

11 июля 1849 года Франц предложил на расширенном заседании Австрийского правительства: «Создать Австрийскую центральную отраслевую систему».

Сразу после этого Австрийское правительство начало исследовательскую работу на месте, и какая отрасль должна стать основным направлением развития, это не то, что Франц может решить одним словом.

Независимо от того, насколько веская причина, необходимо собрать достаточно информации и проанализировать ее, чтобы убедиться, что все в порядке, прежде чем она может быть определена.

Фактический результат очень впечатляющий. Существует достаточно доказательств того, что развитие военной промышленности должно быть в центре внимания этой эпохи, поэтому основное внимание уделяется военно-морской промышленности.

Для сотен тысяч военных винтовок они составляют стоимость одного или двух линкоров. Артиллерия дороже, но ненамного дороже. Самые большие военные расходы армии в эту эпоху - это зарплата личного состава и расходы на обучение, а не оружие и снаряжение.

В центре внимания компаний военной промышленности находятся НИОКР и производственная мощность. Производственные мощности не нужно учитывать. Внутренний рынок настолько велик, а международный рынок вооружений еще меньше. Слепое увеличение производственных мощностей - это смерть.

(НИОКР—Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы — совокупность работ, направленных на получение новых знаний и практическое применение при создании нового изделия или технологии.)

Исследования и разработки не требуют больших затрат. Сколько стоит инвестировать в несколько артиллерийских орудий и винтовок? Достаточно ли одного миллиона гульденов в год?

Если этого недостаточно, десять миллионов гульденов никогда не будут потрачены.

В эту эпоху общие расходы на НИОКР всех европейских стран на военное вооружение и технику не наберут даже 10 миллионов гульденов.

По оценкам Франца, это не так. Большинство европейских компаний военной промышленности - это частные компании, получающие прибыль, и затраты на НИОКР слишком велики, чтобы их можно было покрыть.

Пока прибыль хорошая, не ждите, что капиталисты будут внедрять технологические инновации.

Технологические инновации в нашу эпоху - плохое слово: с процентов провалов более 99% капиталисты осторожны при инвестировании.

Вот почему есть поговорка, что война способствует развитию оружия. Только в период войны каждый готов вкладывать средства в исследования и разработку нового оружия и оборудования.

В отличие от этого, флот - это зверь, поглощающий золото. К сожалению, флот Австрийской

Империи кажется слишком маленьким. Он может занимать шестое, седьмое или восьмое место в мире.

Если в центре внимания будет развитие военно-морского флота, то, по оценкам, не займет много времени, чтобы занять третье место в мире после Великобритании и Франции.

Эти двое отличались от тех, кто стоял за ними. Как накопленная техническая сила, так и общая национальная мощь были намного сильнее.

Принимая во внимание ужасную гонку вооружений на море, Франц был потрясен мгновенно. Австрийский флот может только развернуться в Средиземном море и построить большой флот. Что толку?

Великобритания и Франция являются Колониальными Империями, и они создали крупные военно-морские силы. Все нынешние военно-морские державы являются колониальными странами. Даже если Австрия сейчас готовится к участию в колониальной деятельности, разве ей не нужно немедленно развивать свой флот?

Франц не готов грабить Индию с британцами, так зачем ему вести с ними гонку вооружений?

Итоговый отчет исследования показывает, что достаточно придать значение развитию военной промышленности. Правительство ежегодно выделяет несколько миллионов гульденов на расходы на исследования и разработки, чтобы обеспечить передовой уровень в мире.

Глядя на этот отчет, Франц мог только в глубине души отругать недобросовестных экспертов и профессоров последующих поколений за вмешательство в историю.

Подумайте об этом, новое оружие, которое Пруссия вложила в Пруско-Австрийско и Франко-Прусскую войну, помимо новой винтовки, что еще они сделали?

Возможно ли, что конечным результатом развитой в стране военной промышленности станет казенная винтовка?

Разве это не чушь? Неужели все руководители Прусского правительства - дураки?

Он не осмеливался думать о чем что-либо еще. Франц может пообещать вложить сотни тысяч гульденов. Австрия теперь может получить даже пулеметы.

Другими словами, пластина военной промышленности все еще мала: пока государство выделяет небольшую часть своей энергии, оно может поддерживать передовой мировой уровень.

Да, Австрийская военная промышленность в эту эпоху все еще находится на передовом уровне в мире, и она не отстает от любой другой страны.

Франц не готов развиваться сквозь века, он не готов сразу разрабатывать высокотехнологичные продукты, такие как самолеты и танки.

Фактически, он был разработан, но не может быть произведен.

Трудно сделать танк. Главное - это легендарный паровой танк. Хотя это немного волшебство, теоретически это возможно; но слышал ли кто-нибудь о паровом самолете?

К счастью, Австрийское правительство прагматично, иначе, когда национальная политика

будет завершена, ему останется только стиснуть зубы и проглотить это.

11 сентября 1849 года Австрийское правительство выделило департамент строительства железных дорог и учредило Министерство путей сообщения. Железные дороги официально стали основной отраслью промышленности Австрии на следующие два десятилетия.

13 сентября правительство Австрии подтвердило ключевую позицию обрабатывающей промышленности, которые находятся под контролем Министерства промышленности.

На данный момент все три проекта, которые толкали Австрийскую Империю вперед, были на месте. Теперь вопрос в том, как развивать эти отрасли.

«Ваше Величество, это проект Министерства путей сообщения о быстром строительстве национальной сети железных дорог. Пожалуйста, посмотрите», - сказал новый министр путей сообщения барон Штайн.

