи); изъ нихъ 3 были спущены въ 1900—1902 гг. и имѣютъ по 8,400 тоннъ; 3 броненосца, строящіеся согласно програмы 1904 г., по 10,600 тоннъ, и 3, строящіеся по плану усиленія флота, установленному въ 1907 г., по 14,500 тоннъ; скорость хода названныхъ эскадренныхъ броненосцевъ измѣняется отъ 19,5 узловъ до 20,4 узловъ; 6 броненосцевъ вооружены 240 миллимет. орудіями и 3 броненосца—305 миллимет. орудіями; б) 2 броненосныхъ крейсера, водоизмѣщеніемъ въ 6,300 и 7,300 тоннъ и скоростью хода въ 20—22 узла; в) 4 бронепалубныхъ крейсера, водоизмѣщеніемъ въ 2,300 и 3,000 тоннъ; г) 12 истребителей, по 400 тоннъ д) 24 миноносца, по 200 тоннъ, е) 24 миноноски, по 100 тоннъ, и ж) 6 подводныхъ лодокъ; Б) судовъ болѣе старой постройки, назначаемыхъ для дѣйствій во второй линіи: а) 3 береговыхъ броненосца, по 5,600 тоннъ; б) 1 броненосный крейсеръ въ 5,400 тоннъ, в) 2 бронепалубныхъ крейсера, по 4,600 тоннъ; г) 2 минныхъ крейсеровъ, по 1,500 тоннъ, д) 7 истребителей, по 350—600 тоннъ, и е) 22 миноноски.

При обсужденіи бюджета на 1909 г. адмиралъ Монтекукули заявилъ, кромѣ того, что въ смѣту 1910 г., вѣроятно, будутъ внесены кредиты на замѣну трехъ старыхъ броненосцевъ кораблями въ 18,000—19,000 тоннъ и на постройку трехъ новыхъ быстроходныхъ крейсеровъ и нѣсколькихъ подводныхъ лодокъ.

Въ общемъ, австрійскія морскія силы въ настоящее время уступаютъ италіанскимъ; проектированныя постройки новыхъ судовъ въ состояніи уменьшить существующее неравенство, но не могутъ уничтожить его.

Остается сказать еще объ одномъ проявленіи усиленной подготовки Австро-Венгрии къ борьбѣ на италіанскомъ фронтѣ, именно, объ организаціи въ этомъ районѣ *большихъ маневровъ*.

Начиная съ 1904 г., австрійское высшее военное управленіе нѣсколько разъ провѣряло посредствомъ маневровъ, происходившихъ въ Тиролѣ, Каринтіи и Далмаціи, рациональность новой системы военного устройства италіанской границы и побережья. Въ 1905 г. южный Тироль послужилъ театромъ корпусныхъ маневровъ, на которыхъ присутствовалъ императоръ. Въ печать проникло мало извѣстій о ходѣ маневровъ и о выводахъ, изъ нихъ вытекающихъ, такъ какъ газетные корреспонденты на маневры не допускались. Стало извѣстнымъ лишь, что войска упражнялись на маневрахъ въ устройствѣ переправъ при весьма трудныхъ условіяхъ, производили опыты передачи извѣстій почтовыми голубями и беспроволочнымъ телеграфомъ, и испытывали полевая узкоколейная гаубица.

Въ 1906 г. сухопутная войска и флотъ участвовали въ совокупныхъ маневрахъ, происходившихъ въ южной Далмаціи; по общему заданію, западная сторона располагала флотомъ, превышающимъ флотъ восточной стороны, большинство сухопутныхъ силъ которой было, въ началѣ, задержано по военнымъ соображеніямъ внутри Герцеговины.

Въ 1907 г. императорскіе маневры происходили въ Каринтіи въ высокихъ долинахъ Дравы, Гайля и Изонцо. Въ маневрахъ участвовали два армейскихъ корпуса, 3-й и 14-й, въ полномъ составѣ общей численностью около 60,000 челов. Италіанская печать признавала за этими маневрами весьма важное значеніе по многимъ причинамъ и прежде всего по тому, что они были разыграны въ той части пограничной области, которая имѣетъ наибольшее военное значеніе.

Театромъ императорскихъ маневровъ 1908 г. послужила Венгрія, но хотя маневры происходили вдали отъ италіанской границы, тѣмъ не менѣе въ заданіи южной стороны можно найти указанія на преобладающую заботливость высшаго военного управленія о юго-западномъ фронтѣ. Согласно общему заданію для маневровъ, главныя силы южной стороны (италіанской) проникли въ Штирію и западную Венгрію; онѣ окружили главныя силы противника (австрійскія), заперты въ Вѣнѣ, которая укрѣплена, и осадили предместное укрѣпленіе въ Пресбургѣ. По другому заданію, южная армія (италіанская) наступала по фронту Конрейницъ—Варасинъ къ сѣверу; ей указано достигнуть района Папы (на 100 километ. къ юго-западу отъ Пресбурга) и прикрыть главныя силы южной стороны отъ нападенія противника на фронтѣ между озеромъ Балатонъ и Дунаемъ.

Наконецъ, слѣдуетъ указать, что въ 1908 г. на италіанской границѣ въ первый разъ происходили полевая кавалерійскія поѣздки

устраиаемыя до сихъ поръ, преимущественно, въ равнинахъ Галиціи и Венгріи, какъ областяхъ наиболѣ удобныхъ для тактическихъ упражненій кавалерійскихъ массъ.

Въ слѣдующей статьѣ будутъ изложены мѣры, принятыя въ послѣднее время Италіей для подготовки къ вооруженной борьбѣ на австрійской границѣ и приведены мнѣнія заинтересованныхъ въ дѣлѣ сторонъ о вѣроятномъ ходѣ военныхъ дѣйствій въ случаѣ возникновенія войны.

Б. Недабъцкій.

(Окончаніе слѣдуетъ).

