

TY133
1589/11

MARCEL PESCHAUD

Secrétaire général du Comité de Direction des grands
réseaux de Chemins de fer français

LES CHEMINS DE FER ALLEMANDS ET LA GUERRE

CHARLES-LAVAUZELLE & Cie

Editeurs militaires

Paris, Boulevard Saint-Germain, 124

Limoges, 62, Avenue Baudin * 53, Rue Stanislas, Nancy

1927

СССР

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ВОЙНА И ЭКОНОМИКА

2799

1943

МАРСЕЛЬ ПЕШО

III/84

ГЕРМАНСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ И ВОЙНА

ПЕРЕВОД С ФРАНЦ.

А. А. ВЛАСОВА

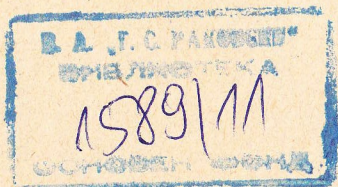
ПОД РЕДАКЦИЕЙ

Н. М. ПОТАПОВА

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА 1931



ЛЕНИНГРАДСКАЯ
ТИПОГРАФИЯ
ПЕЧАТНЫЙ
ДВОР
ЛЕНИНГРАД
Тел. 2-11-11



От редакции. Стр. 8

Подготовка железных дорог к войне	9
Правительственная политика	10
Прогрессивный выкуп	—
Укрепление правительственного и военного авторитета	15
Постепенная подготовка железных дорог к войне	16

Обязанности железных дорог	20
Организация мирного времени	21
Организация военного времени	23
Сравнение с французским управлением	24
Изменения в германском управлении за время войны	26
Сравнительные данные штатов военного ведомства на железных дорогах в начале и в конце войны	27
Железнодорожные войска	30

Протяжение сети	35
Стратегический характер германской сети	36
Русская граница	40
Австрийская граница	42
Французская граница	—
Люксембургская граница	43
Бельгийская граница	44
Голландская граница	47
Различные линии и дополнительные работы	48
Практическая выгодность начертания германской сети со стратегической точки зрения	—
Содержание сети. Изменения и улучшения ее в течение войны	50
Сеть завоеванных областей	52

Общие данные	55
Паровозы	56
Пассажирские и товарные вагоны	58

Уничтожение обозначений на французских и бельгийских вагонах, захваченных Германией	59
Возврат подвижного состава при перемирии	60

Военные перевозки.

Состояние угрозы войны	64
Мобилизационные перевозки	66
Затруднения в движении	68
Военные перевозки к различным фронтам	70
Поезда с отпускными	—
Перевозка войск пополнения	—
Перевозки продовольствия, боевых припасов и материалов	72
Перевозки при отступлении и демобилизации	—

Гражданские перевозки.

Расстройство движения	73
Пассажирское движение	75
Ограничение транспорта в 1916 г.	77
Ограничение транспорта в 1917 г.	79
Технические мероприятия	81
Дальнейшие ограничения в транспорте, произведенные в конце 1917 г. и в 1918 г.	82
Жалобы и протесты	83
Усиление ограничений	84
Последствия демобилизации	85
Товарное движение	—
Условия перевозки товарных грузов	88
Топливо	—
Железная руда	91
Хлеб	—
Картофель	92
Боевые припасы	—
Первоначальные меры, принятые для урегулирования движения	93
Крытые вагоны	94
Объединение отправок	—
Сокращение сроков погрузки	—
Повышение платы за простой вагонов	95
Перевозки водой	96
Другие средства транспорта	97
Статистические данные	—

Кризис перевозок.

Первые проявления кризиса (1915—1916 гг.)	100
Новые мероприятия немецких властей по устранению кризиса перевозок	103
Усиление кризиса в 1917 г. и меры, прин. для его устранения	104
Нагрузка вагонов	105
Попытки замены железных дорог водным транспортом	—

Вопрос рабочей силы	107
Организационные мероприятия в железнодорожной службе	108
Серьезность кризиса по официальным документам	110
Причины расстройств железнодорожного движения	117
Удлинение расстояний	119
Недостаток сырья	120

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРСОНАЛ И МОБИЛИЗАЦИЯ.

Железнодорожный персонал накануне войны	122
Мобилизованный персонал	—
Замена мобилизованного персонала	126
Другие меры, принятые для разрешения кризиса железнодорожного персонала	127
Меры обеспечения персонала, пострадавшего на войне	128
Численность железнодорожного персонала к концу войны	—

Волнения среди персонала и вопрос заработной платы.

Волнения замещающего персонала	129
Вопрос о праве стачек	130
Вопрос о заработной плате	131

ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ И РЕОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Отражение войны на германских железных дорогах	133
Введение 8-часового рабочего дня; отмена сдельной работы; увеличение окладов содержания	134
Положение германских железных дорог в 1919 г.	135
Закон о национализации 1920 г.	—
Кампания в защиту интересов частной промышленности	138
Предложения частной промышленности	—
Отношение правительства к этому вопросу	142
Доклад социал-демократов	144
Доклад синдикалистов-христиан	145
Доклад доктора Сименса	146
Проект правительства	—
Организация дорог после издания закона о национализации	147
Отмена закона о 8-часовом рабочем дне	148
Бюджетная автономия и финансовое положение сети после перемирия	150
Проблема уплаты репараций и план Дауэса	158
Учреждение Общества государственных железных дорог	161
Первые результаты реорганизации германских жел. дорог	163
Заключение	164

ОТ РЕДАКЦИИ.

Труд Марсея Пешо не только дает ясную и полную картину подготовки германских железных дорог к империалистической войне и подробно характеризует обстановку, при которой выполнялись во время войны гражданские и военные перевозки, но также приводит те практические решения, которые принимались в связи с возникавшими во время военных действий вопросами.

Научная и практическая ценность труда Марсея Пешо значительно повышается тем, что в тексте имеются многочисленные ссылки на исторические и цифровые данные документального характера и что автор проводит ряд параллелей между условиями и результатами деятельности французских и германских железных дорог в одни и те же периоды войны. Однако выявляя милитаристический характер железнодорожного строительства довоенной Германии, автор усердно пытается взять под свою защиту французские железные дороги.

Перевод труда Марсея Пешо издается в сокращенном виде. Исключены, как не имеющие в наших условиях широкого практического значения, части труда, посвященные железнодорожной финансовой политике и тарифам.

ВВЕДЕНИЕ.

Подготовка железных дорог к войне.

В войне 1914 — 1918 гг. яснее, чем во всех предыдущих войнах, проявилась та первостепенная роль, которую железные дороги играют в современных стратегических операциях. Мы уже имели случай оценить эту роль, говоря об организации французской железнодорожной сети в предвидении войны и ее деятельности в продолжение военных действий.¹

Военное значение железных дорог было давно признано в Германии такими авторитетами, как Лист и фельдмаршал Мольтке. Со времени Садовой и Седана Генеральный штаб ни на минуту не терял из вида необходимости тесного сотрудничества между армией и железными дорогами, а правительство одновременно с этим неуклонно стремилось к тому, чтобы дать железным дорогам однородную и легко управляемую организацию.

Известны характерные слова Мольтке: «Мы так убеждены в выгоды инициативы при ведении военных действий, что предпочитаем сооружение железных дорог сооружению крепостей: одна лишняя железная дорога, пересекающая страну, даст два дня разницы в сосредоточении армии и настолько же ускоряет начало операций».²

Генерал фон-Шлиффен, обращаясь с речью к первому полевому железнодорожному батальону по случаю 26-летия со дня его организации, развивал ту же точку зрения: «Железные дороги сделались таким средством ведения войны, без которого современные большие армии не могут быть ни сосредоточены, ни двинуты вперед. В настоящее время собираются сведения не только о числе батальонов противника,

¹ См. наш труд «Politique et fonctionnement des transports par chemin de fer pendant la guerre» («Политика и железнодорожные перевозки во время войны»).

² Мольтке, Die operativen Vorbereitungen zur Schlacht (Оперативная подготовка к сражению).

но также о числе его железных дорог, а при оценке неприятельских сил принимается во внимание и храбрость, и вооружение армии противника, и дееспособность его железных дорог. С 1866 г., а особенно с 1870 г. мы вступили в новый фазис искусства ведения войны».

Правительственная политика.

Германский генеральный штаб, считая железные дороги тем основанием, на котором должно базироваться ведение военных операций, старался подготовить их к предстоявшей им во время войны роли. К этой цели была направлена вся германская правительственная железнодорожная политика, причем одновременно применялись три способа: 1) прогрессивный выкуп всех линий, эксплуатировавшихся частными компаниями, чтобы обеспечить всей сети единство действия, 2) укрепление влияния правительства и военных властей на железные дороги и 3) фактическая подготовка железных дорог к войне.

Прогрессивный выкуп. — Вначале раздробленность территории на многочисленные государства и отсутствие центральной власти являлись серьезным препятствием однородному развитию железных дорог. В 1846 г. германская сеть заключала в себе 2 162 км, но ей недоставало единства организации. Целый ряд линий был построен под руководством частных предпринимателей лишь с гарантией со стороны государства известного процента прибыли. Такова была система, предпочитавшаяся в Пруссии и одобренная министром Роттером. В своей записке от 1843 г. он указывал, что государство не может самостоятельно строить железные дороги и должно поручать сооружение главных линий под своим руководством и наблюдением анонимным акционерным компаниям, которым можно было бы гарантировать прибыль в $3\frac{1}{2}\%$. Тем временем государство, накапливая дивиденд с принадлежащих ему акций и дополнительные прибыли, образует по истечении 2 лет фонд для выкупа линий. Правительства Бадена, Вюртемберга, Ганновера и Брауншвейга вопреки этой системе вели постройку железных дорог за свой собственный счет.

Признаки объединения между соседними железными дорогами обнаружили с 1846 г. Был основан «Союз правлений германских железных дорог», который в 1847 г. объ-

единял 49 германских и австрийских железнодорожных предприятий, расположенных на территории германской федерации, и должен был значительно расшириться к 1914 г. Это объединение вскоре привело к обсуждению серьезных вопросов, главным образом касавшихся тарифов. До тех пор тарификация систематически не регулировалась, и между тарифами отдельных компаний существовала огромная разница. Для устранения этого неудобства в 1855 г. были созданы «объединенные тарифы», которые комбинировали согласованные маршруты и прямые тарифы.

К этому времени протяжение всех германских железных дорог достигало 8 652 км, а общие доходы — 184 145 697 марок, из которых 60 457 302 марки приходились на долю пассажирского движения и 115 754 193 марки — на товарное движение. Доход с километра равнялся 21 284 маркам при расходе в 11 206 марок. Коэффициент эксплуатации составлял 52,6%, а прибыль на основной капитал — 5,51%.

В этот период государствам принадлежало приблизительно такое же число километров железных дорог, как и частным компаниям: 4 024 км против 4 264 км. Двойственность эксплуатации имела свои выгоды. Эксплуатация компаний делала более возможным коммерческое управление и менее казенную политику. Можно сказать, вместе с авторами книги «Современные железные дороги»,¹ что тщательная переработка и установление германских тарифов обязано экономической борьбе, вызванной одновременным существованием многочисленных правлений частных и государственных железных дорог.

Тем не менее идея государственной эксплуатации всех железных дорог завоевала в Пруссии твердую почву. Присоединение Ганноверского королевства, Гессенского курфюрства, герцогства Нассау и вольного города Франкфурта в 1866 г. увеличило железнодорожную сеть Пруссии с 1 965 км до 3 322 км. В это же время чрезвычайно возросла и вся сеть германских линий. За 4 года, с 1866 г. по 1870 г., она увеличилась на 4 868 км, т. е. более чем по 1 000 км в год, причем в течение одного только 1870 г.

¹ «Современные и в частности германские железные дороги» (т. III, изд. Р. Габинга в Берлине). Труд, составленный в 1912 г. под руководством министра общественных работ Пруссии, министра путей сообщения Баварии и высших железнодорожных властей других государств (см. издание 1922 г.).

к ней прибавилось 1 510 км. В следующем году в собственность Германской империи перешли отнятые у Франции 766 км железных дорог Эльзас-Лотарингии; эти линии также значительно усилили сеть железных дорог германского государства. Правление эльзас-лотарингских железных дорог, подведомственное главной дирекции, находившейся в Страсбурге, получало распоряжения непосредственно от канцлера до 1879 г., когда было учреждено специальное управление, имевшее начальником прусского министра общественных работ.

После основания Германской империи правила железнодорожного движения, которые содержались в конституции Северной германской конференции, установленной несколькими годами раньше, распространились на великие герцогства Баденское и Гессенское, а также и на Вюртемберг. Только Бавария, всегда стремившаяся к самостоятельности, сохранила за собой особое положение, освободив свое железнодорожное дело от надзора и законодательства империи. Однако в силу статьи 47 конституции правления всех германских железных дорог были обязаны сообразоваться с потребностями империи в области государственной обороны и перевозить войска и военные припасы по пониженным тарифам.

В 1873 г. было создано имперское управление железных дорог, на которое была возложена обязанность надзора над железными дорогами и наблюдения за выполнением ими предписаний закона. Тогда же правительство выработало проект, который смог быть осуществлен только в 1920 г. и который заключался в создании сети, охватывающей все железные дороги империи и подчиненной имперскому правительству. Хотя настроения государств, в особенности южных, и были в то время слишком оппозиционны бисмарковской политике, чтобы последняя могла иметь успех, но Бисмарк был не таким человеком, чтобы останавливаться перед трудностями, и прусское правительство, оценив по достоинству пользу, которую оно могло извлечь от объединения железных дорог в имперскую сеть, попыталось в 1876 г. провести эту операцию в жизнь. В это время в сети железных дорог было еще большое число линий, из которых одни принадлежали отдельным государствам германской конфедерации, другие же, бывшие в концессиях, находились в распоряжении многочисленных частных компаний. Эксплоатация

и финансовое управление концессионных линий оставляли желать лучшего. Хотя после войны 1870/71 г. движение значительно развилось, но линии с трудом справлялись со своей задачей. Жалобы со стороны населения были весьма настойчивыми, и это было удобным предлогом для Бисмарка, чтобы вновь попытаться провести в жизнь свои начинания. Однако и на этот раз высшая комиссия по расследованию натолкнулась на противодействие отдельных государств, которые, за исключением Пруссии, не желали лишаться своих линий; это заставило Бисмарка отказаться от выполнения намеченного им плана — общего выкупа железных дорог в пользу империи. Но то, что он не смог сделать прямо, он постарался осуществить обходными путями. Поощряемый императором Вильгельмом и пользуясь содействием министра Майбаха, он сумел выкупить все большие частные линии Пруссии. Этот выкуп, что часто упускалось из вида, был произведен скорее в военных интересах, чем из соображений экономического или финансового порядка. Нельзя привести этому более убедительного свидетельства, чем слова Мольтке, который в 1880 г. высказался по этому поводу в следующих выражениях: «Нет сомнения в том, что с точки зрения военных интересов безусловно желателен переход наиболее важных линий железных дорог под управление государства. В наше время железные дороги сделались одним из наиболее действительных средств войны; перевозка больших масс войск к некоторым пунктам представляет собою чрезвычайно обширную и сложную операцию, которая должна быть объектом постоянной подготовки. Всякая новая линия сообщения вносит изменения в наши планы. Даже если мы не используем все линии, мы должны требовать их передачи в руки государства: очевидно, что операции будут значительно упрощены, если, вместо того чтобы договариваться по этому поводу с 49 управлениями, нам пришлось бы иметь дело только с одним».

Операция выкупа, начатая в 1878 г., непрерывно продолжалась, и к 1855 г. прусские железнодорожные общества исчезли. Под влиянием Пруссии другие германские государства делали то же самое в своих границах, и к 1885 г. все большие железнодорожные линии Германии сделались государственными. Однако единое управление железных дорог, о котором мечтали Бисмарк и Мольтке, еще не было осуществлено, поскольку существовали 8 государственных

управлений. Значение последних было далеко не одинаковым; наиболее обширная сеть находилась в руках Пруссии. Все же с точки зрения концентрации и единства управления был достигнут очень большой успех по отношению к прежнему положению вещей. Позднее были в свою очередь выкуплены линии менее значительные, и к 1900 г. в Германии, так сказать, не существовало больше частных линий государственного значения.

Несколько лет спустя имперское правительство попыталось усилить свое влияние на железных дорогах, стараясь заставить отдельные государства признать общность эксплуатации всех германских линий. Осуществление этого проекта могло конечно представлять некоторый интерес с экономической точки зрения для эксплуатации мирного времени; однако бесспорно, что он был вызван главным образом соображениями военного характера.

Этот империалистический план опять, как и при установлении единой германской сети, встретил живейшее противодействие со стороны отдельных государств, за исключением Пруссии. Несмотря на то, что имперское правительство неоднократно пыталось сломить это сопротивление, проект объединения эксплуатации потерпел неудачу. Впрочем, отвергая этот проект, как отнимавший самостоятельность в управлении сетями, правительства отдельных государств согласились на объединение эксплуатации в отношении товарных вагонов. Для имперского правительства это было уже довольно значительным успехом.

С 1880 г. в это объединение входили железные дороги Пруссии, Гессена и Эльзас-Лотарингии. Затем к нему присоединились железные дороги Ольденбурга и Мекленбурга. Другие большие государства вошли в состав этой организации значительно позднее, а именно: Бавария — в 1908 г., Саксония, Вюртемберг и великое герцогство Баденское — в 1909 г. Делами объединения ведало Главное королевское бюро подвижного состава в Берлине. Объединение товарных вагонов позволило пользоваться всеми вагонами без различия на всех сетях. Это было первой выгодой. Но этот порядок заключал в себе и некоторые другие преимущества. Управление объединения устанавливало типы вагонов, заботилось об их содержании и переустройстве, вводило меры улучшения в использование подвижного состава и руководило распределением вагонов между различными сетями.

С интересующей нас точки зрения особенного внимания заслуживает то, что новый порядок принуждал отдельные управления железных дорог пополнять их вагонные парки. Кроме того управление объединения следило не только за тем, чтобы эти парки поддерживались на высоте всех требований, но также и за тем, чтобы типы вагонов, находившихся в обращении, получали все возможные усовершенствования. В этом отношении, и особенно с военной точки зрения, общность пользования вагонами несомненно повысила мощность германских железных дорог.

Таким образом, если учесть: а) политическое влияние, которое имперское правительство оказывало уже перед войной на отдельные государства; б) значение линий, эксплуатирувавшихся Пруссией (пруско-гессенская сеть) или находившихся под непосредственным влиянием федерального правительства (как сеть Эльзас-Лотарингии), и в) права, дарованные конституцией имперскому правительству в отношении железных дорог империи, позволявшие ему устанавливать единые правила эксплуатации и тарификации и осуществлять общность пользования товарными вагонами, то можно сказать, что план Бисмарка, направленный к объединению германских железных дорог под единым управлением, хотя и провалился в той форме, в какой он был первоначально создан, но цель, которую он преследовал, практически была достигнута.

Укрепление правительственного и военного авторитета. — Планы Бисмарка были реализованы также в части укрепления правительственного и военного авторитета на железных дорогах. Если в первое время железные дороги игнорировались германскими военными кругами, то это отношение быстро изменилось. Уже во время войны 1866 г. железные дороги, реорганизованные Мольтке, оказали Пруссии значительные услуги. Пользуясь опытом этой войны, прусский генеральный штаб продолжал улучшать организацию железных дорог, имея в виду их использование в будущей войне. В продолжение войны 1870/71 г. германские железные дороги находились в условиях, вполне удовлетворявших всем требованиям. Их задача была, кроме того, сильно облегчена военными успехами армии, благодаря которым война непрерывно велась на французской территории.

