

Трудности в глазах Франца не были проблемой даже в это время.

Что касается стоимости строительства, максимальная разница между четырьмя наборами стандартов составила всего 1,2%, что означает, что стоимость строительства железной дороги не была основным фактором при принятии решения.

Если задуматься, в эту эпоху ширина железнодорожной колеи была, как правило, больше, и первая железнодорожная колея у русских была 1829 мм, прежде чем бюрократы изменили ее на 1524 мм по совету американских инженеров, чтобы заработать деньги.

Сколько было сэкономлено за счет уменьшения ширины колеи с шести до пяти футов?

(6 футов = 1,829 метра; 5 футов = 1,524 метра)

Это было 3% экономии бюджета, но, конечно, с учетом стиля императорских бюрократов, в конечном итоге это не сэкономило бы много денег.

Стандартная колея была предложена миру британцами, а с 1846 года Джон Булл ввел закон, и с этого времени система 1435 мм стала стандартной колеей для материковой части Великобритании и колоний.

Однако Индия вскоре стала исключением, стандартная колея не могла удовлетворить их транспортные потребности, британцы были прагматичны, не имея возможности увеличить ее, поэтому большинство железных дорог в Индии были стандартными 1676 мм, и, естественно, было много других железных дорог с неровной колеей.

После почти столетних усилий Великобритании, в середине 20-го века система 1435 мм стала международным стандартом ширины колеи, первоначальной целью является продвижение британской технической системы.

Была ли при этом цель ограничить грузовые возможности континентальных стран, неизвестно, и в любом случае Франц не верил, что Джон Булл будет так добр.

С технологиями середины 19 века ширококолейные железные дороги могли перевозить больше грузов, чем узкоколейные, и с гораздо большей безопасностью и скоростью, что совсем не похоже на 21 век.

Более поздние поколения решили проблему устойчивости поездов с помощью технологий, и грузоподъемность и скорость узкоколейных железных дорог были увеличены так, как нельзя было сделать в эту эпоху.

Стоимость содержания железной дороги, по сути, такая же. Железные дороги были построены совершенно одинаково, разница была только в длине шпал, и утверждение о том, что обслуживание узкоколейных железных дорог является простым, было необоснованным.

Вопрос о площади, занимаемой поездом, это полная чушь. Кто не оставляет шлагбаум по обе стороны железной дороги и не использует землю под поездом?

..... (больше никакого бреда, а то это становится уже научной фантастикой)

"Ваше Величество, поскольку нам необходимо унифицировать стандарты, возможно, было бы лучше собрать членов Священного Римского Альянса для унификации стандартов, и установить общий стандарт". Меттерних предложил.

"Есть ли, у нас время, наша железная дорога уже начала строиться?". Премьер-министр Феликс с беспокойством спросил.

"Нет никакой проблемы, строительство железной дороги только началось, и в течение года не будет принято никакого решения, которое повлияет на строительство". Министр железных дорог Штейн ответил.

Строительство железных дорог в это время идет очень медленно, только сейчас начался снос, а когда он закончится, то, что нужно выкопать и что нужно засыпать, не дойдет до строительства дорожного полотна без года или двух работы.

"Затем мы соберем всех вместе, чтобы запустить его, а Министерство железных дорог будет отвечать за выбор оптимального предложения, как мы считаем, и попытается убедить всех вместе его реализовать. Если есть аргументы, давайте выпустим наборы стандартов и пусть все проголосуют по ним, поскольку все они в любом случае подходят для Австрии". Франц равнодушно сказал.

"Тогда 1676 мм, этого стандарта уже достаточно для наших нужд, и безопасность гарантирована". Штейн дал быстрый ответ.

Что касается международных стандартов для железных дорог, есть ли они в это время? Кто узнает его и как?

Вы знаете, что когда британцы строили Западную железную дорогу, они обнаружили, что их стандартная система не может гарантировать безопасность из-за слабых технологий, и все перешли на широкую колею, только чтобы отступить и перестроить, когда технология была доведена до совершенства в конце 19-го века.

После того как Священный Римский Альянс установит новый стандарт, будущее международных стандартов железнодорожной колеи могло бы состоять из двух наборов.

Если бы железнодорожные стандарты южногерманских земель были унифицированы, последовала бы Пруссия этому примеру или нет?

Если нет, то обе стороны будут отрезаны друг от друга экономически; если да, то Центральная и Южная Европа будут объединены, и последствия этого, несомненно, будут огромными.

Будучи императором, многие вещи должны были рассматриваться как военно-политические. Так, например, если бы Австро-Венгрия и ленинизм унифицировали свои железнодорожные стандарты, Франц бы сразу поморщился.

(Ленинизм — философское, политическое и социально-экономическое учение, созданное В. И. Лениным)

Причина известна без слов: любая страна, которая является соседом ленинизма, должна быть осторожной. Даже если они союзники, они все равно должны быть на чеку.

В это время все крупные европейские державы фактически имели несколько моментов внешнего давления, и Австрия не была исключением; социальные реформы только начались и еще не успели воплотиться в национальную мощь.

Британцы также не были на пике своего могущества, Индия еще не была полностью съедена

ими, Австралия и Новая Зеландия все еще имели малые силы, в Южной Африке только создали несколько опорных пунктов на побережье, Юго-Восточная Азия была колонизирована, в Египте все еще доминировали французы, и великая колониальная империя еще не завершила свою работу.