После выступления Францу был передан документ. Документ не очень толстый, всего десяток тонких страниц.

Франц без труда взял папку и просмотрел ее - немного, но очень информативно. Есть таблицы и текстовые инструкции. Весь контент сделан вручную. Может быть, они спешили и некоторые линии все еще кривые.

Потратив больше десяти минут, Франц просмотрел ее и тупо сказал: «Дженни, возьми карту Австрии».

Это план национальной железнодорожной сети. В нем задействовано много городов. У Франца не такая хорошая память, что он может четко запомнить все места.

Глядя на карту, Франц обнаружил, что после реализации плана все крупные города Австрии будут последовательно соединены, а некоторые железные дороги также будут продлены до приграничных районов. Очевидно, что министерство инфраструктуры также приняло во внимание военные нужды.

«С планом проблем нет. Проблема в том, можно ли этого достичь технически? Железные дороги во многих областях должны проходить через высокие горы, что подвергнет очень серьезным испытаниям строительство железных дорог», - подумал Франц и сказал.

«Ваше Величество, это всего лишь черновик. Фактически, перед началом строительства необходимо направить инженеров для проведения инспекций на месте по пути следования. Мы не можем гарантировать, что это может быть реализовано без получения этих данных.

Мы готовы объехать, если определенные участки дороги ограничены географическими условиями и не подлежат исправлению. Теперь это как раз цель, которую мы хотим достичь, - протянуть железную дорогу до крупных городов по всей стране» Штейн объяснил.

Франц кивнул, строго говоря, Штейн не был квалифицированным менеджером.

Он должен быть инженером.

Однако основная работа Министерства путей сообщения Австрии в настоящее время заключается в строительстве дорог, а управление железной дорогой осуществляется подчиненными железнодорожными компаниями, которые также находятся в ведении

Министерства транспорта.

Если бы он не давал упор правительства на железные дороги, возможно, это был бы не уровень Министерства путей сообщения, а железнодорожная строительная компания.

Так как это простое строительство дороги, Франц, естественно, не против нанять опытного инженера, который возьмет на себя эту работу. По крайней мере, нет необходимости беспокоиться о безусловном плане строительства железной дороги.

Штайн участвовал в проектировании и строительстве многих железных дорог в Австрии и является одним из самых известных железнодорожных инженеров Австрии этого времени.

Первоначально он был главным железнодорожным инженером, нанятым Австрийским правительством Австрии, теперь он стал министром путей сообщения.

Изменилось должностное и увеличились права, но содержание работы не изменилось. Он по-прежнему занимается реализацией железной дороги и должен участвовать в проектировании и строительстве.

Работа железнодорожных проектировщиков в эту эпоху очень трудна: они должны лично участвовать в исследовании важных участков на месте, у них нет преимуществ сидеть в кабинете прохлаждаясь.

Франца совершенно не беспокоит, удастся ли завершить план сети железных дорог, вопрос в том, когда он будет завершен.

XIX век - это не XXI век. Железнодорожная сеть протяженностью более 38 000 километров, даже главная дорога составляет более 12 000 километров.

Построить столько километров железной дороги не так-то просто. В настоящее время протяженность действующих железных дорог в Австрии составляет всего 1359 километров, а строящихся железных дорог - 896 километров.

«Сколько времени потребуется, чтобы завершить этот план?» - обеспокоенно спросил Франц.

«По крайней мере, 20 лет, при наличии финансовых ресурсов, это время можно значительно сократить»

Железнодорожное строительство - это не другая отрасль. Пока он готов тратить деньги, он все еще может начать строительство на нескольких линиях, а скорость строительства, естественно, может быть увеличена вдвое.

Франц долго молчал. Этот ответ равносителен отсутствию ответа. Если длина железной дороги превышает 38 000 километров, если она строится медленно, 20 лет может быть недостаточно.

Если строительство разделить на тендерные участки и разделить на 30 небольших проектов, то каждый проект будет иметь только более 1000 километров. Если разделение продолжится, оно может быть завершено через несколько лет.

Если он действительно так думает, значит, он непрофессионал. Во-первых, это требует больших капитальных вложений, а во-вторых, это еще и большое количество работников железнодорожников.

Помимо обеспечения этих двух основных требований, также должно учитываться ряд факторов, таких как наличие технического персонала, транспортировка, поставка сырья и географические условия.

«Тогда я дам вам 20 лет. Что касается средств, я могу гарантировать, что правительство будет ежегодно выделять не менее 20 миллионов гульденов. Правительство также примет соответствующие законы, позволяющие частному капиталу участвовать в железнодорожном строительстве.

Я надеюсь, что через 20 лет я увижу, как эта железнодорожная сеть распространяется по всей стране?» Осторожно спросил Франц.

«Ваше Величество, будьте уверены, я обещаю выполнить задание досрочно!» - взволнованно сказал Штейн.

Пока есть деньги, строительство железной дороги не проблема.

Все знают, что в руках Австрийского правительства все еще находится группа рабочих? Несчастной группе, участвовавшей в восстании, с самого начала было суждено принести в жертву.

Франц не верил, что с этими 200 000 жизней он не смог проложить 38 000 километров железной дороги. Если этого недостаточно, он просто провоцирует на драку.

Индустриализация любой страны полна крови. Она либо внутренняя, либо внешняя. Откуда приходит успех без жертв?

<http://tl.rulate.ru/book/57175/1574473>