Так как война 1870/71 г. доказала огромное стратегическое значение железных дорог, основатели Германской импе-

рии немедленно занялись усилением на них влияния имперского правительства. Конституция империи подчинила германские железные дороги надзору и законодательству империи (ст.ст. 4 и 8). Согласно этим постановлениям имперское правительство оказывало решающее влияние на постройку железных дорог; оно рассматривало проекты железных дорог, имевших военное значение, и наблюдало за тем, чтобы их устройство отвечало тем потребностям, которые они должны будут удовлетворять во время войны. Сверх того, в отношении сооружения железных дорог, статья 41 конституции сохраняла за имперским правительством весьма важную прерогативу. Железные дороги, признанные необходимыми для «обороны» (известно, что обозначает это слово в Германии), в силу имперского закона могли, даже при противодействии отдельных государств, территорию которых вышеупомянутые дороги должны были пересекать, строиться за счет государства или отдаваться в концессию частным предприятиям с правом принудительного отчуждения. Кроме того имперский закон от 21 декабря 1871 г., ограничивая права собственности в районах крепостей, позволял военному министерству оказывать содействие постройке новых линий и переустройству старых по соседству с укреплениями.

Наконец статья 46 конституции предоставила имперскому правительству право устанавливать законодательным путем правила сооружения и оборудования железных дорог, представляющих интерес для государственной обороны, а согласно статьи 47 правления железных дорог были обязаны удовлетворять все требования имперских властей, направленные к использованию железных дорог в целях государственной обороны, а именно — они должны были перевозить по единым пониженным тарифам войска и военные материалы. Это постановление было развито и дополнено законом от 13 июня 1873 г. о военных повинностях, декретом от 1 июня 1876 г., законами от 13 февраля 1875 г. и 24 мая 1898 г. о натуральной повинности для вооруженных сил мирного времени и наконец декретом от 13 июня 1898 г.

Постепенная подготовка железных дорог к войне.¹ — В 1833 г. «Westphalien Harkort» подчеркнул военное значение

¹ Для подробного ознакомления с историей заблаговременной подготовки германских железных дорог к войне, см. M. Edwin, A. Pratt, The rise of rail-power in war and conquest, 1915.

линии Минден — Кёльн. В 1836 г. появилась брошюра «О военном использовании железных дорог». В 1842 г. Пёниц опубликовал свою работу о железных дорогах как операционных линиях, а Большой генеральный штаб издал в 1858 г. «Исследование условий движения и оборудования германских железных дорог и соседних иностранных железнодорожных линий с военной точки зрения». Мольтке мог с полным правом писать в 1844 г.: «В то время как французская палата обсуждает железные дороги, Германия их строит».

Именно Пруссией в 1846 г. был произведен первый на континенте опыт крупной перевозки войск: 12 000 человек с лошадьми, орудиями и боевыми припасами — в направлении на Краков.

Однако в области собственно военной организации железных дорог Пруссия до 1861 г. ограничилась изданием ряда приказов, относившихся к перевозке войск большими массами. Но война за освобождение (1861—1865 гг.), которую можно считать началом научного использования железных дорог армией, побудила Пруссию в 1864 г. создать первое отделение железных дорог в составе Большого генерального штаба. Эта новая организация получила возможность доказать свою полезность и активность в том же году в войне с Данией. Выгоды, которые давали железные дороги в смысле повышения быстроты мобилизации и сосредоточения войск, в полной мере подтвердились и в войну с Австрией в 1866 г.

Однако за время этой короткой кампании в организации железных дорог, еще совершенно примитивной, выявилось много недостатков, особенно в области снабжения продовольствием. Поэтому немедленно после войны был создан междуведомственный комитет из офицеров генерального штаба и железнодорожных властей под контролем Мольтке для изучения мер, необходимых в целях соответствующей организации прусской военной транспортной службы, чтобы избежать повторения сделанных ошибок и придать железным дорогам наибольшую работоспособность в новой войне. К тому же осуществление всех этих мероприятий еще в мирное время представлялось тем более желательным, что возможность конфликта с Францией начинала уже определяться.

Проект, разработанный вышеуказанным комитетом в форме «устава этапной службы», был утвержден прусским

Марсель. Цепочка

1589/11

ОСНОВНОЙ ФОНД

королем 2 мая 1867 г.; будучи принят затем большинством других германских государств, он сохранялся в тайне до момента его применения на практике в войне 1870/71 г. Основой названного устава была «инспекция этапов», ведомственная генеральному штабу; в обязанности ее входили: 1) обеспечение перевозок армии и ее пополнений в людях, лошадях, продовольствии, боевых припасах и пр.; 2) организация эвакуации больных, раненых, пленных и трофеев войны внутрь страны; 3) охранение коммуникационных линий — железных дорог, шоссе, мостов, телеграфа и почты — при содействии корпуса полевых железнодорожных войск и войск, специально назначенных для этой цели; наконец, 4) организация коммуникационных линий в занятых неприятельских провинциях. Подготовка указанных выше мероприятий была поручена центральной комиссии, составленной частью из офицеров генерального штаба и военного министерства, частью из высших чиновников министерств торговли, промышленности, общественных работ (которое тогда контролировало железные дороги) и внутренних дел.

Двое из членов центральной комиссии — офицер генерального штаба и железнодорожный чиновник, состоявший при министерстве торговли, — составляли «исполнительный комитет» и осуществляли общий контроль над выполнением военных перевозок. По отбытии из Берлина главного командования этот комитет, который должен был его сопровождать, заменялся вспомогательным исполнительным комитетом для выполнения всех предназначавшихся для армии перевозок из внутренних областей страны. На время войны он состоял при центральной комиссии по управлению линиями и станциями.

В основе описанная организация уже представляла собою ту форму, какую она имела в 1914 г., но с гораздо менее определенным распределением функций, чем это было установлено впоследствии, — особенно в области сотрудничества военных и гражданских властей. Известный своей компетентностью в этом деле Вебер писал в 1870 г.: «Слишком мало значения придавалось до сих пор практической ценности умелого сотрудничества военных и гражданских властей в деле организации железных дорог. Некоторые требования военных властей, практически неосуществимые по самой природе железных дорог вообще или некоторых линий в частности,

вызывали недоумение и недоброжелательство со стороны гражданских властей. Все это происходит от того, что обе стороны, не имея достаточно определенного понятия о своих функциях и задачах, противопоставляют свои праша, вместо того чтобы их согласовать». «И результатом этого, — говорит Вебер, — являлись неправильности, задержки, перемены движения, загромождение станций и путей, вызванные недостатками в организации службы и плохим использованием подвижного состава».

Еще до окончания войны 1870 г. прусский генеральный штаб под руководством военного министра попытался устранить выявленные войной недочеты в организации транспорта. Вышедшее 20/VII 1873 г. новое постановление отменило постановление от 2/V 1867 г., применявшееся в течение войны, а путем дополнительных распоряжений, опубликованных в разное время, особенно же в 1888, 1889 и 1908 годах, германские железные дороги были приведены к той военной организации, которая существовала накануне войны 1914 г. и которую мы вкратце изложим.

АДМИНИСТРАТИВНАЯ И ВОЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ.

Обязанности железных дорог.

В предвидении войны административная и военная организация германской железнодорожной сети была разработана с большой тщательностью; ничего не было упущено или оставлено без внимания. Мы укажем здесь существенные черты этой организации, как они приведены в упомянутом уже выше труде «Современные и в частности германские железные дороги».

Согласно статье 15 закона о повинностях в мирное время, все германские железные дороги были обязаны перевозить войска и грузы сухопутных и морских вооруженных сил за плату, которая устанавливалась общим тарифом, утвержденным германским союзным советом и периодически пересматриваемым. Эти перевозки совершались по ценам ниже коммерческих тарифов.

В случае войны входил в силу закон о повинностях в военное время, который действовал со дня объявления мобилизации и до перехода на мирное положение. Согласно статье 28 этого закона, администрация германских железных дорог была обязана: 1) держать наготове воинское оборудование для вагонов, необходимых для перевозки войск и лошадей; 2) обеспечить выполнение перевозок войск и всего необходимого для войны; 3) предоставлять в распоряжение военного ведомства личный состав и материалы для постройки и эксплуатации железных дорог.

Обязательность перевозок понималась не только в смысле выполнения самых перевозок войск, но она охватывала и все вспомогательные повинности, относившиеся к перевозкам. Администрация железных дорог должна была: наблюдать, чтобы станции были свободны; строить санитарные ramпы, временные помещения для продуктов и товарные навесы; оборудовать вагоны для транспортирования войск и лошадей; грузить и разгружать материалы; сооружать устрой-

ства для снабжения водой питательных пунктов и водопоев; реорганизовывать службу движения и тяги для удовлетворения потребностей воинского движения; оборудовать санитарные поезда, вспомогательные санитарные поезда и поезда с больными (без специального госпитального оборудования); готовить помещения для интендантства и продовольственных заведений, столовых и водопоев, которые должны поступать в ведение военных властей.

Обязательства, касавшиеся личного состава, относились только к железным дорогам, подлежащим военной эксплуатации (мы увидим дальше, что под этим нужно подразумевать). Они заключались, с одной стороны, в отказе администрации от услуг своих агентов и рабочих и в предоставлении их в распоряжение военных властей, а с другой стороны, в предписании нести этим агентам военную службу на железных дорогах. Материальные обязательства распространялись как на предметы, необходимые для постройки и оборудования железных дорог, так равно на вагоны и паровозы.

Согласно статье 29 того же закона, к военным перевозкам в военное время применялся тот же тариф, что и в мирное время (тариф, опубликованный 18 января 1899 г.: 1 пфенниг за километр). В силу этого закона, железнодорожная администрация не получала вознаграждения за предоставление своего персонала военным властям, но последние должны были платить этому персоналу в продолжение всей его военной службы жалованье мирного времени и заботиться об его продовольствии.

Помимо этих правил, которые распространялись на железные дороги вне фронтовой зоны, железные дороги, находившиеся в зоне военных действий, всецело подчинялись военным железнодорожным властям. Эти последние безапелляционно решали, нужно ли прерывать или продолжать железнодорожное движение, и устанавливали его организацию (именно — состав и сопровождение поездов, охрану поездов, станций и материалов).

Собственно военная организация железных дорог в Германии регламентировалась правилами о военных перевозках, основанными на двух указанных выше законах. Таким образом она была различна для мирного и военного времени.

Организация мирного времени. — Правила о военных перевозках были введены декретом от 18 января 1899 г. Выпол-

нение этих перевозок в мирное время в общем совершалось на основании правил, которым подлежали и все другие перевозки по железным дорогам, с той разницей, что учитывались их специальные особенности. В военное время в обязанность некоторых станций или линий входило устройство соответствующих приспособлений временного или постоянного характера, в зависимости от требования военных властей, и правила предусматривали, чтобы эти приспособления, если применение их должно было осуществляться с началом военных действий, заготавливались еще в мирное время.

Для подготовки и выполнения военных перевозок была необходима совместная работа военных и гражданских железнодорожных властей. Поэтому была создана специальная организация, которая при объявлении войны 1914 г. еще сохраняла в своих главных чертах форму, принятую ею во время войны 1870 г. и впоследствии усовершенствованную под влиянием уроков этой войны. Несмотря на то, что эта организация была предназначена прежде всего для военного времени, она уже в мирное время оказывала услуги по выполнению военных перевозок и подготовке использования железных дорог во время войны.

Военный министр Пруссии имел большую власть над всем, что касалось военного использования германских железных дорог. Однако его компетенция не простиралась на баварскую сеть; военный министр этого государства на своих дорогах играл такую же роль, какую играл министр Пруссии на дорогах других государств.

Начальник железнодорожного отделения прусского генерального штаба являлся в мирное время начальником железнодорожных военных органов, в состав которых входили: железнодорожное отделение прусского Большого генерального штаба; бюро линейных комендатур и бюро станционных комендатур.

Как правило, при каждой железнодорожной дирекции существовало бюро линейной комендатуры (это бюро в общем было равноценно французским железнодорожным комиссиям).¹ Бюро станционных комендатур (которые соответствуют французским станционным комиссиям) были непосредственно подчинены бюро линейных комендатур;

¹ См. нашу книгу «Политика и железнодорожные перевозки во время войны».

они создавались по мере надобности и функционировали на основании военных и полицейских правил, применявшихся в районе военных действий.

Наряду с железнодорожными дирекциями, имперское управление железных дорог, как орган, подчиненный германскому имперскому канцлеру, выполняло функции центрального бюро военных перевозок по железным дорогам.

Для связи с военными властями железнодорожные дирекции делегировали высшего чиновника, облеченного широкими полномочиями (уполномоченный железных дорог) и имевшего заданием подготавливать военные перевозки при содействии бюро линейных комендатур.

Организация военного времени. — Организация военного времени представляла ту же систему. Однако к ее основным органам прибавились новые: генерал-инспектор этапов и железных дорог; начальник железнодорожного отделения той части прусского генерального штаба, которая оставалась в Берлине; военные железнодорожные дирекции и начальник военнополовой службы.

Правила предусматривали несколько способов эксплуатации линий во время войны, сообразуясь с их удаленностью от района военных операций. Линии, расположенные на театре военных действий или по соседству с ним, подчинялись режиму собственно военной эксплуатации, остальные — режиму эксплуатации мирного времени. Границы между обеими зонами определялись передаточными станциями. Между линиями, подчиненными военной эксплуатации, нужно еще различать те, которые эксплуатировались военными властями, и те, которые продолжали эксплуатироваться гражданскими властями.

Военная эксплуатация была введена: 1) на германских линиях, обслуживавших потребности армии: начальники этих линий освобождались от выполнения лежавших на них обязанностей согласно закону о повинностях в военное время; 2) на линиях иностранных государств, захваченных во время войны, наконец 3) на линиях, построенных во время войны военными властями для военных операций.

Линии, обслуживавшие потребности армии, но продолжавшие оставаться в ведении гражданских властей, должны были в отношении перевозок сообразоваться исключительно с указаниями военных властей. На линиях, где продолжала

действовать эксплуатация мирного времени, железнодорожная администрация была подчинена высшему надзору имперского управления железных дорог. Однако собственно железнодорожная служба, даже на участках, обслуживавших военные операции, оставалась вначале в руках гражданских железнодорожных властей и переходила к военным железнодорожным властям только тогда, когда на этих участках вводилась военная эксплуатация.

Сравнение с французским управлением.

Описанная организация значительно отличалась от французской, хотя между ними и имелись некоторые аналогичные черты. Даже все приведенные выше постановления, основанные на статье 15 закона о повинностях в мирное время, в сущности сильно похожи на те, которым подчинялись французские железные дороги.

Статья 54 условий аренды французской сети дает государству право во время войны перевозить войска, а также военные и морские грузы за половину установленной цены. После закона от 24 июля 1873 г. об общей организации армии, законом от 3 июля 1877 г. о военных реквизициях и декретом от 2 августа того же года, содержащим в себе указания по выполнению этого закона, было установлено обязательство для французской сети предоставлять в распоряжение военных властей в случае войны все наличие персонала и подвижного состава, причем оговаривалось право государства требовать топливо и материалы, необходимые для полевой железнодорожной службы.

Условия вознаграждения частных обществ были определены условиями аренды в декрете от 2 августа 1877 г. и затем в декрете от 21 июля 1898 г. В 1898 г. государство заключило с сетями договор, так называемый Котельский трактат, по которому тарифы, подлежащие применению к военным перевозкам во время войны, были утверждены на основании средней цены, установленной ко времени заключения договора.

Но так как с 1898 г. эта средняя цена сильно возросла, справедливость требовала пересмотра Котельского трактата. 12 июля 1919 г. между министром общественных работ и представителями сетей было подписано дополнение к Котельскому трактату, согласно которому «суммы, причитаю-

щиеся на основании договора от 12 июля 1898 г. (Котельский трактат) за военные перевозки, выполняемые в случае войны за счет французских и союзных армий, должны быть повышены таким образом, чтобы довести доходы от воинских перевозок каждой сети до цифры, составляющей себестоимость этих перевозок». Получалось так, что процент общего дефицита сетей, приходящийся на долю военных перевозок, принимался государством на свой счет, а для его определения было обусловлено, что этот процент должен быть эквивалентным проценту военных перевозок по отношению ко всем перевозкам.

Хотя повинности, возложенные на германские и французские сети, в общих чертах были аналогичны, все же в организации этих сетей существовало довольно заметное различие. Мы не можем, не выходя из рамок этого очерка, провести детальное сравнение между текстами законов, которыми руководствовались в течение последней войны германские и французские железные дороги; тем не менее должны заметить, что повинности, лежавшие на первых, были в некоторых отношениях менее тяжелыми, чем те, которые несли французские железные дороги. Например обязательство германских дирекций уступать свой персонал распространялось только на железные дороги, подлежащие военной эксплуатации, — иначе говоря на линии, находившиеся на театре военных действий или в его соседстве, и только в том случае, если на этих линиях эксплуатация переходила в руки военных властей. Во Франции же весь персонал дорог, вместе с самой сетью, переходил в распоряжение военных властей с момента опубликования декрета о реквизиции, и в то время, как персонал, переданный в распоряжение военных властей в Германии, оплачивался и содержался государством, во Франции уплата вознаграждения персоналу продолжала лежать на администрации сети. Это первое различие в содержании персонала являлось безусловным преимуществом германских железных дорог.

Затем, с того момента, как французские сети объявлялись реквизированными, они всецело зависели от военных властей: от главнокомандующего армиями — в отношении линий, расположенных в зоне армий, и от военного министра — для линий внутренней зоны. Одновременно с этим эксплуатация мирного времени прекращалась на всех линиях и не могла быть возобновлена без распоряжения

военного министра даже на линиях внутренней зоны. Действительно во Франции во время последней войны, начиная с открытия военных действий и довольно долго после их окончания, даже наиболее удаленные от фронта железные дороги находились под режимом военной эксплуатации, безусловно лучшим в смысле расписания поездов, весьма расширенном в смысле ответственности и сильно приближавшемся к режиму эксплуатации мирного времени, но все же отличавшемся от него.

Таким образом во Франции влияние военного ведомства на работу железнодорожных сетей было в указанных выше отношениях более значительным, чем в Германии.

Изменения в германском управлении за время войны.

Общая форма военной организации германских железных дорог не подвергалась в продолжение военных действий таким глубоким изменениям, какими была отмечена эволюция режима военных перевозок во Франции. Это объясняется главным образом, как мы заметили выше, тем, что влияние военных властей на работу линий, удаленных от фронта, было в начале войны гораздо больше во Франции, чем в Германии, что и вызвало у французов стремление смягчить режим, который мало соответствовал потребностям продолжительной войны и требованиям экономической жизни государства. В Германии в течение зимы 1916/17 г. можно указать только одну попытку объединения организации перевозок посредством создания Управления военной эксплуатации. Это управление было организовано путем объединения при прусском министре общественных работ и под прусским главенством представителей железных дорог каждого государства и начальника полевых железных дорог. В действительности требования военного ведомства были решающими в деятельности этого управления.

М. Сартер в своем очерке «Государственные железные дороги»¹ подчеркивает историческое значение этого управления, которое являлось первым случаем действительного соучастия всех германских государств в эксплуатации железных дорог. По указанной причине создание управления было как бы введением к закону 1920 г. о переходе железных дорог к государству.

¹ Изд. 1920 г. в Мангейме.

Сравнительные данные штатов военного ведомства на железных дорогах в начале и в конце войны.

