

Перед строительством железной дороги перед австрийским правительством стоял еще один вопрос - о стандартной ширине колеи.

Этот стандарт не мог быть установлен бессистемно, независимо от того, какая колея лучше - широкая или узкая, он должен был определяться в соответствии с реальными требованиями.

Среди вариантов - от самой узкой железнодорожной колеи 610 мм до самой широкой 2141 мм. Конечно, колея может быть еще больше уменьшена или увеличена, если это реально необходимо.

Преимущество широкой колеи в том, что улучшается устойчивость поезда, снижается вероятность опрокидывания, повышается плавность и комфорт движения поезда. Недостатком является слишком большой радиус поворота и увеличение стоимости строительства.

Конечно, если колея шире, то и вагоны могут быть шире, и грузоподъемность увеличится, при условии, что железная дорога может нести большую грузоподъемность, что требует всестороннего рассмотрения и не определяется только шириной колеи.

В целом, ширококолейные железные дороги могут перевозить больше грузов, но пропускная способность не обязательно увеличивается из-за других факторов.

С точки зрения пассажирских перевозок ширококолейные железные дороги, безусловно, более выгодны: здесь больше пространства и комфортнее.

Высокие технологии переменной колеи не рассматривались в эту эпоху, включая высокопроизводительные поезда более позднего времени, которые также не могли быть произведены в эту эпоху.

Возможно, те самые поезда шириной три метра, которые можно было пускать по узкоколейным железным дорогам в более поздние времена, явно невозможны в нашу эпоху. Если на равнине это не представляет особой проблемы, то при движении по холмам он перевернется через минуту.

Кроме того, существовали политические и военные соображения. Причина намеренного строительства железных дорог другого стандарта, чем в соседних странах, в интересах национальной оборонной безопасности заключалась в том, чтобы во время войны враг не мог быстро воспользоваться их железными дорогами.

.....

"Ваше Величество, почему ширина колеи всех железных дорог должна быть единой? Разве нам не достаточно пересаживаться с поезда на стационарных станциях? Таким образом, мы сможем строить железные дороги под различные нужды и свести затраты на строительство к минимуму". Министр железных дорог Штайн с сомнением спросил

Франц объяснил: "Мы должны быть эффективными в этом деле, подумай, сколько времени займет выгрузка товаров из одного поезда и перегрузка их в другой, и сколько еще потребуется рабочей силы?".

Штайн задумался на мгновение и сказал: "Ваше Величество, увеличение затрат на рабочую силу - ничто по сравнению с затратами на строительство железной дороги. У нас ограниченные средства, и нет необходимости тратить их впустую".

Франц потер лоб, он наконец-то понял, что происходит с железнодорожным беспорядком в странах в эту эпоху.

Ограниченные временем, люди в эту эпоху были не такими по своему мышлению и восприятию, как в последующие века.

Люди еще не вступили в эпоху стремительного ритма жизни, и не ощущали, насколько ценно время. Стоимость труда была еще ниже, а ценность труда еще не ощущалась.

Тем не менее, Франц должен был найти способ убедить их. Не думайте, что только немцы были упрямыми, на самом деле австрийцы были не намного хуже, особенно такие низкопробные инженеры.

Как высокопоставленные люди своего времени, они имели свою собственную настойчивость. Если бы их не удалось убедить, Францу пришлось бы заставить их выполнить приказ.

Очевидно, это было не то, чего он хотел. Если не заставить этих людей выполнять свою работу, то малейшая небрежность в проектировании железной дороги может привести к ущербу в десятки миллионов.

Чтобы не оказаться в дураках, основные проектировщики австрийских железных дорог были кучкой национальных технических гиков, и даже внешние технические специалисты все были из немецкого региона, и все они были "правоверными" в своем мышлении.

Франц ответил: "Будущие потребности страны, это следующий шаг в национальной стратегии, есть ли вопросы?".

"Нет, Ваше Величество". Штейн ответил

Разница в идеологических представлениях не могла быть объяснена в одночасье, и Франц не стал утруждать себя объяснениями, а просто нашел причину для того, чтобы выкрутиться.

В любом случае, таких односторонне мыслящих техников было гораздо легче обмануть, чем политиков, и ему пришлось взять основу для проектирования, предоставленную Министерством железных дорог, и использовать ее, чтобы убедить правительство, а это было головной болью.

Выхода не было, это была Австрийская империя. Если император заходил слишком далеко и был им недоволен, они просто бросали свою печать и уходили.

Легко ли изменить людей?

Да, это было легко. Везде были люди, которые хотели стать чиновниками.

Но было трудно найти министров, которые были бы компетентны, лояльны и обладали достаточным престижем.

Если вы будете делать то, что хотите, то вскоре вас окружит кучка жополизов, для которых приказ - это приказ императора, и которые безоговорочно их поддерживают.

Никто не знал, будут ли они выполнены или нет. Франц знал, что 80 процентов всех хороших политик в мире были испорчены в самом низу.

Без контроля со стороны сильного правительства бюрократы интерпретируют их в своих

собственных интересах и в итоге выставляют их в плохом свете.

Никто не любит подчиненных, которые придерживаются своих принципов; такие люди часто наносят ущерб лицу лидера, а поскольку император взял на себя инициативу, они, естественно, последовали его примеру, и в итоге в правительстве остались только гибкие люди.