Французы были заняты внутренней борьбой, а внутренние конфликты русских просто подавлялись, только чтобы быть спровоцированными внешними силами.

Прусское королевство все еще полагалось на внешние войны, чтобы снять социальную напряженность, внутренние реформы только начинались, и вооруженные силы были, очевидно, сильны, но внутренняя экономика - нет.

Испания все еще находилась в упадке, и социальные реформы еще не были начаты; Соединенные Штаты, далеко по другую сторону океана, все еще были лишь сельскохозяйственной страной с населением чуть более 20 миллионов человек, и ее основным экономическим доходом был экспорт хлопка.

Размышляя об этом, Франц вдруг пришел к идее, что он должен найти возможность поиздеваться в Южной Африке.

Южная Африка была настолько велика, что британцы установили колониальное правление только на побережье, внутренние районы были еще не освоены, и, кроме мыса Доброй Надежды, британцы не уделяли внимания другим территориям.

Сейчас британцы слишком заняты, чтобы заботиться о других частях Африки, там так много точек входа, если они присоединятся сейчас, они могут даже получить кусок мяса.

Если они не могут, они могут начать с Намибии, затем взять Ботсвану и зачистить ее; или они могут начать с Танзании, взять Замбию и Зимбабве и зачистить южноафриканскую глубинку.

В теории все это очень хорошо, но на практике это не кажется возможным.

Теоретически, она не так уж сложна, и если он будет следить за тем, чтобы уровень смертности не превышал 10 процентов, то все будет в порядке.

В теории это прекрасно, но если бы он реализовал это на практике, то обнаружил бы, что люди не такие уж и смелые.

За исключением тех случаев, когда есть стимул для получения прибыли, например, открытие золотого рудника в Южной Африке, тогда люди вдруг становятся храбрыми, а болезни, паразиты и звери не представляют собой ничего страшного.

К сожалению, когда золото будет обнаружено, очередь дойдет не до Австрии. Если только ее не заняли раньше, а затем не объединились с бурами, то ограбить англичан просто не было никакой возможности.

Здравомыслие есть здравомыслие, эта мысль никогда не задерживалась у Франца.

В любом случае, до открытия золота в Южной Африке оставалось еще много времени, поэтому было решено поддержать африканских колонизаторов у себя дома и позволить им сначала прийти и основать опорный пункт.

К моменту начала англо-бурской войны Австрия, вероятно, поднялась бы на высокий уровень и

нуждалась бы в плацдарме либо для поддержки буров и усугубления проблем Джона Булла, либо для того, чтобы войти на первыми и получить свою долю.

(Первая англо-бурская война 1880—1881)

Должно было настать подходящее время, желательно, когда британцы будут сами по себе, и можно будет провести внезапную атаку для установления фактов.

В это время международное право гласит, что земля принадлежит тому, кто первым ее захватил, при условии, что ее он сможет сохранить.

Было еще рано, не нужно было торопиться с действиями. Франц был не из тех, кто действует вслепую, и сейчас казалось необходимым добиваться строительства Суэцкого канала.

У Австрии не было возможности доминировать над каналом, но можно было способствовать тому, чтобы он стал каналом международного кондоминиума.

Исторически сложилось так, что когда был построен Суэцкий канал, британское правительство всеми силами противилось этому, считая, что он будет угрожать их морскому господству.

Британская общественность считала, что канал не сможет принимать большие суда, и акции компаний канала остались практически нетронутыми в Британии.

Вместо этого они хорошо продавались во Франции, и компания по строительству канала была почти закончена, когда работа над проектом была остановлена из-за нехватки средств, только для того, чтобы его завершила семья Ротшильдов.

Исторически канал был открыт в 1869 году, достаточно, для того чтобы австрийский флот набрал вес.

Австрийский флот стал немногочисленным игроком на канале, но можно было стать акционером.

Исторически сложилось так, что Франция была вынуждена отказаться от Суэцкого канала, потому что не выдержала британского давления и финансовых проблем, но если бы он стал совместным франко-австрийским предприятием, результат был бы другим.

У Франца голова шла кругом от того, как поступить дальше. Отношения между державами были очень сложными, они одновременно сотрудничали и наносили друг другу удары.

В один день они объединяли свои силы здесь, в другой - воевали в другом месте.

Если он захочет уменьшить конфликты, он может сделать что-то вроде австро-российского пакта, где каждый берет то, что хочет, и заранее договаривается о своих сферах влияния.

До тех пор, пока можно представить, что это невозможно, Австрия может пойти на уступки России, и это при условии, что их основные стратегии не противоречат друг другу.

Франц также знал, что как только русская стратегия начнет действовать, они будут осаждены британскими и французами и османами, и что национальная мощь медведя не сможет поддержать столь длительную войну на истощение, и что поражение неизбежно.

Если бы Великобритания и Франция не проявили инициативу по вторжению в Россию, Австрия

была бы втянута в войну только благодаря альянсу. Только открыв карту, можно увидеть, что Британии и Франции было бы трудно напасть на Россию, если бы Россия не возглавила войну.

Очевидно, что второй раз это произойти не может, и Австрия может выбрать в союзники только крупную державу, а не две с половиной, которые раскачиваются то влево, то вправо, легко могут быть прихлопнуты до смерти.

<http://tl.rulate.ru/book/57175/1718435>