Мы уже указывали, что начальником военно-железнодорожных органов являлся начальник железнодорожного отделения генерального штаба. Это отделение состояло в 1914 г. из 63 офицеров и 13 чиновников и ему подчинялось 26 бюро линейных комендатур.

Каждое из этих бюро, которые были более многочисленны, чем французские железнодорожные комиссии, состояло из офицера генерального штаба, высшего железнодорожного чиновника (но подчиненного офицеру), секретаря, унтер-офицера и солдата. Некоторые из этих бюро имели кроме того еще одного офицера.

Ниже приводится сравнительный перечень военных железнодорожных штатов при мобилизации и в 1918 г. (по данным полковника Стефана Вельзен, автора одной из глав сборника, посвященного исследованиям военных операций).¹

По мобилизации состав этих штатов, согласно утвержденным планам, выражался в следующих цифрах:

а) В армии.

Начальников военных перевозок при Главной квартире	1
Начальников военных перевозок на восточном фронте	1
Офицеров уполномоченных при армиях	8
Офицеров уполномоченных при инспекции этапов . .	8

б) Для общего функционирования сетей.

Военные управления железных дорог (№ 1 и 2) . . .	2
Железнодорожный отдел в Берлине	1
Бюро линейных комендатур	26

в) Военные организации для постройки линий.

Генералов	2
Полковников	4
Офицеров генерального штаба	4
Строительных рот	30
Строительных резервных рот	30
Крепостных рот	11
Территориальных рот	7
Артиллерийских батальонов ²	4

¹ «Der grosse Krieg 1914 — 1918» в 10 томах, изд. пол ред. Шварте (1924 г.); т. I. «Die Organisationen der Kriegführung», гл. 6.

² Для постройки полных конных железных дорог, обслуживающих тяжелую артиллерию. (Прим. перев.)

Эта организация представляла в 1918 г., по данным полковника Вельзен, 442 200 человек, распределенных следующим образом:

Военный персонал	108 000
Гражданские агенты на службе в армии.....	70 000
Пленные	45 000
Местные жители.....	219 000

Развитие этой сложной организации было вызвано расширением операционных фронтов. Первоначальный план, который устанавливал 2 военных начальников перевозок, был заменен системой единого командования. Незадолго до перемирия было спроектировано создание должности генерала железнодорожных войск, которая сделала бы еще более действенной систему сосредоточения руководства в одних руках.

Железнодорожные войска.

В предыдущих таблицах упоминаются строительные и эксплуатационные роты. Эти специальные организации, объединенные в Германии под общим названием железнодорожных войск, заслуживают более близкого изучения.

Нововведения, внесенные Соединенными штатами Америки в течение войны за освобождение и состоявшие в образовании строительного корпуса для восстановления, разрушения и эксплуатации железных дорог, привлекли внимание Европы, и главным образом Германии. Таким образом, когда в 1866 г. война с Австрией оказалась неизбежной, одной из первых мер, принятых Пруссией, было создание (по декрету 6 мая 1866 г.) отделения полевых железных дорог, подчиненного генеральному штабу. Главной его задачей должно было быть разрушение и быстрое восстановление железных дорог, в зависимости от хода военных действий. Этот специальный корпус состоял из военных и гражданских элементов. Военный элемент был представлен инженерными офицерами и отрядом инженерных войск, гражданский же состоял из путейских инженеров, главным образом службы пути, техников, укладчиков рельсов и других путевых агентов, машинистов и т. д. Эти гражданские элементы должны были быть предоставлены в распоряжение военного министра администрацией железных дорог государства.

В Австрии в то время подобного корпуса не существо-

вало. Но, несмотря на его отсутствие, тактика австрийской армии основывалась на перерыве железнодорожных сообщений, чтобы замедлить продвижение прусское. Поэтому прусскому корпусу полевых железных дорог пришлось немедленно начать действовать, и в большинстве случаев ему удавалось очень быстро восстанавливать железные дороги, нужные для перевозки войск.

Железнодорожный корпус, созданный специально для этой войны, оказался чрезвычайно полезным, и Пруссия решила, что страна, обладающая, подобно ей, сильной, постоянной армией, должна обладать также хорошо организованным постоянным корпусом полевых железных дорог. 10 августа 1869 г. королевский декрет утвердил постоянный кадр железнодорожных войск, состоявший из военно-инженерных частей, которые должны были привлекаться специально к постройке, разрушению и эксплуатации железных дорог. Было предусмотрено, что организация и окончательная подготовка этого нового корпуса будут осуществлены в 1871 г.; но они еще не были закончены, когда разразилась война 1870 г. Пруссия начала войну с 4 отделениями железнодорожных войск, которые позднее были увеличены до 6, в том числе одно баварское. Как и в 1866 г. в войне с Австрией, Пруссия опять вступала в войну, имея это преимущество перед Францией, сформировавшей подобный корпус наспех только в течение войны. Однако услуги, оказанные немцам их железнодорожными войсками, хотя и были значительны, все же далеко не оправдали тех надежд, которые возлагались на них командующими армиями, так как работа по разрушению железных дорог, выполненная французами при их отступлении, создала гораздо более серьезные препятствия, чем те, с которыми Пруссия встретила в 1866 г. в Австрии. Кроме того, железнодорожные войска являлись молодой организацией, и их подготовка была недостаточной; они должны были завершить свою практическую подготовку на самом театре военных действий. В итоге в 1870 г. подтвердилось то, что признавалось и раньше, а именно, что во время войны продуктивная работа железнодорожных войск может быть достигнута только хорошей подготовкой в мирное время. Пруссия не замедлила сделать из этого положения соответствующий вывод. Королевским приказом от 19 мая 1871 г. было предписано сформировать железнодорожный батальон, с целью: 1) дать в

мирное время людям, составляющим его, тем же самую подготовку, необходимую для выполнения во время войны всевозможных работ на железных дорогах и для эксплуатации всех коммуникационных линий; 2) заготовить в мирное время материал, оборудование и т. д., которые могут быть использованы во время войны.

Этот батальон был сформирован из кадровых офицеров, инженеров и лиц, находившихся во время войны в железнодорожных отделениях и еще обязанных военной службой, а также добровольцев, привлекавшихся на три года и профессия которых наиболее соответствовала различным службам этого специального корпуса. В мирное время железнодорожный батальон имел 4 роты по 100—125 человек в каждой, из которых одна состояла исключительно из путевых рабочих. В момент мобилизации личный состав роты усиливался, и она разделялась на 2 строительных и 1 эксплуатационную, образуя таким образом в батальоне во время войны 8 строительных рот и 4 эксплуатационных. Кроме того, имелся один резервный дивизион, состоявший из 2 рот и одного отделения железнодорожных агентов. К этому резерву были причислены все офицеры, которые приобрели некоторый опыт в железнодорожном деле за время войны 1870 г. Подготовка батальона производилась под руководством главного инспектора корпуса инженеров.

В декабре 1872 г. Бавария создала подобную же железнодорожную часть, в виде одной роты, прикомандированной к I баварскому армейскому корпусу.

30 декабря 1875 г. прусский батальон был развернут в железнодорожный полк, так как штаты батальона не соответствовали потребностям военных перевозок. Этот полк состоял из двух батальонов по 48 офицеров и 502 солдат в каждом. В 1877 г. число батальонов с двух было доведено до четырех, а баварский корпус увеличился на одну роту. В 1890 г. прусский полк становится бригадой, состоящей из двух полков, по два батальона в каждом. В 1893 г. был сформирован третий полк. Таким образом, при наличии 4 рот в батальоне, это давало 24 железнодорожных роты (из них одна вюртембергская и две саксонских, — тогда как Бавария увеличила число своих железнодорожных рот до трех).

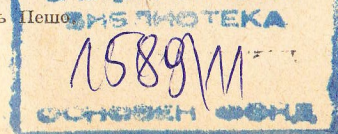
Наконец в 1899 г. Пруссия решила объединить все отдельные технические части железнодорожной, телеграф-

ной и воздушной служб под названием «войска сообщений». Равным образом были внесены изменения в порядок эксплуатации линии военного значения Берлин — Дутербург, протяжением в 70 км, построенной железнодорожными войсками и эксплуатация которой была им поручена в учебных целях. До издания закона от 25 марта 1899 г. войска, эксплуатировавшие эту линию, пополнялись из состава железнодорожной бригады, но частые смены войск приводили к нарушению нормального порядка работы. После издания указанного закона для эксплуатации этой линии предназначены были специально три прусских роты и один саксонский отряд под командой подполковника.

В общем германские железнодорожные войска составляли 31 роту, численностью в 4 500 солдат и 180 офицеров. Этот состав действительной службы мирного времени должен был служить кадром для гораздо более значительного личного состава военного времени. С указанною целью был составлен поименный список всех офицеров резерва, гражданской профессией которых являлось железнодорожное дело. Все эти офицеры, вне зависимости от рода войск к которому они принадлежали, зачислялись в списки железнодорожных батальонов, и таким образом были сформированы необходимые кадры на случай перехода на военное положение. Запас железнодорожных войск состоял на учете в каждом округе и вносился в призывные списки, постоянно освежаемые и пополняемые. Наконец, кроме лиц, служивших в железнодорожных войсках, списки включали в себя также и не служивших там, но состоявших в ведении железнодорожной администрации.

За несколько лет до войны 1914 г. необходимость столь большого контингента железнодорожных войск была поставлена под вопрос некоторыми критиками, которые, как например фон-дер-Гольц в своем очерке «Ведение войны», советовали ограничить до минимума небоевые единицы и по возможности не загромождать армию излишком специальных формирований, так как чисто строительные работы на железных дорогах могут быть в значительной мере поручены частным подрядчикам.

Возражения, которые последовали против этих советов, могут быть резюмированы следующим образом: 1) в каждой будущей войне передвижение больших масс войск будет находиться в прямой зависимости от удобств, доставляемых



железными дорогами; 2) железнодорожные войска, хорошо обученные в мирное время, будут в состоянии самостоятельно восстанавливать с необходимой скоростью линии, поврежденные во время войны, или строить новые для военных нужд; 3) эти работы, выполняемые почти всегда под давлением обстоятельств и часто необходимые только временно, значительно разнятся от железнодорожных работ, выполняемых обычно подрядчиками в мирное время; 4) по своему географическому положению Германия нуждается в мощном личном составе железнодорожных войск, так как она может быть вынуждена выступить одновременно на двух фронтах (Франция и Россия), и в случае войны с Россией задача железнодорожных войск усложняется еще разницей в ширине колеи железных дорог обеих стран.

Таким образом корпус железнодорожных войск остался чрезвычайно развитым и был в состоянии оказать во время последней войны величайшие услуги.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ВО ВРЕМЯ ВОЙНЫ.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СЕТЬ

Протяжение сети.

В большей части европейских государств расширение железнодорожной сети следовало за экономическим развитием страны, которому оно содействовало, но оно шло также в ногу и с увеличением вооруженных сил. Если в войнах XIX в. силы сражавшихся армий исчислялись сотнями тысяч, то война в XX в. должна была выдвинуть друг против друга миллионы людей, откуда вытекала необходимость значительного расширения сети железных дорог и их устройств. Эксплуатационная длина железных дорог больших европейских государств особенно стала увеличиваться после войны 1870 г. В развитии своей железнодорожной сети Германия не осталась позади. Наоборот, именно она всегда занимала первое место, как указывают приведенные ниже таблицы. Нужно заметить однако, что по отношению к поверхности государств, рассматриваемых в этих таблицах, Германия занимала в 1914 г. только третье место.

*Протяжение эксплуатируемых железных дорог в километрах.
(В круглых цифрах.)¹*

Годы	Германия	Европ. Россия и Финляндия	Франция	Австрия	Великобритан. и Ирланд.	Италия	Бельгия
1870	19 500	11 000	18 000	9 000	25 000	6 000	2 500
1880	35 000	23 500	26 000	18 500	29 000	9 000	4 000
1890	43 000	31 000	37 000	27 000	32 000	13 000	5 000
1900	51 500	48 000	43 000	37 000	35 000	16 000	6 500
1910	59 000	59 000	48 000	42 500	37 000	17 000	8 500
1914	64 000	62 000	51 000	46 000	38 000	17 500	8 800

¹ Включая сюда узкоколейные железные дороги.

Накануне войны германская железнодорожная сеть распределялась между отдельными государствами следующим образом:

	Протяжение желез. дор. в км	Число км же- лезной до- роги на 100 кв. км.	Число км же- лезной до- роги на 10000 жителей
Пруссия	38 031	10,9	9,2
Бавария	8 543	11,3	12,1
Саксония	3 188	21,2	6,5
Вюртемберг	2 193	11,2	8,8
Эльзас-Лотарингия	2 107	14,5	11,0
Другие мелкие государства	7 273	14,0	10,7
Всего	63 730	11,8	9,5

Распределение в других государствах было следующее:

Франция	9,5	13,0
Бельгия	29,9	11,9
Англия	12,0	8,3
Италия	6,1	5,1
Россия	1,2	4,8
Австрия	6,8	9,0

Стратегический характер германской сети.

Идеальные условия, которым должна отвечать железнодорожная сеть со стратегической точки зрения, начали обсуждаться в Германии с 1842 г., так как именно в эту эпоху Пёниц предлагал покрыть Германию такой сетью линий, которая облегчила бы ведение войны на двух фронтах — французском и русском. Пёниц считал, что в основе плана подобной сети должны лежать группы линий, направленных прямо к границам и связанных между собой поперечными линиями.

Однако он признавал, что эта идеальная система на практике не может быть осуществлена полностью, потому что направление железных дорог зависит от конфигурации границ, а с другой стороны потому, что частные предприятия уже построили или строят такие главные линии, эксплуатация которых, погашая основной капитал, должна скорее удовлетворять экономическим и социальным нуждам, чем военным или политическим требованиям. Таким обра-

зом, чтобы примирить военные и экономические интересы, Пёницу пришлось пойти на компромиссное решение.

Во всяком случае представляется вероятным, что если бы постройка германских железных дорог была предпринята с самого начала, то в общих государственных целях стратегический характер сети был бы более выдержан. Но так как этого не было и к моменту выкупа сооруженные линии, особенно в Пруссии, предназначались для обслуживания мощной промышленности Вестфалии и прирейнской Пруссии, а государству на ряду с этим нужно было содействовать экономическому развитию Восточной Пруссии, то было бы ошибочно утверждать, как это делали некоторые исследователи, что прусские железные дороги, — если не все германские, во всей их совокупности, — устроены с тем, чтобы прежде всего отвечать военным потребностям. Не менее правильно и то, что выкуп железных дорог производился различными германскими государствами в надежде, что он будет способствовать последующему сооружению ими линий стратегического характера и пополнению их железнодорожной сети при полном учете всех военных требований.

К 1 января 1909 г., когда была выкуплена последняя большая частная сеть,¹ наряду с главными железными дорогами государства, общим протяжением приблизительно в 33 839 км, оставалось только 189 км линий общего значения, принадлежавших частным обществам, — тогда как в 1880 г. это соотношение было иным, а именно — 20 113 км государственных и 10 346 км частных линий.

В то же время, особенно после войны 1870 г., сооружение линий стратегического характера значительно подвинулось вперед. Доказательством этого могут служить постоянные жалобы прусских коммерческих кругов. Вестфалия и рейнские провинции жаловались главным образом на то, что железные дороги, будучи относительно многочисленными, не были распределены сообразно с промышленными нуждами разных округов. В своем труде «Ведение войны» фон-дер-Гольц писал: «Соперничество между соседними государствами вызвало сооружение новых железнодорожных линий исключительно с военными целями. Стратегические железные дороги являются характерным фактом нашего времени». Действительно, ни в какой другой

¹ Железные дороги Палатината, выкупленные Баварией.

стране этот факт не был так определенно признан, как в Германии.

Одно место из мемуаров Вильгельма II, весьма поучительное в этом отношении,¹ заслуживает быть воспроизведенным:

«Меня всегда занимало сооружение железных дорог. Я знал по докладам о государственной обороне и жалобам генерального штаба, — так же впрочем хорошо, как и по собственным наблюдениям, — о чрезвычайной заброшенности, в какой находилась Восточная Пруссия, лишенная железных дорог. Положение было тем опаснее, что русские войска все больше и больше сосредоточивались вдоль нашей границы, и русская железнодорожная сеть не переставала развиваться. Император Вильгельм I потребовал от Мольтке доклада о положении вещей. За последние годы своего царствования он констатировал, что русские армии под влиянием Франции все более заметно располагались уступами вдоль восточной границы Прусского королевства. Многочисленные корпуса русской кавалерии могли угрожать вторжением в Пруссию, Познань и Силезию.

Мы присутствовали, генерал-квартирмейстер граф Вальдерзее и я, при докладе, сделанном фельдмаршалом Мольтке. В результате нами было решено одновременно сосредоточить на востоке войска и требовать сооружения железнодорожной сети, которая до тех пор оставалась неосуществленной. Программа, утвержденная при императоре Вильгельме I и начатая выполнением, требовала много времени, особенно для новых сооружений. Постройка больших железнодорожных мостов через Вислу и Ногат должна была защищаться генеральным штабом против жестокой оппозиции некоторых правительственных лиц (Майбах). Действительно, железные дороги считались «государственным кошелем». Строить железные дороги хотели только в том случае, если они приносили некоторые выгоды. Вот почему так плохо отнеслись к военным проектам, необходимым для обороны страны, ибо эти проекты уменьшали те прекрасные дивиденды, на которые так рассчитывали. Таким образом, работы, проектированные при императоре Вильгельме I, были закончены только в мое царствование. Если взглянуть на карту железных дорог 1888 г. и сравнить ее с картой 1914 г., то поражаешься бедности восточной сети, главным образом в Восточной Пруссии. Если бы мы имели одну прежнюю сеть, мы потеряли бы в 1914 г. наши восточные провинции.

Министр Майбах без всякого сомнения оказал большие услуги в области строительства железных дорог, потому что он помогал их развитию и принял во внимание пожелания и требования промышленных провинций запада, рост которых происходил так быстро. И поскольку он мог, он считался с военными нуждами. Напротив того, восточная часть империи при его министерстве была слишком недостаточно обеспечена как линиями и мостами, так и подвижным составом. В случае общей мобилизации нам пришлось бы при Майбахе послать сотни паровозов на восток, чтобы обеспечить установленное движение поездов, и которое все же не могло бы удовлетворить полностью требованиям генерального штаба. Для сообщения с восточными провин-

¹ Вильгельм II «Мои воспоминания», гл. 6: «Мои сотрудники».

циями существовали только очень старые мосты с решетчатыми фермами у Диршау и Мариенбурга. Генеральный штаб не мог ждать, и отсюда произошел конфликт с Майбахом.

Министр Тиле, благодаря своей самоотверженной работе, первый улучшил это положение. Оценив по достоинству значение военных требований, он способствовал постройке железных дорог на востоке. Это была чиновник старой Пруссии, ловкий, работоспособный, к которому можно было питать полное доверие. Он был мне верен и предан: я его высоко ценю.

Несмотря однако на сооружение восточной сети, оставались еще значительные пробелы, которые препятствовали мобилизации и затрудняли маневрирование. С давних пор следовало побеспокоиться об этих «дырах». Для перехода через Рейн до Майнца существовал единственный железнодорожный мост. Майн можно было пересечь только в окрестностях Франкфурта. Главный штаб часто требовал проложить конец этому досадному положению вещей.

По случайному совпадению в этой зоне стали ощущаться все возрастающие потребности движения. Когда например пассажир, прибывший с востока, желал отправиться на место купаний в Таунус или достичь линии по правой стороне Рейна, он был вынужден ехать до Франкфурта и оттуда возвращаться обратно, несмотря на то, что, проезжая близ Майнца, находился почти напротив Висбадена.