Каковы будут последствия, Франц не смел и думать. В любом случае, в стране, где верхние эшелоны прогнили, нижние эшелоны деградируют быстрее, чем кто-либо может себе представить.

Чтобы избежать этого, необходимо создать свод правил, и как создатель правил, человек в равной степени обязан их соблюдать.

"Учитывая реальную ситуацию в Австрии, не возникнет ли проблем с разработкой системы стандартов, подходящих для Австрии, исходя из ежегодного экономического роста в пять процентов, с учетом наших транспортных потребностей в течение пятидесяти лет?" Франц спросил

"Нет!" Штейн ответил

Он был уверен в технических вещах, а что касается темпов экономического роста, то это дело правительства, сможет ли оно достичь пяти процентов или нет, это не его дело.

Франц, казалось, о чем-то задумался и добавил: "Подожди, есть еще вопрос о соединении Священного Римского Альянса и Балкан, в будущем мы будем продвигать этот набор стандартов среди них, и в конечном итоге все железнодорожные сети будут соединены".

Конечной целью создания Священного Римского Альянса является достижение экономической интеграции, и унификация железнодорожных стандартов, естественно, является существенной частью этого.

Другие части Балкан можно было оставить в покое, но Белград нужно было взять; он был воротами на Балканы, и овладение им позволило бы контролировать жизненную силу Балкан.

Два Дунайских герцогства также должны быть взяты под контроль, поскольку это ворота для экспорта продовольствия Венгрии и важный маршрут импорта/экспорта для Австрии. (Княжество Валахия, Княжество Молдавия)

До открытия железных дорог венгерское зерно перевозилось по Дунаю к Черному морю для продажи в Европе, и венгерский регион сильно зависел от Дуная в своей импортной и экспортной торговле.

Именно поэтому Австрия решительно выступает против оккупации Россией Черноморского пролива, которая угрожает ее национальной безопасности.

Лучше было оставить профессиональные вопросы профессионалам, и проект австрийской железной дороги был запущен в спешке.

И ведь кто позволил Францу недооценить энтузиазм дворян к инвестициям?

Возможно, во многих источниках дворяне считались коррумпированными и отсталыми, но в действительности они были консервативными и прогрессивными одновременно.

Аристократы получали самое лучшее образование, получали информацию и расширяли свой кругозор так, как это не было доступно простым людям.

При таких обстоятельствах, как возможно, чтобы следующее поколение, произведенное на свет, было сплошь тупым и идиотским?

Как они могут быть консервативными и выступать против политических изменений, которые диктуются их собственными интересами, и как они могут позволять тем, кто имеет корыстные интересы, выступать против их собственных?

Настоящие дураки уже давно отошли к Богу. Австрийская революция 1848 года также привела к серьезным перестановкам в аристократии, и многие аристократы, совершившие ошибки в суждениях и ослепленные жадностью, были отстранены от власти.

В это время изменилось и мировоззрение аристократов, вернее, реальность заставила их измениться.

Чтобы как можно быстрее подавить восстание, Франц настаивал на освобождении крепостных, выкупе земли и, фактически, на уступках, сделанных дворянским сословием.

Пример французов показал им, что если они не уступят распространению революции, то в итоге потеряют еще больше, поэтому они, с одной стороны, пошли на уступки, а с другой - помогли правительству подавить восстание.

Некоторые из этих невезучих людей, оказавшихся в центре революции, предпочли бежать от этих перемен, только для того, чтобы их земли были насильно выкуплены к тому времени, когда общая картина была решена.

Эти люди, потеряв свою землю как опору, взяли на себя инициативу по поиску новых проектов для преобразования себя. В это время появились железные дороги, и многие увидели потенциал этого нового вида транспорта.

Им нужна была новая отрасль, чтобы удержать семейный бизнес от падения, и железная дорога стала выбором многих, а поскольку на ней работало так много людей, темпы строительства были искусственно ускорены.

Только тогда это произошло. На передовой уже идет подготовка к строительству, а стандарты для железнодорожного пути еще не разработаны.

Основная информация о требованиях к транспорту уже предоставлена правительством. Для проектировщиков железных дорог не составило труда рассчитать требования к пропускной способности, что, в свою очередь, еще больше упростило определение железнодорожных стандартов.

Критерии проектирования вскоре были представлены Францу, который был непрофессионалом и не мог понять другие параметры.

Министерство железных дорог предложило четыре варианта, а именно: стандартная система 1524 мм, стандартная система 1600 мм, стандартная система 1665 мм и стандартная система 1712 мм.

Все основные дороги, которые были заложены на первом этапе, были оживленными коммерческими районами. Спрос как на пассажирский, так и на грузовой транспорт является

самым высоким.

Когда была создана система железнодорожных стандартов, естественно, были учтены требования этой области, и с учетом пятидесятилетнего периода этот стандарт, естественно, значительно вырос.

Не было узкоколейных железных дорог, которые в это время были ограничены технологией строительства поездов и редко использовались при строительстве магистральных железных дорог из-за их недостаточной устойчивости и подверженности авариям с точки зрения безопасности.

Теоретически все вышеперечисленные варианты были осуществимы, и выбор того, какой из них выбрать, стал непростым.

<http://tl.rulate.ru/book/57175/1717130>