Министр Будде был тем человеком, который смог разрешить эти различные задачи. Он состоял раньше начальником железнодорожного отделения главного штаба. Я давно знал его работоспособность, его упорную энергию и быстроту в решениях. Очень часто он мне указывал на пробелы в нашей железнодорожной сети, особенно в случае быстрых перемещений войск на двух фронтах, и всегда обращал мое внимание на приготовления России и Франции, на которые мы должны были бы, в интересах государственной обороны, отвечать энергичными мерами.

Сооружение железных дорог выполнялось сначала для того, чтобы облегчить развитие промышленности и торговли и притти им на помощь, хотя, по правде говоря, было невозможно всецело удовлетворить все возрастающим потребностям, поскольку еще не существовала обширная сеть каналов, предназначенных для разгрузки железных дорог.

Война на два фронта, которая все больше и больше угрожала нам и к которой мы не были готовы, поскольку технические и особенно финансовые средства железных дорог не были достаточны, привела нас к гораздо более серьезной оценке военных потребностей. Россия с помощью французских миллиардов сооружала против нас огромную сеть железных дорог, тогда как Франция также непрерывно заканчивала свои стратегические линии, утраивая или учетверяя их колеи, что у нас было тогда совершенно неизвестным методом.

Министр Будде немедленно принялся за работу. Новый железнодорожный мост пересек Рейн близ Майнца. Затем были построены ответвления и узлы, необходимые для сообщения с линией на правом берегу Рейна и Висбадена. Талант Будде подтвердился в высшей степени. Он сумел организовать и дисциплинировать железнодорожный персонал, который возвысился до состояния настоящей армии.

Он заботился также о своих подчиненных и проявлял чрезвычайный интерес к их нуждам.

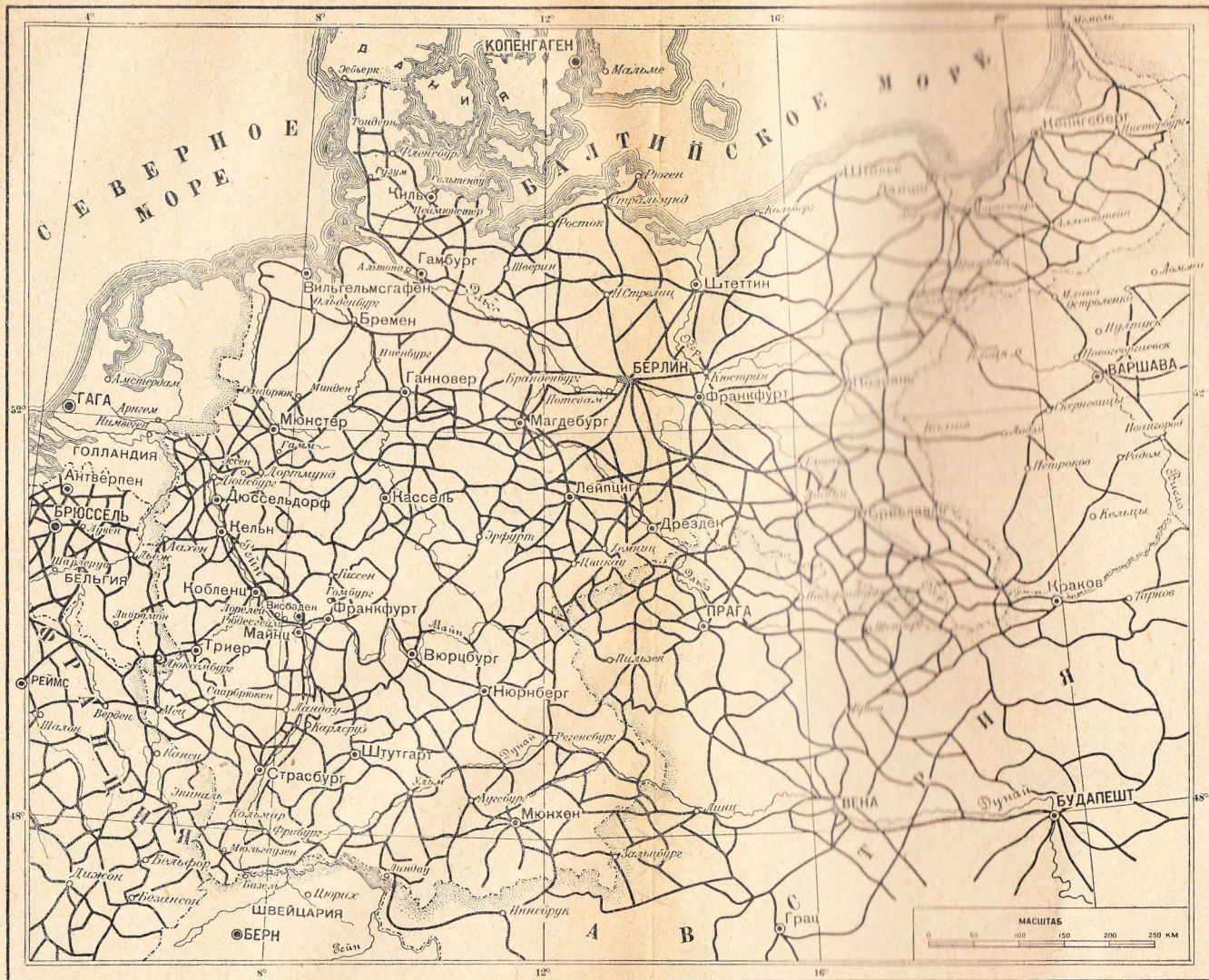
В Брейтенбахе я нашел нового ценного сотрудника, который помог осуществить мои проекты реорганизации железных дорог. В последующие годы этот человек показал себя первостепенной личностью. Очень общительный, весьма важной наружности, обладающий высоким культурным развитием и одаренный верным политическим чутьем, он проявлял большую работоспособность и неустанный рвение. Мы были очень близки. Он сотрудничал с генеральным штабом, так как был убежден в неотложной необходимости усилить наши средства обороны в предвидении возможного нападения противника. Три новых моста были переброшены через Рейн — около Рюдесгейма, Нейвида и Лорелей. Они были закончены только во время войны. Им дали имена Кронпринца, Гинденбурга и Людендорфа...

На востоке были выполнены работы по развитию станций. Были построены также во время войны мосты и новые линии.

На западе среди важных работ, которые были закончены при Брейтенбахе, нужно отметить сооружение большого моста через Рейн, близ Кельна, который заменил старый мост с решетчатыми фермами, новый мост у Бейнтурма, предназначенный для облегчения перевозок, а также новые пути в Эйфель. Наконец по моим настояниям была построена прямая линия от Гиссена до Висбадена. Она вызвала переустройство станций Гомбурга и Висбадена и прокладку ответвления на Франкфурт и Гошт. Позднее были введены прямые поезда, связывающие Флиссинген и Таунус».

Характерный факт: Германия обладала не только большим числом выходных путей к восточной и западной границам, но также многочисленными линиями, соединявшими первые между собой вдоль границ. Поэтому войска могли не только перевозиться к этим границам по нескольким путям, но и легко передвигаться там с севера на юг и обратно, согласно военным потребностям. С 1900 по 1910 гг. число вышеупомянутых рокадных линий увеличилось, как мы это увидим, главным образом на русской границе, а с другой стороны — выходные к границам линии часто останавливались там, не имея соединения со смежными странами, так как число этих линий было вне всякой пропорции с линиями международных сообщений. В общем расположение сети имело весьма определенное стратегическое значение. Это с большой очевидностью вытекает из изучения железнодорожной сети каждой из границ (см. карту).

Русская граница. — На подступах к русской границе, в Померании и Восточной Пруссии, линии, параллельные побережью, носили такой характер, что существование их могло быть оправдано только военными соображениями.



1. Карта германских железных дорог.

Эти линии допускали перевозку войск по различным направлениям, в разные пункты Балтийского побережья, соединив с границей, а затем из этих пунктов в другие — по поперечным линиям. «Распространение железных дорог на побережье Померании, — говорит военный писатель Жестен, — имеет первостепенное значение со стратегической точки зрения, с коммерческой же оно имеет лишь второстепенную ценность, так как эти линии не связываются ни с одним внутренним районом страны, который способствовал бы пассажирскому или товарному движению, достаточно, чтобы оправдать их существование».

Другой характерной чертой стратегического расположения германских железных дорог вдоль русской границы являлось то, что во многих местах линии, ранее не доходившие до этой границы, были доведены до нее в годы, предшествовавшие войне, посредством устройства простых соединительных веток, которые должны были способствовать вторжению в Россию и русскую Польшу. Можно допустить, что эти головные пограничные участки служили начальными пунктами легких военных железных дорог, обширное применение которых предусматривали немцы. Действительно, затруднения, которые представляла разница в ширине колеи русских и германских железных дорог, заставили немцев отказаться от мысли переделывать и восстанавливать русские дороги, разрушенные при временном отступлении. Они предпочли применение легких военных железных дорог с более упрощенным устройством, представлявших кроме того выгоду с точки зрения производства отправок с многочисленных пограничных пунктов, в которых оканчивались германские линии, и возможности расположения войск в направлениях, требуемых военными операциями. Эти легкие военные железные дороги, с весьма портативным оборудованием, должны были служить как бы непосредственным продолжением на русской территории германских стратегических линий и еще больше повысить полезность последних.

Таким образом, для проникновения в Польшу имелась превосходно организованная сеть, наступательный характер которой был очевиден. По другую сторону границы дело обстояло иначе. Русская сеть, обслуживавшая Польшу, состояла только из нескольких линий, разобщенных с железными дорогами по всей границе, тогда как германская сеть

наоборот была особенно густой. Это ясно видно из беглого просмотра карты. Большая артерия с двойной колеей тянется вдоль всей этой границы, приближаясь иногда к ней почти на 5 км и не отдаляясь от нее более чем на 30. От различных пунктов этой опоясывающей линии отделяются несколько перпендикулярных линий, оканчивающихся у границы. Позади этой линии разветвляется густая сеть линий, обслуживающих большие крепости востока и соединяющих главные города Германии.

Германский генеральный штаб воспользовался преимуществами этой мощной организации своей железнодорожной сети во всех сражениях с русской армией в Польше. Германская армия могла с наибольшей скоростью перемещаться по внутренним линиям и быстро посылать необходимые пополнения для задержания продвижения русских войск или перехода в наступление. Большею частью своих побед над русской армией Гинденбург обязан превосходству организации германской сети и искусству, с которым он ею пользовался.

Австрийская граница. — В области сообщения с Австрией большой прогресс наблюдался после 1900 г. главным образом в южной Силезии. В противоположность тому, что было сделано на русской границе, здесь старались осуществить слияние двух сетей, чтобы облегчить перевозки войск между обоими государствами: устраивались новые соединительные ветки с пограничными станциями, а все линии, которые оканчивались на некотором расстоянии от этой границы, были продолжены до австрийской территории и связаны с железнодорожной сетью этой страны.

Французская граница. — Старания Германии улучшить свои железнодорожные сообщения по направлению к восточной и северо-восточной границам Франции продолжались, начиная с войны 1870 г., и были направлены главным образом: 1) к увеличению числа выходных линий к французской границе, 2) к увеличению числа колеей линий стратегического значения, 3) к поперечному соединению выходных к границе линий, чтобы обеспечить их взаимное сообщение, 4) к развитию сети внутренних линий, способных облегчить военные перевозки во время войны.

Известно, что составленный германским генеральным штабом план наступления заключался в том, чтобы бросить на Францию с наибольшей быстротой максимум на-

ходившихся в его распоряжении военных сил, сокрушить французскую армию в кратчайший срок и, сделав Францию неспособной участвовать в войне, повернуться в сторону России, чтобы в свою очередь победить ее. Этот план требовал большого усилия со стороны железных дорог. Для него было необходимо сооружение многочисленных путей к Франции. Французы не могли не сознавать перед войной той угрозы, которая заключалась для них в виде сооружения новых линий и удвоения колеей тех железных дорог, которые направлялись к границам бельгийской, люксембургской и к их восточной границе. Кроме того, Германия обратила чрезвычайно большое внимание на развитие железнодорожных узлов и разветвлений, станций и погрузочных платформ. Выше мы видели работу, произведенную в этом отношении министрами Будде и Брейтенбахом в царствование Вильгельма I. 18 линий пересекли Рейн между Базелем (швейцарская граница) и Арнгеймом в Голландии (близ границы). С другой стороны Рейн был оплетен между этими крайними пунктами двумя параллельными линиями, связывавшими указанные 18 линий.

Главными из этих линий, доходивших до французской границы, являлись следующие (считая с юга к северу): линия от Мюнхена через Линдау и Базель до Мюльгаузена; большая международная линия от Вены на Париж через Мюнхен, Штутгарт, Карлсруэ и Страсбург; линия от Нюрнберга через Ландау, Саарбрюк и Мец; линия от Франкфурта на Мец через Майнц; линия, особенно важная с военной точки зрения, которую немцы обозначали именем «пушечная улица», от Берлина до Меца через Магдебург, Кассель, Кобленц, Триер и долину Мозеля.

Люксембургская граница. — Предосторожности, принятые Францией по организации обороны своих границ, заставили немцев задуматься о возможностях вторжения другими путями, использование которых было связано с нарушением нейтралитета Люксембурга и Бельгии. До границ этих стран доходило несколько линий: линия от Берлина на Париж через Кёльн, Аахен, Льеж, Мобез, Сен-Кантен, которая служила большой дорогой для вторжения в начале войны; линия от Дюссельдорфа до Аахена; линия от Дюссельдорфа до Аахена (Кёльн, Дюссельдорф и Дюссбург были связаны многочисленными линиями с Бременом, Гамбургом, Магдебургом, Лейпцигом, Дрезденом и Берлином).

Что касается специально Люксембурга, то к нему не только подходили с севера; юга и востока германские линии, но и собственные внутренние линии великого герцогства находились под германским контролем; если бы Германия в один прекрасный день захотела включить эти линии в свой стратегический план, как это и случилось во время войны, Люксембург не мог бы оказать никакого сопротивления.

Бельгийская граница. — Относительно бельгийской границы необходимо заметить, что германская железнодорожная политика, особенно начиная с 1908 г., неопровержимо являет собою совершенно определенную подготовку вторжения в Бельгию для осуществления замыслов, направленных непосредственно против этой страны, или же для достижения через эту страну части французской территории, более уязвимой, чем ее северо-восточная граница.

История германской деятельности в этом отношении изложена в ряде статей, опубликованных за подписью Деметриус С. Бульгер в *In Fortnightly Review* (1914 г.). Автор этих статей относит осуществление упомянутого плана к 1896 г., когда Германия расположила свой лагерь у Эльзенборна, в 19 км к северо-востоку от Мальмеди и в 26 км от бельгийского города Ставела. В первое время значение этого лагеря было относительно незначительным и изображалось прусскими властями не имеющим стратегического значения. Но лагерь беспрерывно развивался, и его размеры, местонахождение и характер указывали, что он был предназначен скорее к нападению, чем к обороне. Вначале лагерь обслуживался станцией Галленталь, находившейся от него в 22 км и расположенной на экономической железнодорожной линии, связанной с линиями округа Эйфель, между Кёльном и Триером. Но в 1896 г. была построена другая небольшая железная дорога, от Аахена параллельно бельгийской границе до Сен-Вита (80 км), имевшая целью обеспечить лучшее сообщение с Эльзенборнским лагерем. Эта линия была затем продолжена до Ульфлингена (Труа-Вьерж), где она соединялась с сетью Люксембурга и в то же время с главными линиями бельгийской сети, через Ставела, Труа-пон и Гуви. От Труа-пон шла прямая дорога на Льеж, тогда как Гуви, расположенный в нескольких километрах от Ульфлингена, был передаточным пунктом, с одной стороны на Либрамон, на большой линии от Брюсселя через Мец на Эльзас, а с другой — на Бертрикс, также

передаточный пункт и в то же время центральный пункт бельгийской линии, параллельной французской границе от Динана до Люксембурга.

Линия, идущая от Аахена и проходящая вдоль бельгийской границы, вместе с ответвлением от Вейсма до Мальмеди, была достаточна для обслуживания небольшого движения мало населенной области, лишенной промышленности и местных средств. Тем не менее прусское правительство внезапно решило удвоить линию сначала до Вейсма, а затем до Сен-Вита, хотя эта мера не вызывалась потребностями движения.

Но еще более показательным было сооружение в незначительнейших деревушках, встречающихся на этой линии, станций с большим числом запасных путей и с устройствами, позволявшими производить погрузку и выгрузку войск в разmere целого армейского корпуса. Было очевидно, что эти мероприятия не вызывались задачами германской обороны против бельгийского вторжения и имели явно наступательный характер; они должны были при случае позволить большим массам войск, отправленным из Аахена (важный центр сосредоточения для прусской армии) или из какого-нибудь другого места, быстро сосредоточиться в непосредственной близости от Вейсма, передаточного пункта с главной линией на Мальмеди для вторжения в Бельгию. Удвоение линии до Вейсма закончилось в мае 1909 г., а затем было продолжено до Сен-Вита и далее до Ульфлингена. Такова была первая фаза этой германской политики.

Затем прусское правительство постаралось удлинить линию Вейсм — Мальмеди, — под видом, так сказать, экономической железной дороги, — через границу до Ставела, в 5 км к востоку от Труа-пон, что должно было представить кратчайший путь от Аахена и Эльзенборнского лагеря до Льежа, Намюра, Лувена и Брюсселя, и наконец второй путь — к Гуви, через Либрамон, Бертрикс и север Франции. Германии удалось не только убедить бельгийское правительство в полезности этой линии, но и заставить его предпринять постройку большей части дороги и проложить тоннель к северу от Ставела, без которого этот город остался бы недоступным для железной дороги. Эта линия была открыта в октябре 1913 г. Тогда еще ее устройство не вызывалось никакой серьезной потребностью в железнодорожном сообщении, а истинною целью постройки явля-

лось создание магистрали для перевозки в Бельгию многочисленных прусских войск, сосредотачиваемых в случае необходимости вдоль линии Аахен — Сен-Вит. Соглашаясь на постройку этой коммуникационной линии, Бельгия ковала оружие, которое должно было обратиться против нее. Чтобы устранить всякое подозрение, немцы представляли эту линию как «маленькую» железную дорогу; но эта «маленькая» железная дорога была построена с нормальной колеей по обе стороны границы и позволяла поездам следовать со скоростью 64 км в час, — тогда как обычно скорость на легких железных дорогах не превышает 25 км. Притом эта линия была закончена только после того, как Германия перестала пользоваться для своих военных перевозок неблагоустроенной линией Вейсм — Мальмеди, и построила новую линию от Мальмеди до Вейверта (к северу от Вейсма). Эта линия предназначалась исключительно для военного движения; поэтому станция Вейверт была снабжена воинскими платформами и обширными запасными путями для погрузки войск.

Одновременно Германия осуществляла другую, гораздо более важную часть своей программы. От Вейверта, нового передаточного пункта на Ставела и бельгийскую сеть вообще, немцы построили линию, идущую от Юнкерата, — станции, расположенной к северу от Герольштейна, на линии от Кёльна до Триера. Затем от Бланкенгейма (расположенного совсем близко, к северу от Юнкерата) и от Лиссендорфа (к югу от той же станции) в июле 1912 г. были открыты для движения две двухколейных линии, которые, соединяясь, доходили до Думперфельда на линии Ремоген — Аденау и открывали для перевозки войск прямой путь от Рейна до Вейверта через округ Эйфеля, а оттуда до Ставело, — иначе говоря, во время войны — на Бельгию, Люксембург и север Франции. Выгода этого прямого пути на Бельгию заключалась в том, что он позволял войскам, находившимся на Рейне, избежать проезда через Кёльн, где можно было опасаться большой задержки движения. Он оставлял также свободную линию от Аахена до Вейверта для войск, отправлявшихся из Кёльна и Вестфалии, тогда как улучшение переправ через Рейн делало Ремоген еще более доступным для войск, отправляющихся из глубины Германии в Бельгию и дальше.

Наконец мы назовем следующие линии, сооруженные не-

задолго до войны и содействовавшие выполнению германского стратегического плана: 1) линию, начавшуюся от Кобленца и соединявшуюся у Майена с существующей линией от Андернаха (на Рейне) на Герольштейн (в округе Эйфеля), откуда можно достичь бельгийской границы через Юнкерат и Вейверт, или через Ломерсвилле и станцию Ульфинген (Люксембург); 2) линию, продленную до Дауна (также расположенную на линии Андернах — Герольштейн) от Витлиха, у которого первоначально оканчивалось короткое ответвление железной дороги Кобленц — Триер; 3) несколько других небольших линий в округе Эйфеля, облегчавших возможность сосредоточения войск на бельгийской границе.

Таким образом маленькая железная дорога от Мальмеди до Ставела являлась началом осуществления большой программы стратегических линий, которые с объявлением в 1914 г. войны послужили главными артериями для движения войск в Бельгию и на север Франции.

Голландская граница. — На границе с Голландией необходимо назвать одну линию, оконченную незадолго до войны и идущую от Юлиха (станции, связанной с Дюреном на большой линии Кёльн — Аахен) до Дальгейма, пограничной германской станции на прямой линии Кёльн — Рермонт; этот последний пункт является голландской станцией на правом берегу Мааса, пересекаемого в этом месте двумя мостами, откуда можно достичь Антверпена (Анвера) через бельгийские станции Молль, Герентальс и Кампин. Указанная линия была очевидно назначена для перевозки войск из Кёльна и Аахена в Дальгейм.

Но еще более знаменательным было преобразование Дальгейма, до тех пор незначительной станции, в центр сосредоточения большого стратегического значения. Между прочим, даже в самом Дальгейме и в его окрестностях были чрезвычайно развиты запасные пути, причем их число доходило иногда до 10 параллельных линий. В Вегберге и Рейдте (к востоку от Дальгейма) также были устроены запасные пути, соответствовавшие только военным надобностям.

Характеризуя стратегические приготовления Германии в отношении Бельгии и Голландии, Бульгер приходит к следующему заключению: «Итак, в районе, простирающемся от Триера до Нимвегена (за исключением пространства,

рассматриваемого как место главного сосредоточения войск на Сааре позади Меца), германское военное министерство обеспечило продвижение своих войск через Голландию, Бельгию и Люксембург по 14 отдельным направлениям».

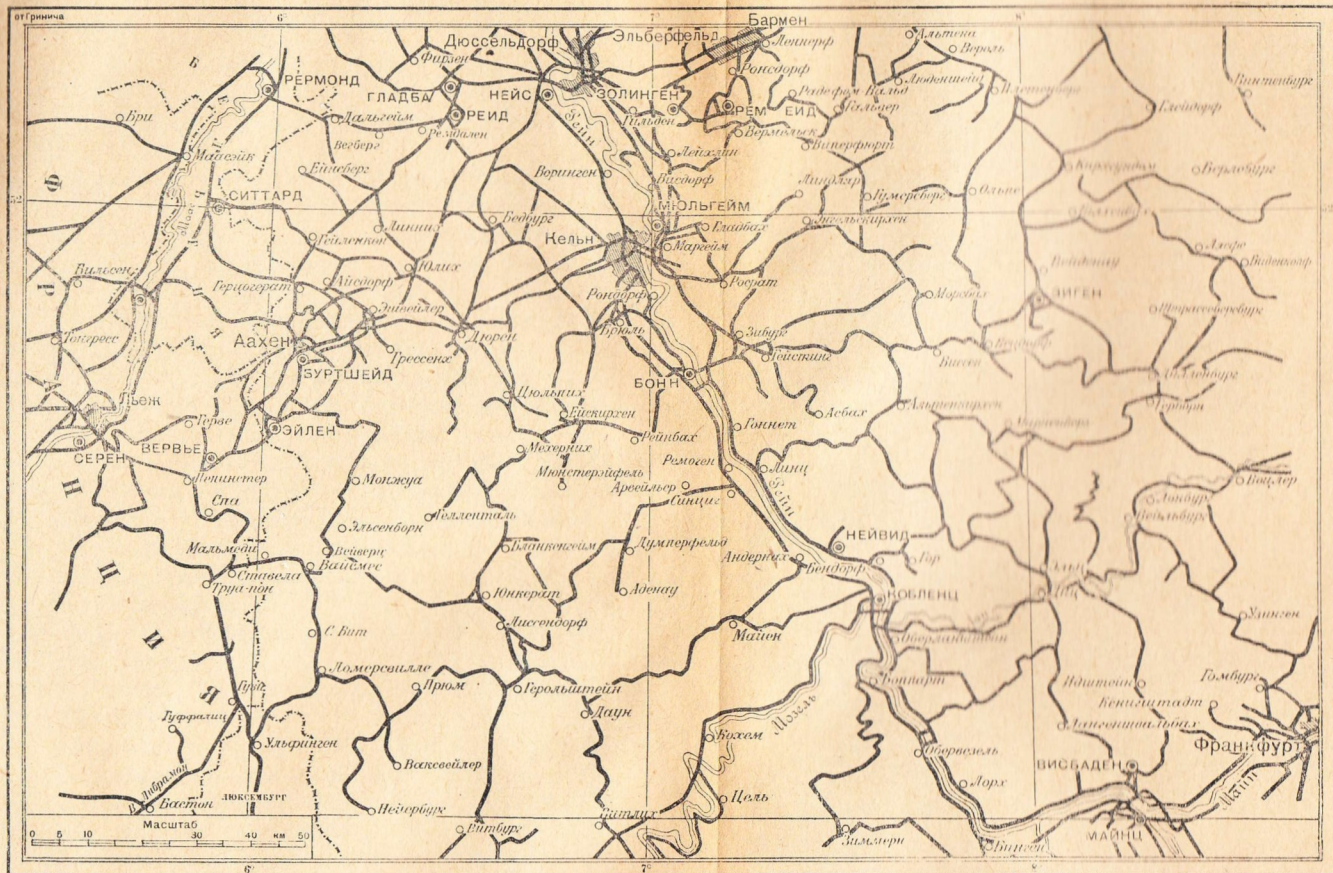
Различные линии и дополнительные работы. — Если теперь мы оставим Голландию и Бельгию и рассмотрим железные дороги Шлезвиг-Гольштейна, то заметим новую линию, которая, начинаясь от Гольтенау, близ устья канала Кайзера Вильгельма на Балтийском море, продолжается до Киля, после чего, поворачивая к западу, соединяется с главной линией Неймюнстер — Вамдруп, по направлению к Дании, пересекает канал и идет до Гузума, передаточного пункта на линии западного побережья Альтона — Эсбьерк. Эта новая линия очевидно преследовала стратегическую цель обеспечить движение войск, отправлявшихся из Киля для защиты канала или же для воспрепятствования вторжению с моря на севере.

Кроме того необходимо упомянуть о существовавшей уже линии от Киля до Фленсбурга, которая обеспечивала прямое сообщение Киля с Тондерном и Уайэром на западном побережье. Эта линия была выкуплена Пруссией, причем с двух станций, расположенных к северу от Фленсбурга, были построены новые короткие линии, соединявшиеся у Дагебюлля и продолжавшиеся затем до Альзенер Зунда, к западу от Малого Бельта; такое расположение линий могло при случае укрепить стратегическое положение Пруссии в этом углу Балтики, поблизости от датского острова Фюнен.

Наконец было проведено большое число линий и выполнено много дополнительных работ в глубине германской железнодорожной сети, — и хотя они предназначались больше частью для содействия экономическому развитию страны, но правительство всегда следило за тем, чтобы они могли так же облегчить мобилизацию, сосредоточение и быструю переброску войск с одной границы на другую в случае войны на нескольких фронтах.

Практическая выгодность начертания германской сети со стратегической точки зрения.

Из изложенного видно, что никакого сомнения в характере и сущности настойчивой подготовки Германии к войне



2. Карта германских железных дорог западной пограничной полосы.

1914 г. быть не может. Да и сами германские официальные историки не думают ее отрицать. Большой труд «Мировая война, 1914 — 1918, составленный по документам, находящимся в государственном архиве»,¹ особенно отмечает эту стратегическую подготовку. Он подчеркивает специальную роль мостов, переброшенных через Рейн, и деятельность, проявленную в Верхней Силезии и в направлении России. Немцы всегда предусматривали, что война будет вестись на двух фронтах, почему стратегическая организация их сети развивалась в этом смысле.

В 1914 г. Германия владела 12 железнодорожными линиями с двойной колеей между Оснабрюком и Ульмом. Это значит, что каждый армейский корпус, расположенный в гарнизонах к востоку от этого района — так же, как и резервный армейский корпус, сформированный при мобилизации, — имел в своем распоряжении одну двухколейную линию. С другой стороны, 18 двухколейных мостов пересекали Рейн, вследствие чего 9 — 10 кавалерийских дивизий могли его перейти одновременно с вышеупомянутыми армейскими корпусами, чтобы достичь западной границы.

Четырем бригадам с кавалерией и артиллерией требовалось 96 поездов. Так как эти поезда могли быть отправлены на различных линиях в 12-часовой срок, то все перевозки к западной границе стало возможным выполнить в 20-часовой срок. Действительно, перевозка началась 3 августа (2-й день мобилизации) вечером, а 4-го в полдень уже была закончена. Граница была перейдена ночью, а 5 и 6 августа произведен штурм Льежа.

Для перевозки войск с западного фронта на восточный имелось шесть двухколейных линий.

Расстояние между Мобежом и Кенигсбергом в 1 600 км воинский поезд, делающий при обычных условиях около 400 км в сутки, мог покрыть приблизительно в 4 дня. Для одного армейского корпуса требовалось 142 поезда, а на предварительную подготовку к его перевозке было необходимо от двух до трех дней. Таким образом в одну неделю было возможно перевезти с западного фронта на восточный 6 армейских корпусов, по 40 000 человек в каждом.

¹ «Der Weltkrieg 1914 bis 1918, bearbeitet im Reichsarchiv. Die militärischen Operationen zu Lande», т. I (Миттлер и сын, Берлин 1925 г.).

План германского генерального штаба был нарушен благодаря качествам французской армии. Однако победа на Марне не только не уменьшила роли германских железных дорог, но наоборот — еще больше увеличила ее. Так как война продолжалась дольше предусмотренного Германией срока, а большие сражения происходили поочередно на западном и восточном фронтах, то германский генеральный штаб требовал от железных дорог гораздо больших усилий, чем они могли дать, и таким образом перемещения войск между двумя фронтами не прекращались до окончания войны. Нужно признать, что германская железнодорожная сеть, так же как и французская, оказалась на высоте требований войны.

Содержание сети. Изменения и улучшения ее в течение войны.

Чтобы германская сеть имела возможность выполнить свою тяжелую задачу, нужно было не только содержать дороги в удовлетворительном состоянии, но создавать еще новые линии, отвечающие потребностям военного времени. Отчет, изданный имперским министерством транспорта о деятельности германских железных дорог с 1910 по 1920 г.¹, указывает, что железнодорожная сеть при объявлении войны не оставляла желать лучшего в отношении прочности дорог и их верхнего строения: она позволяла наиболее тяжелым паровозам развивать наивысшую скорость и выдерживала тяжесть самых значительных воинских поездов. В этих условиях германская сеть могла долго противостоять всем трудностям несмотря на возраставший недостаток сырья. Содержание в порядке железных дорог обеспечивалось руководством лучших агентов железнодорожной службы, которые возглавляли специальные военно-рабочие партии, отряды военнопленных и партии рабочих гражданских добровольцев (молодых людей и женщин); но отчет признает, что продуктивность труда этих последних достигала только 60—80% нормальной довоенной продуктивности, а пленных — едва 40—50%; сверх того, эта продуктивность не переставала понижаться по мере продолжения войны.

Создание новых сооружений и постройка новых путей про-

¹ «Die Deutschen Eisenbahnen 1910—1920», herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium (Julius Springer, Berlin 1923).

изводилась с большим старанием. Это доказывает один документ от 1917 г., который содержит следующий перечень работ, подлежащих выполнению.

1) Устройства, предназначенные для быстрого исправления подвижного состава, — в частности сооружение или расширение мастерских.

2) Устройства, предназначенные к поддержанию в надлежащем состоянии провозоспособности железных дорог, а именно: а) расширение дорог на восточных и западных участках и в портах; б) постройка обходных путей; в) расширение погрузочных мастерских; г) оборудование блокировки участков.

3) Соединительные пути.

4) Прочие значительные работы, — в частности: а) утроение и учетверение колеи линии Гамм — Минден; б) утроение и учетверение колеи линии Люкенвальде — Ютерборг; в) постройка линии Минден — Ниенбург; г) подъездной путь Кресфельд — Гольцгейм — Раммерскирхен — Аартаг; д) мосты на Рейне у Ремогена и Нейвида; е) учетверение колеи Мозельской железной дороги; ж) учетверение колеи Людвигсгафен — Отгерсгейм.

Отчет отмечает также непрерывную постройку погрузочно-выгрузочных платформ, расширение парка подвижного состава, постройку соединительных линий к снаряжательным и машиностроительным заводам.

В продолжение всей войны немцы не переставали уделять своим железным дорогам самые деятельные заботы.

В 1916 г. они построили железную дорогу от Визе до Лахена, насыпи которой простирались на всем протяжении равнины между шоссе-ной дорогой Муланда и линией Льеж — Мэстрихт. На этой постройке, продолжавшейся 6 месяцев, работы велись днем и ночью; партии рабочих часто работали по 15 часов в день.

В 1917 г. в бюджет железных дорог были включены новые постройки в Лотарингии. Для окончания линии Филиппсбург — Саргемюнд был испрошен кредит в 50 000 марок и такого же размера кредиты были отпущены на линию Саргемюнд — Бенинген — Флоринген — Хайанж — Кнеттинген — Фенетранж; 200 000 марок были израсходованы на постройку дороги от Филиппсбурга до границы Палатината к Пирмазенсу, с удвоением линии от Филиппсбурга до Швейгхаузена. Благодаря кредиту в 35 000 марок

была закончена линия Зирк — Кенигсмахерн. Несколько линий были удвоены, как например линия Эттельбрюк — Ульфинген и Берхем — Отринген. Линия от Беттембурга до Люксембурга была даже учетверена.

В 1918 г. усилия удвоились. Перечень кредитов, испрошенных прусской дирекцией железных дорог на постройки или переустройства в западной части сети, свидетельствует о двойной заботе: о развитии металлургической промышленности к концу войны и о подготовке в западном направлении чрезвычайно мощных средств транспорта.

Работы, предусмотренные в округе Эссена, показательны с первой точки зрения. Действительно, новый бюджет предусматривал расход в 3 000 000 марок для развития станции Мюльгейм (на Руре); 6 000 000 марок — на участки, прилегающие к станции Дуисбург; 1 000 000 марок — на работы в Гильденкирхене; 1 800 000 марок — для развития двух станций Эссена и т. д.

В прирейнской Пруссии велись многочисленные работы явно стратегического (и в то же время коммерческого) характера. Главные мастерские субсидировались значительными кредитами:

на расширение паровозного отдела мастерских Кёльн-Ниппа	1 000 000 мар.
на переустройство мастерской в Шпельдорфе	1 000 000 "
на постройку паровозных мастерских близ Шверте	3 000 000 мар.
на расширение мастерских в Картхаузе	300 000 "

Для расширения сортировочных станций были предусмотрены соответственные кредиты: 5 000 000 марок для Кёльн-Ниппа, 2 500 000 марок для Кёльн-Эйфельтора и т. д.

В то же время было намечено: переустройство станции Неукирхенской ветки (2 500 000), усовершенствование тоннеля близ Саррабрука (500 000), расширение станций Анранга и Триера (5 000 000), работы, подлежащие выполнению в Дюссельдорфе (3 500 000).

Из сказанного можно видеть те непрерывные усилия, какие прилагались Германией во время войны с целью улучшения железнодорожной сети.

Сеть завоеванных областей.

Из задач, поставленных войной перед германскими железными дорогами, особого упоминания заслуживает ре-

организация железных дорог завоеванных областей. Всем известно, насколько быстрым в течение первых недель войны было продвижение германских войск в Бельгии и Франции. Но немцы сами признают, что в Бельгии их противники приняли соответствующие меры предосторожности почти на всех полях сражений, в виде взрыва главных мостов и повреждения тоннелей перед отступлением. Чтобы не тормозить и не задерживать продвижения своих армий, немцы приложили все усилия к тому, чтобы быстро исправлять повреждения, причиненные железным дорогам. С этой целью уже в момент объявления мобилизации были созданы два военных управления железных дорог, имевших задачу организовать железнодорожную службу в завоеванных местностях. Одно из этих управлений ожидало в Аахене момента вступления в Бельгию. Офицеры железнодорожных полков, сопровождавшие передовые войска, немедленно исправляли все повреждения, причиненные железнодорожным линиям и их сооружениям в областях Гассельта, Лувена, Намюра, Марлица и т. д. Наряду с некоторыми повреждениями малой важности, как-то: подрывы рельс, опрокидывание паровозов и т. п., 13 мостов были взорваны динамитом и 1 тоннель совершенно загроможден паровозами, которые, будучи пущены полным ходом в глубь тоннеля, столкнулись друг с другом. Телеграфные и телефонные провода были сорваны, и все станционные устройства приведены в непригодность. К этому надо добавить, что верхнее строение бельгийских железных дорог во многих местах было в плохом состоянии или недостаточно прочным, чтобы выдержать тяжелые германские паровозы.

Регулярные железнодорожные войска начали с приведения в порядок этой части бельгийской сети. От их работы зависело регулярное снабжение армии продовольствием и снаряжением. Вскоре после того, как одна линия была исправлена, а ее обслуживание поручено железнодорожным офицерам и солдатам, можно было видеть воинские поезда, следовавшие иногда друг за другом на небольшом расстоянии. Линии между Льежем и Лувеном также восстанавливались одна за другой; воинские поезда могли доходить до Лувена и возвращаться порожняком по той же дороге. 1 сентября 1914 г. первое военное управление железных дорог прибыло в Брюссель, а в конце октября обосновалось в Антверпене. Впоследствии это управление было заменено но-

выми военными комендатурами, сформированными в Льеже и Брюсселе.

Сформированное на юге второе военное управление железных дорог находилось 20 августа в Ульфлингене, 25 августа — в Либрамоне и 4 сентября — в Седане. Наконец, позднее подобное же управление было образовано в Люксембурге и Шарлеруа. На восточном фронте управление этого рода было создано в Лодзи для обслуживания завоеванных областей русской Польши.

Все эти органы руководились военным ведомством. Железнодорожное движение, установленное в захваченных областях, было всецело военным, а в зоне армий оно обеспечивалось железнодорожными войсками.

Работы по восстановлению состояли естественно прежде всего в приведении в пригодное состояние дорог и их устройств, для срочного установления сообщения с армией. За первый год войны было восстановлено 164 больших моста, 8 тоннелей и открыто для движения 14 линий. Кроме того расширено 160 станций, главным образом для облегчения погрузочно-выгрузочных операций.

Сооружение новых линий также решалось военными властями в связи с военными операциями или для других надобностей. Вследствие плохого состояния дорог после дождливой зимы для снабжения войск продовольствием пришлось построить целую сеть маленьких полевых железных дорог.

В конце апреля 1915 г. протяжение (в километрах) железных дорог, оккупированных Германией, было следующее:

	Однокол. линий	Двухкол. линий	Всего
Линий военной эксплуатации .	3 000	4 100	7 100
„ сданных в аренду	450	150	600
„ не эксплуатируемых . . .	550	20	570
„ не восстановленных . . .	90	20	110
„ в постройке	400	15	415
	4 490	4 305	8 795

Наконец, необходимо было заменить временные мосты, сооруженные в начале операций, мостами более прочными, представлявшими больше безопасности для непрерывно усиливавшегося движения. Эти работы выполнялись прежде всего железнодорожными войсками, к которым впоследствии присоединились германские частные предприятия.

Такова вкратце безусловно важная задача, которую должны были выполнить германские железные дороги. Бесспорно, что дирекции этих железных дорог вполне оправдали доверие правительства и те финансовые жертвы, которые отдельные государства и вся империя в целом несли в течение долгих лет, чтобы поставить железные дороги на высоту всех требований, особенно военных.

По окончании мобилизационных перевозок, в которых проявилось главное усилие железных дорог, кайзер, так же как и король Баварии, выразил «свою благодарность и признательность всему железнодорожному персоналу, начиная с самых высших чинов и до самых скромных агентов, за их самоотверженное выполнение долга, позволившее выполнить эту задачу». Несомненно, что этот персонал употребил все свои усилия, чтобы заслужить приведенные похвалы.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ.¹

Общие данные.

На 1 апреля 1914 г. германские железные дороги располагали на всех своих линиях (нормальной и узкой колеи) 28 362 паровозами, 62 749 пассажирскими вагонами и 656 538 товарными и багажными вагонами.² Эти цифры составляли на 100 км железных дорог 46 паровозов (во Франции 32), 97 пассажирских вагонов (во Франции 75) и 981 товарный вагон (во Франции 861). Германская сеть, будучи обширнее французской едва лишь на одну четверть, имела подвижной состав почти вдвое многочисленнее. Постройка подвижного состава, которая до войны выражалась цифрой 186 000 т в месяц, в августе 1914 г. понизилась до 61 400 т, чтобы в сентябре вновь подняться до 150 000. а в октябре — до 160 000 т.

Даже в 1915 г., несмотря на недостаток меди, производство подвижного состава удерживалось в среднем на 120 000 т в месяц, а в продолжение первых шести месяцев

¹ Цифровые данные этой главы, за исключением специально указанных, приведены германским министерством транспорта в упомянутом выше труде «Die deutschen Eisenbahnen 1910 — 1920».

² Франция к моменту объявления войны располагала на всей своей сети 13 959 паровозами, 371 047 товарными вагонами и 48 662 пассажирскими, багажными и вагонами большой скорости (см. таблицу на стр. 63).

1916 г. эта средняя цифра была доведена до 140 000 т.¹ Расходы, относящиеся к содержанию и возобновлению подвижного состава, которые до войны доходили приблизительно до 250 млн. марок в год (212 в 1910 г., 270 в 1912 г.), с началом войны достигли следующих цифр:

	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Общая сумма расходов млн. мар.	301,3	307,6	367,4	450,1	681,1	1 412,9
Из них:						
На паровозы	135,7	164,8	180,1	212,5	332,0	556,0
На пассажирские вагоны.	51,9	44,6	54,8	51,1	65,5	175,8
На багажные и товарные вагоны	113,7	98,2	132,5	186,5	283,6	681,1

Паровозы.

На 1 апреля 1914 г. число паровозов нормальной колеи составляло 27 932, — из них 22 591 пригодных к немедленному использованию. Остальные 5 341 паровоз (или 19,1%) остались неиспользованными, так как требовали исправления. В продолжение войны заводы не переставали строить паровозы. В октябре 1917 г. «Frankfurter Zeitung» отмечает, что с 1 июля 1914 г. до 30 сентября 1917 г. заводы поставили 4 153 паровоза, из которых 1 700 были построены в последний триместр 1917 г. Возрастание паровозного парка (для нормальной и узкой колеи) с 1914 по 1919 г. видно из следующего:

¹ Французская сеть общего пользования до войны делала значительные заказы на подвижной состав, которые в среднем в год составляли 591 паровоз и 17 285 вагонов. Хотя эти заказы распределялись на несколько лет, но довольно большая их часть не смогла быть выполнена в желаемый срок, а другая часть, заказанная заводам, находившимся в захваченных противником областях или за границей, совсем не была выполнена. Министр транспорта 9 мая 1919 г. заявил с трибуны парламента: «Война продолжалась 54 месяца, и в продолжение этих 54 месяцев не было построено ни одного паровоза и ни одного вагона... Однако их собирались строить; но в течение военных действий рабочие специалисты были заняты, а сырье употреблялось исключительно на военных заводах для наиболее неотложных нужд национальной обороны. И это было большим ущербом для наших железных дорог. Работа этих последних достойна тем большей похвалы».

Германия.

1914.....	28 362	1917.....	32 593
1915.....	29 445	1918.....	34 208
1916.....	31 038	1919 (1 октября) ..	29 945

Франция (в общем по всем сетям).

1914.....	13 959	1917.....	14 241
1915.....	14 131	1918.....	14 597
1916.....	14 102	1919 (на 31 декабря).	14 977

В то же время возрастало и число непригодных, требовавших ремонта паровозов. К началу 1917 г. количество больных паровозов исчислялось в 30%, против 10% в августе 1915 г. Телеграмма, датированная мартом 1917 г., сообщала, что 8 000 паровозов ожидают ремонта в Эссене и что необходимо отозвать с фронта специалистов для приведения их в порядок. К 1 апреля 1919 г. имелось 11 500 больных паровозов (против 5 341 на 1 апреля 1914 г.)¹

Следующая таблица (взятая из труда Рёбе, специалиста по железнодорожным вопросам, под названием «Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen»), приводит более подробные данные о числе паровозов на прусской сети с 1913 по 1919 гг.:

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
1. Количество паровозов, принадлежащих сети государственных железных дорог Пруссии.	22 049	22 800	23 563	25 343	26 190	27 750	23 880
2. Из них сдано в аренду (приблизительно)	—	1 000	1 800	3 900	4 580	5 200	200
3. Остается для сети	22 049	21 800	21 763	21 433	21 610	22 550	23 680
4. Из них больных	4 249	4 360	4 367	5 245	6 338	7 747	10 480
5. Паровозов пригодных к использованию	17 800	17 440	17 433	16 198	15 272	14 803	13 200
6. Процент больных	19,3	19,5	19,9	24,0	29,4	33,7	43,8

¹ Во Франции число больных паровозов было ниже довоенного (1570) до конца 1916 г. Только с этого момента оно начинает увеличиваться: 1 795 — на 1 января 1917 г., 2 127 — на 1 января 1918 г. и 2 628 — на 1 января 1919 г. Но средняя ежегодная цифра больных паровозов за пятилетие 1914 — 1918 гг. не превысила 1 664, т. е. повышение было только на 5,9% против средней довоенной цифры.

Пассажирские и товарные вагоны.

Постройка вагонов происходила не менее интенсивно, чем постройка паровозов. Согласно упомянутой выше статьи «Frankfurter Zeitung», 91 000 новых вагонов были поставлены с 1 июля 1914 г. по 30 сентября 1917 г., а 29 000 были построены в последний триместр 1917 г. Рост пассажирского и товарного парков, по сравнению с Францией, следующий:

	<i>Германия.</i>					
	1914	1915	1916	1917	1918	1919 (на 1 октября)
Пассажирские вагоны	62 749	65 029	67 180	69 490	71 388	60 958
Багажные и товарные вагоны . .	656 538	683 131	711 507	743 029	778 962	597 978

	<i>Франция (по всей сети).</i>					
Пассажирские и багажные вагоны	48 662	48 062	47 781	47 671	47 558	46 047
Товарные вагоны .	371 047	393 302	397 066	411 085	416 735	384 443

Так как особенно чувствовался недостаток в крытых вагонах, администрация в 1916 г. переделала до 11 000 открытых вагонов на крытые и приобрела больше 8 000 новых брезентов.

В 1917 г. средняя цифра больных вагонов исчислялась в 23% (против 8% довоенного времени).¹ В конце того же года германский поташный синдикат объявил, что вследствие недостатка вагонов его продажа за октябрь значительно понизилась в сравнении с предыдущим месяцем. Кроме того общины центра Германии сообщили правительству, что число вагонов, предоставленных в распоряжение каменноугольных копей, едва отвечает 30% потребности.

Но это были лишь временные недостатки, вызванные, как мы увидим, кризисом перевозок. В действительности Германия никогда не имела недостатка в вагонах. Ниже следующая таблица² указывает количественное состояние

¹ Во Франции увеличение числа больных вагонов шло в том же порядке, как и паровозов. На 1 января 1915 г. их было только 11 573, а на 1 января 1916 г. — 14 044, т. е. меньше, чем до войны (14 840). Средняя довоенная цифра была превышена только начиная с 1917 г., когда число больных вагонов поднялось до 17 225.

² Выдержка из германского «Отчета министерства транспорта», стр. 166.

вагонного парка, числящегося в списках с 1913 по 1919 гг. (включая балластные и служебные вагоны, вагоны, принадлежавшие частным лицам, и трофеи войны):

На 1 октября	Крытые вагоны	Платформы	Всего	Общая подъемная сила в тоннах	Грузоподъемность вагона
1913	205 333	462 945	668 278	9 084 562	13,6
1914	216 469	487 076	703 545	9 627 005	13,7
1915	226 968	505 300	732 268	10 122 161	13,8
1916	240 177	530 582	770 759	10 773 541	14,0
1917	253 207	555 390	808 597	11 419 644	14,1
1918	267 055	584 427	851 482	12 181 359	14,3
1919	268 791	585 765	854 556	12 382 764	14,5

Таким образом, количество и подъемная сила вагонов непрерывно возрастали. Эти цифры, правда, теоретические; на практике они были ниже, как мы увидим дальше, когда будем говорить о больном подвижном составе.

Фактически Германия во время войны всегда имела в своем распоряжении значительно большее количество вагонов, чем в 1913 г.

Уничтожение обозначений на французских и бельгийских вагонах, захваченных Германией.

Серьезную поддержку германскому парку подвижного состава оказали вагоны, захваченные в Бельгии и на севере Франции. Германская администрация сейчас же принялась уничтожать обозначения на этих вагонах, чтобы использовать последние для военной эксплуатации на германских железных дорогах или для внутренней службы. По этому поводу было издано постановление, в силу которого с 30 ноября 1915 г. всякое «обозначение собственности» не должно было больше фигурировать на этих вагонах. На внешних боковых стенках, а также и на ходовых частях вагонов была проставлена большими хорошо заметными буквами надпись «Главное военное управление в Брюсселе». Однако, так как администрация желала даже после уничто-

жения знаков собственности всегда иметь возможность узнать происхождение этих вагонов, она решила указывать это происхождение посредством заглавной буквы, помещенной под надписью.

Для вагонов, принадлежавших не железнодорожным компаниям и государству, а частным лицам (как например некоторые вагоны-цистерны), администрация удержала обозначение частного собственника или предприятия, но уничтожила всякое указание принадлежности или прикрепления к какой-либо железнодорожной сети. На этих вагонах была поставлена также общая надпись. Другие пометки, не указывавшие собственности или принадлежности к той или иной сети, было разрешено оставить (как например номер, род вагона, подъемная сила, емкость и т. д.). Изменение надписей производилось на месте нахождения вагонов.

Инспекции эксплуатации подвижного состава и мастерских действовали по взаимному соглашению, отдавая станциям приказание о тех мерах, которые они должны были принять в надлежащее время. Было указано, что вагоны международного общества спальных вагонов так же, как вагоны железной дороги принца Генриха (Люксембург), не должны подвергаться вышеуказанным изменениям.

Аналогичные меры принимались в отношении захваченных вагонов, принадлежавших другим неприятельским странам.

Возврат подвижного состава при перемирии.

Одним из условий перемирия, показавшимся немцам наиболее тяжелым, было обязательство возвратить союзникам 5 000 паровозов и 150 000 вагонов в пригодном для движения состоянии, причем первые должны были быть снабжены запасными частями. По этому поводу «Кёльнская газета» писала 29 ноября 1918 г.:

«С точки зрения перевозок Германия находится в весьма критическом положении вследствие того, что она оказалась вынужденной возвратить 5 000 паровозов и 150 000 вагонов, тогда как располагает всего 26 000 паровозами и 700 000 вагонами.¹ Беда тем более велика, что подвижной состав, который нам остается, сильно изношен во время войны, и его годность значительно понизилась».

¹ Из приведенных нами официальных цифр можно видеть, что немецкая газета преуменьшала цифры из особых соображений.

Напротив, к концу военных действий немцы находились в выгодном положении: они смогли в продолжение войны увеличить свой парк подвижного состава в пропорции, достигавшей 22% для паровозов и 10% для вагонов, — особенно благодаря военным трофеям, захваченным в Бельгии и на севере Франции. Перемирие, обязывавшее возвратить 5 000 паровозов и 150 000 вагонов, поставило их в положение немного хуже того, в котором они находились до войны, за исключением паровозов. Действительно, на 1 октября 1919 г. количество паровозов выражалось в цифре 29 945, бывшей выше цифры 1914 г. (28 362). Наличие пассажирских вагонов, которое составляло в 1914 г. 62 749, понизилось до 60 958, а наличие товарных и багажных вагонов с 656 538 единиц (в 1914 г.) дошло до 597 978. Однако нужно принять в расчет, что у Германии были отняты линии Эльзаса, Лотарингии, Силезии и Польши, на которых находилось значительное количество подвижного состава, так как линии первых трех областей являлись линиями с большим движением.

Между тем количество пригодных единиц понижалось в более сильной пропорции, так как большого подвижного состава было значительно больше, чем до войны. К той же самой дате — 1 октября 1919 г. — число пригодных паровозов было на 19% ниже довоенного количества; что касается исправных вагонов, то их количество было на 10% меньше в отношении довоенного наличия для пассажирских вагонов и на 20% — для товарных и багажных, т. е. в среднем меньше на 18%.

Ущерб, понесенный вследствие потребности в ремонте, был особенно значителен в отношении паровозов: количество пригодных машин на 1 апреля 1919 г. равнялось только 68% общего наличия, а на 1 октября того же года — 62%.

Каково же было в этот период времени положение французских дорог? Усилие, проявленное ими, было тем более значительным, что, в отличие от германских железных дорог, их парк подвижного состава уменьшился с самого начала войны вследствие захвата или разрушений, произведенных противником. Но они сумели отчасти поправить свое положение, и на 31 декабря 1919 г., благодаря возврату Германией 2 600 паровозов и 70 000 вагонов, а также благодаря прибывшим из-за границы заказам, дороги располагали приблизительно 15 000 паровозами, т. е. почти на

Сравнительное состояние подвижного состава в Германии до и после войны.¹

	1 апреля 1914 г.	1 апреля 1919 г.	Повышение или понижение в процентах к 1 апреля 1919 г. по отношению к 1 апреля 1914 г.	1 октября 1919 г.	Повышение или понижение в процентах на 1 октября 1919 г.	
					с 1 апреля 1914 г.	с 1 апреля 1919 г.
<i>Общие цифры</i>						
Паровозов	28 362	36 500	+ 28,7	29 945	+ 6	- 18
Пассажирских вагонов	62 749	81 000	+ 29,10	60 958	- 28	- 24,7
Товарных и багажных вагонов	656 538	739 600	+ 12,7	597 978	- 24,1	- 19
<i>Непригодных, требующих ремонта</i>						
Паровозов	5 341	11 500	+ 115,3	11 316	+ 112	- 1,51
Пассажирских вагонов	5 000	10 800	+ 116	9 000	+ 80	- 16,6
Товарных и багажных вагонов	22 500	60 500	+ 168,8	75 000	+ 233,3	+ 23,9
<i>Годных для использования</i>						
Паровозов	23 021	25 000	+ 8,6	18 630	- 19	- 25,5
Пассажирских вагонов	57 749	70 000	+ 21,2	51 958	- 10	- 25,7
Товарных и багажных вагонов	634 038	679 100	+ 7,1	512 978	- 20	- 24,5

¹ Согласно отчета министерства транспорта.

Сравнительное состояние подвижного состава во Франции до и после войны.¹

	31 июля 1914 г.	1 янва- ря 1919 г.	Повышение или пониже- ние в про- центах на 1 января 1919 г. в со- ответствии с 31 июля 1914 г.	31 декабря 1919 г.	Повышение или пониже- ние в процентах на 31 декабря 1919 г. в соот- ветствии	
					с 31 июля 1914 г.	с 1 января 1919 г.
<i>Общие цифры</i>						
Паровозов	13 959	14 793	+ 5,97	14 977	+ 7,29	+ 1,24
Пассажирских и багажных вагонов	48 662	404 941	— 3,54	46 047 } 430 490 384 443 }	+ 5,37 } + 3,61 }	+ 6,30
Товарных вагонов	371 047	404 941	— 3,54	384 443 }	+ 3,61 }	+ 6,30
<i>Непригодных, требующих ремонта</i>						
Паровозов	1 570	2 628	+ 67,07	3 231	+ 105,70	+ 22,94
Пассажирских и багажных вагонов	14 840	38 561	+ 159,84	79 636	+ 436,62	+ 105,99
Товарных вагонов	—	—	—	—	—	—
<i>Годных для использования</i>						
Паровозов	12 389	12 165	— 1,80	11 746	— 5,19	— 3,44
Пассажирских и багажных вагонов	404 869	366 380	— 9,50	350 855	— 13,34	— 4,23
Товарных вагонов	—	—	—	—	—	—

¹ Согласно сведениям, данным дорогами.

1 000 больше, чем до войны, что представляло увеличение на 7%, и 430 500 пассажирскими и товарными вагонами, т. е. на 10 000 больше, чем в 1914 г. или больше на 2,3%.

Таблицы на стр. 62 — 63 выявляют состояние парка подвижного состава Германии и Франции до и после войны.

ВОЕННЫЕ ПЕРЕВОЗКИ.

Состояние угрозы войны.

Германские документы, из которых мы позаимствовали помещаемые ниже сведения, а именно — официальный журнал германских железных дорог, «*Zeitung der deutschen Eisenbahnen*» и большой труд в 10 томах под названием «Великая война», в котором глава о военной организации железных дорог написана полковником Стефаном фон-Вельзен, умалчивают о военной роли железных дорог в продолжение периода «состояние угрозы войны», предшествовавшего военным действиям. Однако несомненно, что в течение этого критического периода военные власти должны были потребовать от железнодорожной администрации чрезвычайно большого напряжения сил для подготовки германского наступления. Сильным атакам, направленным в начале военных действий против Бельгии и через Люксембург в Лотарингию и французские Арденны, предшествовали конечно большие перевозки войск в Германии.

Мобилизационные перевозки.

С вечера 1 августа, когда был отдан приказ о мобилизации, железные дороги, в силу закона от 13 июня 1873 г. о военных повинностях, были милитаризованы, и служба мирного времени заменена военной. В течение первых чисел августа (и конечно еще с последних чисел июля) германские железные дороги так же, как и французские, перевозили сотни тысяч гражданских пассажиров, покидавших море и горы, или спешно возвращавшихся домой из-за границы. Это еще более осложнило работу железных дорог в Германии, как и во Франции.¹

¹ См. «*Die deutschen Eisenbahnen 1910 — 1920*», стр. 157. Для детального ознакомления с пассажирским движением этого периода см. главу «Гражданские перевозки» настоящего труда.

Правда, в направлении к левому берегу Рейна товарное движение на железных дорогах было прервано с вечера первого дня мобилизации, а на других направлениях оно поддерживалось лишь в мере необходимости сбыта товаров. Принятие новых грузов (помимо тех, которые предназначались для военного ведомства и пищевых продуктов первой необходимости) с 1 августа было запрещено. Так как все линии и весь подвижной состав должны были со второго дня мобилизации перейти в распоряжение военных властей, все вагоны, которые к этому времени не прибыли по назначению, были изъяты из обращения и тотчас разгружены. В одном только Кёльнском округе оказалось изъято таким образом 6 831 вагон. Крытые вагоны, предназначенные для перевозки войск, немедленно отправлялись в мастерские для оборудования, согласно предусмотренному плану перевозок людей и лошадей (скамейки, спинки, крючки для мешков, фонари и т. д.). Оттуда они направлялись непосредственно на станции сбора и погрузки войск.

Численность людей, подлежащих перевозке, по данным полковника фон-Вельзен¹ достигала 3 834 000 чел.; с 4 по 8 августа потребовалось 18 000 поездов; в продолжение первых 14 дней августа для перевозки людей и лошадей было использовано 166 000 крытых вагонов; для перевозки по всем направлениям лошадей, необходимых для пополнения состава мирного времени, сформированы специальные поезда. К этим перевозкам естественно прибавлялись перевозки военного материала, снаряжения и провианта, для которых в продолжение того же периода потребовалось 59 000 платформ и открытых вагонов.

Замена расписания движения поездов мирного времени расписанием военного времени произошла к концу второго дня мобилизации. Все службы руководствовались инструкциями военного времени. Расписание военного времени состояло в согласованной программе движения поездов, двигавшихся с одинаковой скоростью, от 20 до 35 км в час, и следовавших друг за другом на определенных дистанциях. Перевозка армейских корпусов началась на третий день мобилизации.

Перевозки мобилизационные и по сосредоточению потребовали, как и во Франции, значительного напряжения. В

¹ «*Der grosse Krieg 1914 - 1918. Die Organisationen der Kriegführung*», стр. 204.

продолжение нескольких дней число груженных вагонов, проследовавших по сети только одной дирекции железных дорог Пруссии, достигло 40 000 в день. На сети другой прусской дирекции, западной, в течение 19 дней мобилизации прошло 26 000 воинских поездов, перевезших к границе больше 2 млн солдат с артиллерией, лошадьми, снаряжением, боевыми припасами и различным багажом. Газета «Berliner Local-Anzeiger» писала в начале сосредоточения войск: «В течение 8 часов ночи было насчитано 64 воинских поезда (т. е. 1 поезд в каждые $7\frac{1}{2}$ минут), следующих друг за другом через станцию одного города средней величины».

Эти примеры не являются единичными. Чтобы иметь точное представление о значительности выполненных перевозок, нужно помнить, что они характеризуют интенсивность движения воинских поездов почти всей германской сети в продолжение периода мобилизации и сосредоточения. Через Рейн проходило до 660 поездов в день, а число поездов, направлявшихся на запад от этой реки, равнялось 550. Представление об интенсивности военных перевозок через рейнские мосты за время с 2 по 18 августа дает следующая таблица, составленная министерством транспорта:¹

Поездов		Поездов	
Баэрльский мост	572	Старый мост (на юге) . . .	223
Гохфельдский мост	748	Вормский мост	551
Нейский мост	816	Мангеймский мост	401
Мост Гогендолерна, близ		Шпейерский мост	46
Кёльна (один поезд почти		Максаусский мост	71
каждые 10 минут)	2 147	Гермерсгеймский мост . . .	580
Южный мост, близ Кёльна . .	1 300	Кёльнский мост	616
Горгеймский мост, близ Коб-		Нейфбризахский мост . . .	146
ленца	931	Мюльгеймский мост	70
Мост Императора, у Майнца	821		

Затруднения в движении. — Задача железных дорог в начале войны не состояла исключительно в одной перевозке войск. В Германии, как и во Франции, с первых дней мобилизации нужно было дать вокзалам и станциям более или менее специальное оборудование, которое, согласно мобилизационному плану, оправдывало бы их назначение, как продовольственных пунктов, станций снабжения, станций-складов, приемных покоев, сборных и погрузочных пунктов и т. д.

¹ «Der grosse Krieg 1914-1918», стр. 159.

Нужно было построить ramпы, продовольственные склады, товарные навесы, приспособления для снабжения водой служебных помещений и водопоев, оборудовать санитарные поезда и т. д.

Движение поездов в течение первых дней затруднялось возвратом вглубь страны многочисленных вагонов, находившихся в то время в прифронтовой зоне; это встречное течение еще более усилилось вследствие эвакуации раненых, которая началась с первых же столкновений армий. Вместе с тем потребность флота в угле вызвала с первого же дня значительные перевозки, для которых должна была быть обеспечена большая точность. По этому поводу возникли серьезные затруднения, потому что поставка угля требовала почти непрерывных переговоров с угольным синдикатом для определения нужных сортов угля, количества его, каменноугольных копей, которые могли его поставить, и наконец для распределения вагонов по нужным местам и в необходимые сроки.

Наряду с возросшими потребностями флота пришлось встретиться лицом к лицу с недостатком угля для газовых заводов, электрических станций и доменных печей. Кроме того, нужно было поддерживать снабжение городов пищевыми продуктами первой необходимости и особенно молоком. Работа железных дорог затруднилась еще более оттого, что большое число предусмотренных мобилизационными планами мероприятий держалось в секрете до последнего момента, и их выполнение должно было производиться персоналом, часть которого была призвана на службу в армию или отозвана на формирование полевых железных дорог. Германская армия, благодаря своему продвижению в неприятельскую страну, должна была почти с первых дней войны непосредственно сопровождаться большим числом опытных железнодорожных агентов.

Газета «Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen» услужливо распространялась о трудности задач железнодорожных дирекций. Бесспорно, они были велики. Но что представляла собою эти трудности по сравнению с теми, которые пришлось преодолевать французской железнодорожной сети? Германские дирекции не знали ни одного из затруднений, являвшихся результатом неприятельского вторжения в страну, отступления армий, оттягивания подвижного состава, эвакуации населения захваченных обла-

стей, расстройства движения поездов, захвата противником значительного числа паровозов и вагонов, переброски на другой конец страны общественных и частных учреждений и администраций, сокровищ музеев, банковских ценностей, — и все это под давлением противника.

Ко всем этим затруднениям, вызванным неприятельским вторжением во Францию, прибавились те, которые непосредственно вытекали из сухопутной, а позднее и подводной войны. И во Франции экономические условия были расстроены войной как в отношении внутренней, так и внешней торговли. Кроме того Франции, лишенной продуктов ее наиболее богатых провинций, пришлось пытаться доставать для себя в других областях страны и за границей то, чем ее снабжали до войны провинции и даже сама Германия; наконец ей нужно было обеспечить перевозку английских, индусских, канадских, австралийских, новозеландских, а затем, в 1918 году, и американских войск.

Мы сделали это необходимое замечание не для умаления тяжелых задач германских железных дорог, но чтобы показать в настоящем свете затруднения, с которыми столкнулись французские железные дороги.

Военные перевозки к различным фронтам.

В отношении французского фронта полковник Стефан фон-Вельзен дает несколько интересных разъяснений, позволяющих составить себе представление о военном движении на линиях, доходивших до этого фронта.

В 1915 г. пять двухколейных линий пересекали пространство между Камбре — Бюзиньи — Сен-Кэнтен — Тернье, откуда шла линия Камбре — Перрона по направлению к фронту. По этой линии ежедневно проходили 55 — 60 поездов с войсками.¹

С 15 июня по 15 ноября 1916 г. 4-я армия во Фландрии получила 6 591 поезд (3 942 с пехотой, 1 854 с артиллерией и 795 с различными войсками). В октябре та же армия получила 42 поезда с продовольствием и 10 со снаряжением, — в среднем по 35 вагонов в каждом поезде.² Число вагонов, ежедневно разгружавшихся на станциях

¹ «Der grosse Krieg 1914 - 1918. Die Organisationen der Kriegführung», стр. 257.

² То же, стр. 258.

прибытия, достигало 1 400 в ноябре, а в период с июня по ноябрь — общей цифры 242 185.

На период с февраля по март 1918 г. полковник фон-Вельзен составил следующую таблицу:¹

Число поездов в день.

1. Поездов, отправлявшихся из Германии по назначению на север Франции и в Бельгию	125
2. Поездов, отправлявшихся из оккупированных областей по назначению на фронт	69
3. Поездов, отправлявшихся из других пунктов	35
4. Пассажирских поездов, отправлявшихся из Германии в оккупированные местности	14
5. Для местных перевозок в оккупированных областях	30
6. Поездов с топливом	39
Всего в день	312

С 1 по 20 марта эта цифра дошла до 431.

В предыдущем году для операций отхода с фронта с 5 февр. по 15 марта 1917 г. потребовалось 37 172 вагона.

Полковник Стефан фон-Вельзен дает также несколько примеров интенсивности военных перевозок на русском фронте. С 11 по 18 июня 1916 г. из Варшавы было отправлено 296 поездов; с 1 по 8 июля — 494 поезда с войсками и 98 с артиллерией.² Тот же автор составил следующую таблицу пробега воинских поездов в осе-километрах:³

а) Западный театр военных действий.

1915 (2-й семестр)	от 25 010 000 до 41 810 000
1916 (2-й семестр)	„ 29 130 000 „ 44 180 000
1917 (до конца сентября)	„ 28 420 000 „ 45 320 000

б) Восточный театр военных действий.

1915 (последний триместр)	от 9 400 000 до 24 500 000
1916 (последний триместр)	„ 30 800 000 „ 48 200 000
1917 (до конца сентября)	„ 23 800 000 „ 39 300 000

в) Юго-восточный театр военных действий.

1915 (последний триместр)	от 200 000 до 600 000
1916 (последний триместр)	„ 1 300 000 „ 5 900 000
1917 (до конца сентября):	
В Сербии:	от 5 100 000 до 7 500 000
В Румынии:	„ 200 000 „ 10 700 000

¹ «Der grosse Krieg 1914 - 1918. Die Organisationen der Kriegführung», стр. 263.

² То же, стр. 257.

³ То же, стр. 267.

Поезда с отпускными.

Эти поезда начали функционировать довольно поздно: только летом 1915 г. В конце 1917 г. на одном западном фронте 42 поезда ежедневно перевозили 30 000 отпускных. Но отпускные, находя, что поезда идут не достаточно быстро, покидали их, чтобы пересест в скорые поезда, и мешали правильному движению. В течение зимы 1917—1918 г. беспорядок достиг такой степени, что пришлось на некоторое время прекратить выдачу отпусков. Полковник фон-Вельзен признает, что до конца войны не было возможным создать на западном фронте достаточную организацию поездов с отпускными.

Так как на других фронтах было более ограниченное количество войск, то обслуживание их вызвало меньше затруднений. В конце 1917 г. ежедневное число поездов с отпускными на восточном фронте равнялось 16.

Перевозка войск пополнения.

Перевозка войск пополнения производилась регулярно каждую неделю. Станция, предназначенная в тылу для обслуживания одной или нескольких армий, собирала войска пополнения и затем направляла их в заранее определенные дни к фронтовой станции, откуда они следовали к соответствующим войсковым соединениям.

Как пример подобной перевозки в продолжение месяца, полковник фон-Вельзен указывает июнь 1916 г., который может служить типовым:

<i>Войска.</i>	<i>Людей</i>	<i>Лошадей</i>
К западному фронту	219 233	7 127
К восточному фронту	92 769	5 341
К балканскому фронту	2 271	4
Всего	314 273	12 472

Перевозки продовольствия, боевых припасов и материалов.

О размерах этих перевозок можно судить по следующей таблице, составленной за одну неделю января 1916 г.

а) Западный фронт (Франция и Бельгия).

	<i>Поездов</i>
4-я армия (5 поездов с продовольствием, 1 скотский, 1 с боевыми припасами и 11 с материалами)	18
6-я армия	16
2-я армия (6 поездов с продовольствием, 6 с боевыми припасами и материалами)	12
7-я армия	17
3-я армия	21
5-я армия (11 поездов с продовольствием, 12 с боевыми припасами и 16 с материалами)	39
По различным назначениям	18
	17
	4
Всего	162

б) Восточный фронт (Польша и Россия).

8-я армия	от 3 до 5
Дивизия Шольца	„ 6 „ 6
10-я армия (5 поездов с продовольствием, 5 с боевыми припасами и материалами)	„ 10 „ 10
9-я армия	„ 2 „ 5
Дивизия Вейрша	„ 4 „ 7
Армия на Буге	„ 5 „ 6
Армия на юге	„ 13 „ 13
Всего	от 43 до 52

в) Юго-восточный фронт (Италия).

11-я армия	от 8 до 9
----------------------	-----------

Постройка укрепленной линии «Зигфрида» на французском фронте потребовала особенно значительных перевозок. Начиная с половины октября 1916 г. до половины марта 1917 г. было употреблено 50 850 вагонов по 15 т, которые распределялись следующим образом:

	<i>Песок (вагонов)</i>	<i>Строитель- ные мате- риалы (вагонов)</i>
1-я армия	9 000	8 250
2-я армия	6 500	7 000
3-я армия	5 000	3 100
7-я армия	6 600	5 400
Всего	27 100	23 750

Подготовка к весеннему наступлению 1918 г., о которой мы уже упоминали, говоря о вызванном ею ежедневном передвижении войск в продолжение февраля и марта, потребовала для перевозки продовольствия и боевых припасов ежедневно 194 поезда (125 из Германии и 69 из захваченных областей).

Но это было исключением. Нормальная средняя цифра перевозок продовольствия, боевых припасов и материалов указана в следующей таблице:

Ежедневные перевозки.

	Для спокойного сектора		Для боевого сектора	
	вагонов	тонн	вагонов	тонн
Боевые припасы	от 4 до 7,6	60—115	32	460
Продовольствие	„ 4 „ 11,6	80—120	10	110
Позиционные материалы	„ 4 „ 10	51—110	13	180
Лесные материалы . . .	„ 3 „ 5	28—46	15	150
Различный уголь	„ 16 „ 33	151—325	—	—
Всего	от 31 до 67,2	370—716	70	900

Перевозки при отступлении и демобилизации.

С начала октября 1918 г. поезда начали увозить германские войска с западного фронта в тыл. С 12 по 31 октября для этих перевозок было употреблено 10 448 поездов; с 1 по 15 ноября число этих поездов возросло до 13 063.

Перемирие 11 ноября заставило отойти всю германскую армию. Сначала были организованы самые необходимые перевозки: больных и раненых (начиная с 15 ноября); затем — частей, которые не могли достичь Рейна иначе, как по железной дороге (батареи, лазаретные фургоны); наконец, материалов, использование которых было необходимо внутри Германии.

С 19 ноября дивизия за дивизией начали переходить Рейн; но с 19 ноября и до конца месяца смогли быть перевезенными только 13 дивизий. Дезорганизация, как признает полковник фон-Вельзен, была огромна: тысячи дезертиров и солдат, спешивших вернуться к себе домой, настолько загромаждали станции, что единственною возможностью освободить эти станции было заставить их уйти принудительным образом. С одного только Кёльнского вокзала в продолжение некоторого времени ежедневно отправлялось от 30 до 40 поездов этого рода.

Для армии, отступавшей планомерно, было предоставлено (в день):

- с 19 ноября по 1 декабря — от 40 до 80 поездов;
- с 1 декабря по 10 декабря — 98 поездов;
- с 11 декабря по 20 декабря — от 100 до 110 поездов.

К этим регулярным перевозкам прибавились случайные перевозки, которые довели число поездов, отправленных с 19 ноября 1918 г. по 18 января 1919 г. до 5 707, т. е. в среднем до 100 поездов в день.

На востоке демобилизационные перевозки были гораздо менее интенсивны. До половины декабря через Брест-Литовск проходило только 2—3 поезда в день, затем число этих поездов возросло до 6—7. Последний поезд с демобилизованными прошел через Брест-Литовск в феврале 1919 г.

На юго-востоке отступление началось с сентября 1918 г., после отпадения Болгарии и Турции. Для войск, находившихся в Сербии и Румынии, австрийская революция сделала невозможной какую бы то ни было серьезную организацию демобилизационных перевозок.

ГРАЖДАНСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ.

Расстройство движения.

С окончанием мобилизационных перевозок и перевозок по сосредоточению перед железными дорогами встали новые задачи. Вопреки тому, что говорилось и писалось во Франции, коммерческое движение в Германии, как и во Франции, прервалось с начала мобилизации. В сентябре 1914 г. были сделаны попытки установить сокращенное расписание для гражданского движения. Газета «*Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen*» писала в 1915 г., что почти невозможно опи-

сать те затруднения, с которыми после первого года войны встретились железные дороги даже при частичном возобновлении коммерческого движения.

С момента вступления в силу мобилизационного расписания все коммерческое движение не только сократилось, но даже, как казалось, в продолжение некоторого времени гораздо хуже обслуживало гражданское население, чем французское, потому что местные военные расписания не предусматривали для пассажиров согласования поездов с соседними дирекциями. Между тем во Франции расписание ежедневных поездов позволяло совершать переезд, хотя и медленно, но в нормальных условиях, и не только между соседними областями, но даже с сети на сеть. Поэтому Германии, считаясь с глубокими изменениями, происшедшими в экономических условиях, главным образом в области обращения товарных поездов транзитного значения или дальнего следования, надлежало прежде всего реорганизовать внутреннюю службу.

Условия торговли и железнодорожного сообщения были, как и во Франции, значительно расстроены объявлением войны; экспорт из портов Северного моря был, так сказать, совершенно остановлен, тогда как движение к портам Балтийского моря необычайно усилилось. Почти полное прекращение экспортного движения компенсировалось усилением внутреннего движения.

Дирекции германских железных дорог в течение сентября 1914 г. пытались установить обращение местных и транзитных поездов, отвечавших новым условиям сообщения между отдельными германскими государствами, а также союзными и нейтральными странами. Но товарное движение полными вагонами, равно как и небольшие отправки, могли быть возобновлены только в уменьшенных размерах. С другой стороны, пассажирское движение ограничилось несколькими скорыми поездами, которые чередовались с медленными, отправлявшимися в ограниченном числе и несогласованными между собой поездами мобилизационного расписания. Условия регулярных перевозок были с трудом обеспечены только для багажа и грузов большой скорости.

Возобновление всего этого движения было тем менее возможно, что приходилось постоянно считаться с непредвиденными потребностями армии, для удовлетворения которых часто нужно было срочно подавать подвижной состав,

паровозы и служебный персонал. В то же время численность персонала все более и более сокращалась, — главным образом потому, что к нему приходилось прибегать для эксплуатации железных дорог в местностях, занятых армией.

Вследствие военных действий, те задачи, которые должны были выполняться железными дорогами в экономической жизни Германии, были отодвинуты на второй план. Все было подчинено обслуживанию армии. Исключая снабжение больших центров и городов предметами первой необходимости, коммерческое движение, почти прекратившееся по всей германской сети с опубликованием декрета о мобилизации, было возобновлено только в конце перевозок по сосредоточению. Значительная часть вагонов и паровозов постоянно находилась в распоряжении армии. Гражданское движение должно было довольствоваться ограниченным количеством как подвижного состава, так и железнодорожного персонала, и вдобавок терпеть временные перерывы сообщения, вызываемые передвижением войск и военными действиями.

Пассажирское движение.

С момента объявления войны во всех вокзалах было расклеено следующее извещение: «Начиная с 4 августа, на всех германских дорогах упраздняется обычное расписание пассажирских поездов. Пассажирское движение будет производиться в соответствии с военным расписанием местных поездов, которое будет расклеено во всех вокзалах и станциях».

Наплыв пассажиров, возвращавшихся к себе домой, был огромным еще задолго до опубликования декрета о мобилизации. Если мы располагаем некоторыми сведениями о военных перевозках, имевших место в продолжение этого периода, то в отношении перевозок гражданских вопрос обстоит совсем иначе. Отчет министерства транспорта показывает, что, начиная с 26 июля, понадобилось удвоить и даже утроить число пассажирских поездов на прусской сети. С берлинских вокзалов 31 июля были отправлены — 61 пассажирский поезд; 1 августа — 157; 2-го — 106 и 3-го — 65. В Мюнхене 31 июля и 1 августа число пассажирских поездов также было удвоено и утроено. Естественно, что в этот период времени невозможно было избежать скопления

и опозданий поездов, и министр железных дорог Пруссии выразил по этому поводу в палате свое сожаление: «Но, — сказал он, — подобная масса пассажиров никогда не была видана с основания железных дорог».

Нагромождение багажа было также значительно. Багажные отделения больших линий в вокзалах Берлина настолько переполнились, что пришлось предупредить публику, путем объявлений, что потребуются отсрочка от 8 до 15 дней для разборки всего этого багажа, который затем постепенно будет доставлен. Больше 120 000 мест багажа, чемоданов, ящиков, картонок и т. п. скопилось таким образом в вокзалах Берлина, осложняя и без того тяжелую работу. В одном только Штеттинском вокзале насчитывалось до 45 000 тюков багажа, сваленного в беспорядке на перронах, так как специальных мест для хранения багажа совершенно не хватало.

Только начиная с 21 августа — т. е. почти в то же время, как и во Франции, — движение пассажирских поездов начало несколько улучшаться, сначала в очень ограниченных размерах. После того как некоторые экспрессы были вновь пущены в обращение между наиболее важными центрами, обнаруживается наплыв требований со стороны городов, сельских общин и других заинтересованных лиц, чтобы им дали возможность использовать эти экспрессы, разрешив последним останавливаться на большем числе станций, чтобы было установлено более удобное согласование поездов и т. д. Администрации железных дорог пришлось напомнить населению, что железнодорожная администрация не может располагать железными дорогами, как в мирное время, что все движение подчинено военному расписанию и что при всем желании невозможно удовлетворить большую часть выраженных требований. Население призывалось к терпению, и ему было дано обещание, что администрация железных дорог приложит все усилия к тому, чтобы по мере возможности и в согласии с военными властями постепенно развернуть движение пассажирских поездов.

Ровно через три месяца после объявления войны, 2 ноября 1914 г., администрации железных дорог удалось восстановить правильное расписание поездов, — хотя и более ограниченное, но все же включавшее в себя скорые поезда, — и возобновить более важные международные сообщения с нейтральными и союзными странами. Начиная с этого времени,

число пассажирских поездов постепенно увеличивалось и, по заявлению, сделанному в палате депутатов прусским министром железных дорог — начальником управления железных дорог империи, достигло весной 1915 г. 69% поездов нормального расписания мирного времени. «Такое обращение поездов, — прибавил министр, — удовлетворяло потребностям движения; к тому же затруднения эксплуатации происходившие от недостатка подвижного состава и персонала, не позволяли в то время сделать больше».

С приближением лета 1915 г. началось обсуждение вопроса о дачных поездах. Но уже 1 апреля приказом министра железных дорог Пруссии — начальника управления германских железных дорог — населению сообщалось: «Так как страна находится в состоянии войны, то дачные поезда совершенно отменяются в этом году (1915). Однако, если поездов ныне действующего нормального расписания окажется недостаточно и будут признаны необходимыми для облегчения движения специальные дачные поезда, об этом будет своевременно объявлено».

Министр конечно предвидел, что война неблагоприятно повлияет на путешествия для развлечения. В самом деле, с 1 по 6 июля, за первый период отъездов на вакации в обычное время, в берлинских вокзалах (больших линий) было выдано только 302 120 билетов, тогда как в 1914 г. эта цифра доходила до 536 745, что представляло уменьшение на 27%. Это уменьшение движения окажется еще более заметным, если принять во внимание багажные записи; так, за указанный выше период насчитывалось только 94 626 мест багажа против 167 953 в 1914 г., т. е. уменьшение на 43%. Установлено, что в некоторые дни пассажирское движение составляло даже только $\frac{2}{5}$ нормального движения.

В общем то, что было сделано в Германии для восстановления нормальной, хотя и сокращенной деятельности пассажирских поездов, совершенно сходно с тем, что было сделано во Франции на сетях внутренней зоны. Но в условиях, созданных на французских сетях захватом французской территории, для французов было гораздо труднее, чем для германцев, обеспечить население тем обслуживанием, какое было по другую сторону границы.

Ограничение транспорта в 1916 г. — Острота кризиса перевозок, о котором мы подробно скажем дальше, повлекла

за собой сдвиг назад в уже произведенных улучшениях. С осени 1916 г. движение пассажирских поездов подверглось постепенному сокращению почти на всех германских дорогах. Эти сокращения сделались особенно заметными с первых чисел ноября, когда было введено новое расписание, причем они вызвали многочисленные протесты. Признавая в общем необходимость этих мероприятий, вызванных обстоятельствами, недовольные требовали сохранения поездов, которые их особенно интересовали. Администрация железных дорог отвечала, что все высказанные пожелания будут рассмотрены, но что к сожалению удовлетворить их можно будет лишь в исключительных случаях и что, с другой стороны, ввиду большого количества просьб этого рода, заинтересованные лица не должны рассчитывать получить ответ ранее известного времени.

Однако, чтобы успокоить население, которое видело, что сокращение поездов непрерывно усиливается, администрация объявила через прессу, что эти мероприятия будут ограничены, так как, повидимому, в дальнейших сокращениях нужды не будет.

Но 28 ноября в министерстве внутренних дел, под председательством директора департамента Левальда, состоялось собрание представителей военного министерства и министерств внутренних дел и общественных работ для рассмотрения мер, которые позволили бы осуществить наибольшую экономию в расходовании всякого рода материалов, особенно угля, а также и возможно лучшего использования персонала. При этом одной из первых мер, принятых советом, было ограничение пассажирского движения. Со своей стороны генерал Гренер, начальник военного министерства, в докладе о своих проектах, сделанном им специальной вспомогательной парламентской комиссии 20 декабря 1916 г., сообщил, что его усилия будут прежде всего направлены к ставшему неизбежным ограничению пассажирского движения и лучшей организации перевозки товаров.

Таким образом, в соответствии с этими заявлениями, сокращение пассажирских поездов продолжалось. В то же время населению предлагалось, в форме извещения, принимать лишь неотложные путешествия, воздерживаться от увеселительных поездок и в особенности отказаться от семейных визитов, поводом к которым обычно служили праздники. Вагоны-рестораны отменялись, и так как ото-

пление вагонов было весьма ограничено, то пассажирам рекомендовалось запастись теплой одеждой.

Из всех принятых мер одной из наиболее действительных была отмена всех билетов для экскурсионных поездок по пониженной цене, включая сюда и воскресные поездки.

Так как этих мер оказалось недостаточно, то новым расписанием поездов, вошедшим в силу 10 января 1917 г., была произведена ощутительная отмена поездов, а также замедление хода многих скорых поездов, вследствие увеличения числа их остановок.

Газета «*Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen*» поместила по этому поводу следующую заметку:

«Значительное сокращение числа пассажирских поездов, обычных и скорых, заставляет опасаться переполнения поездов, оставшихся в обращении, — переполнения, служащего поводом к их опозданиям. Чтобы избежать этих опозданий, которые могут отразиться на правильном движении товарных поездов, военное министерство принимает следующие дополнительные меры:

1. Поездки людей, принадлежащих к кадровым батальонам и гарнизонам внутри страны, должны быть ограничены до пределов крайней необходимости.

2. Поезда с отпускными, следующие с фронта, будут направляться в спешном порядке в различные внутренние области, чтобы лишить возможности отпускных менять поезда и пользоваться экспрессами.

Военное министерство полагает, что этих мероприятий достаточно для достижения преследуемой цели. Оно рассчитывает, что население будет сообразоваться с этими извещениями и само признает необходимость насколько возможно более ограничить свои поездки, не заставляя прибегать для этого к принудительным мерам».

Комментируя эти меры, газета добавляла:

«Перед лицом врага, с которым мы сражаемся, население поймет свой патриотический долг. Если, подобно другим мерам этого рода, ограничение пассажирского движения представляет неудобства, то нужно думать и о том, что мы должны с величайшей охотой приносить жертвы, которых требует война, потому что эти жертвы легки по сравнению с жертвами сражающихся. Действительно, перевозка материалов и продовольствия должна производиться прежде всех других. Всякая отмененная поездка, сберегая топливо, подвижной состав и персонал, тем самым содействует продовольственным и военным перевозкам и облегчает выполнение отечеством лежащего на нем долга».

Ограничение транспорта в 1917 г. — В течение первых трех месяцев 1917 г. в Германии было отменено еще около тысячи пассажирских поездов. В то же время цена на билеты была повышена приблизительно на 120%. Многие сети выдавали билеты только на расстояние не более 30 км; для

дальних поездок заинтересованные лица должны были получать от власти специальные разрешения. 1 марта 1917 г. вюртембергская администрация железных дорог отменила 1-й и 2-й классы в целом ряде поездов, даже на главных линиях. На следующей неделе аналогичную меру провела железнодорожная администрация в великом герцогстве Баденском. Некоторые германские администрации предпочитали упразднить вагоны 3-го класса.

В течение первого семестра 1917 г. германские власти разных степеней выпустили огромное число воззваний, призывавших население сократить свои перемещения до минимума. В начале мая 1917 г. прусское министерство общественных работ выпустило обращение к населению, призывавшее воздержаться от всяких экскурсий по случаю праздников вознесения и троицына дня.

В Баварии установление летнего расписания 1917 г. для пассажирских поездов дало повод советнику министерства Гукдешелю высказать совещательному комитету железных дорог Баварии несколько интересных замечаний:

«Последовательно проведенные сокращения в движении пассажирских поездов, — сказал докладчик, — достигли, по отношению к 1914 г. 40% в течение лета 1916 г. и 39,3% — за зиму 1916/17 г. Если учесть современные трудности, можно сказать, что удовлетворительное движение обеспечено. Расписание поездов для каждого из вышеуказанных периодов оставалось постоянным, не подвергаясь случайным нарушениям или изменениям. Вследствие многочисленных перевозок военнотружеников и отпускных положение было иногда затруднительным, особенно в отношении обращения скорых поездов, оставленных в последнее время администрацией в размере только 27%, а также и в отношении воскресных и праздничных поездов. Главным образом после 1 февраля 1917 г. потребности военных перевозок, продолжительные и жестокие морозы, недостаток угля и персонала для эксплуатации, в особенности для мастерских, принудили большую часть германских администраций ввести серьезные сокращения в движении поездов в ущерб точности расписаний. После февраля 1917 г. пробег поездов на главных линиях Баварии были постепенно сокращены на 46,4%. Однако, несмотря на такое сильное сокращение, движение было обеспечено довольно удовлетворительно, и доходы от пассажирского движения даже дали повышение на 14% сравнительно с доходами за первый триместр 1916 г. Администрация государственных железных дорог старалась помочь трудному положению эксплуатации и пассажирского движения, но в отношении последнего она до мая месяца не была в состоянии что-либо сделать. В согласии с другими германскими администрациями железнодорожные власти решили с 1 июня провести улучшения, намеченные для летнего расписания 1917 г. Для Баварии это новое расписание включало (по отношению к зимнему расписанию 1916/17 г.) увеличение числа поездов на 6,7% или 3 210 поездок-кило-

метров в день. При составлении этого расписания администрация действовала с величайшей осторожностью, предусматривая потребности военного и гражданского движения, чтобы иметь возможность сохранить за этим расписанием в продолжение хотя бы четырех месяцев возможно большую устойчивость. После трех лет войны число обрабатываемых поездов уже больше не зависит от расходов (исключая разные расходы на уголь), но от количества эксплуатируемого подвижного состава и персонала, и прежде всего от числа паровозов и использования подвижного состава для военных нужд».

Технические мероприятия. — Начиная с весны 1915 г., скорость поездов была ограничена, за исключением случаев крайней необходимости. Скорые поезда не должны были идти более 80 км в час, пассажирские — 70 км и товарные — 30 км.

На многих второстепенных линиях с одной колеей движение поездов могло производиться одним паровозом и одной бригадой персонала.

На больших линиях в конце 1916 г., в соответствии с выполнением плана Гинденбурга, были проведены следующие меры:

- а) уменьшение веса поездов посредством исключения из их состава вагонов-ресторанов, спальных вагонов и т. п.
- б) дальнейшее уменьшение скорости движения;
- в) увеличение продолжительности остановок;
- г) упразднение всех недостаточно доходных поездов;
- д) сокращение числа воскресных и праздничных поездов;
- е) упразднение проводников в пассажирских поездах и применение женщин в качестве контролеров.

Эти меры дали ежедневную экономию в 14 000 поездок-километров и предоставили 384 паровоза (из них 67 тяжелых) для неотложных перевозок.

Так как эти результаты были признаны недостаточными для уменьшения количества поездок-километров и освобождения паровозов, то было составлено несколько новых планов.

П л а н А — дававший ежедневную экономию в 20 000 поездок-километров и освобождавший 85 паровозов (из них 36 тяжелых); этот план был применен 13 января 1918 г.;

П л а н Б — дававший за время упразднения поездов с отпускными ежедневную экономию в 87 000 поездок-километров и освобождавший 65 паровозов;

П л а н В — упразднявший поезда отпускных, дававший

экономии в 27 000 поезд-километров и освобождавший 51 паровоз.¹

Дальнейшие ограничения в транспорте, произведенные в конце 1917 г. и в 1918 г. — Трудности осеннего движения, которые особенно ощущались в 1917 г., принудили железнодорожную администрацию усилить в октябре и ноябре месяцах все предыдущие меры и предпринять ряд новых, чтобы облегчить обращение товарных поездов посредством сокращения пассажирского движения.

С 1 ноября 1917 г. было значительно ограничено воскресное движение поездов; новыми расписаниями, вошедшими в силу с этого времени, отменялось некоторое число поездов.

В то же время был упразднен ряд скорых поездов; другие состояли лишь из ограниченного числа вагонов.

В некоторых городах, где число пассажиров было особенно значительным, администрация железных дорог решила выдавать билеты только в соответствии с числом мест, которые могут быть предоставлены.

Значительным сокращениям подверглось не только пассажирское движение внутри страны, — поездки в Швейцарию также сделались более трудными. Начиная с 22 октября 1917 г., ни одна немецкая станция не выдавала больше прямых билетов на Швейцарию; пассажиры, желавшие отправиться в эту страну, могли взять билет только до пограничной станции, где их паспорта и багаж должны были проверяться.

Объектом особых мероприятий явился балканский поезд (Берлин — Константинополь в 59 часов). Будучи выпускаем два раза в неделю с 1 января 1916 г., он стал еженедельным в феврале 1918 г. и был совершенно упразднен в октябре того же года.

В целях борьбы со спекуляцией продовольственными продуктами и с переутомлением занятого перегрузкой багажа персонала (в особенности женщин), было постановлено, что вес одного места багажа, на который отныне имел право каждый пассажир, не должен превышать 50 кг, эта мера вошла в силу с 15 ноября 1917 г.

¹ В железнодорожных указателях поезда, продолжавшие функционировать, были отмечены одной точкой (.), а поезда отмененные отмечались двумя точками (:).

С целью обеспечить возможно более правильное движение, различные железнодорожные администрации постановили с общего согласия в начале октября 1917 г., что в случаях, когда один поезд должен был быть согласован с другим, и тот запаздывал, первый не дожидаясь перегрузки багажа, чтобы самому не опаздывать.

Наконец в целях экономии топлива администрация железных дорог предписывала значительное сокращение отопления поездов. В течение зимы 1917/18 г. температура пассажирских отделений была снижена с 12 — 15° до 10 — 12°. Поезда, ходившие на небольшие расстояния, совсем не отапливались.

Эти мероприятия, проведенные в течение осени 1917 г. для сокращения движения пассажиров, отразились на отпусках, разрешаемых германским солдатам, и дали возможность увеличить их число. Газета «Frankfurter Zeitung» от 2 ноября 1917 г. считала, что из общего числа пассажиров скорых поездов 70% было военных, ехавших в отпуск или возвращавшихся из такового.

Но к концу октября 1917 г. военное министерство издало распоряжение, согласно которому отпуска для действующих армий должны были быть сокращены наполовину; что касается войск, находившихся внутри страны, то они имели право отпуска только по серьезным причинам личного или семейного характера; наконец военные власти настоятельно просили население не портить хорошего результата, достигнутого сокращением военных отпусков, и отказаться от поездок к солдатам в гарнизоны по воскресным и праздничным дням.

«Frankfurter Zeitung» от 2 ноября 1917 г. также рекомендовала гражданскому населению выполнить свой патриотический долг, отказавшись на эту четвертую зиму войны от свиданий с родными и друзьями.

Жалобы и протесты. — Из газет за указанный период видно, что все эти мероприятия население принимало с неудовольствием. Германская пресса сделалась отголоском сетований публики.

Коммерческие палаты Эссена, Билефельда, Бохума, Дортмунда, Дуисбурга, Мюнхена, Мюнстера, Саарбрюкена, Везеля, Гагена, Альтоны, Арнсберга, Изерлона, Люденшейда и Зигена обратились по телеграфу в начале ноября 1917 г. к министру железных дорог с длинным мотивированным

протестом, в котором они восставали «против отмены целого ряда экспрессов между Берлином и промышленными областями Запада».

Население и пресса, будучи согласны между собой, полагали, что сокращение движения на железных дорогах могло бы быть достигнуто посредством применения более приемлемых мер, — как например, отмены спальных и других специальных вагонов, запрещения поездок для женщин и детей, кроме случаев крайней необходимости, установления одного класса и т. д.

Что же касается последних мер сокращения, принятых железнодорожной администрацией, то они непопулярны, грубы, деспотичны и невыносимы. Они должны быть отменены в кратчайший срок, — заявляла «Kölnische Zeitung» от 2 октября 1917 г.

Однако эти протесты не только остались безрезультатными, но меры ограничения еще больше усилились.

Усиление ограничений. — В начале 1918 г. рассматривался вопрос об отмене первого класса в пассажирских поездах. Так как эта мера вызвала в печати разные толки, министр общественных работ Пруссии дал по этому поводу в палате депутатов разъяснения. Он заявил, что ввиду чрезвычайного увеличения расходов администрация железных дорог оказалась вынужденной изыскивать средства к экономии путем «упрощения состава поездов». Это упрощение должно быть достигнуто посредством оставления во всех поездах вагонов только двух классов.

С этих пор 75% скорых поездов состояли только из вагонов 2-го и 3-го классов, так как 1-м классом настолько мало пользовались, и он стал так мало доходным, что необходимость его отмены возникла сама собой. Только 8% или 10% скорых поездов сохранили 1-й и 2-й классы; это были поезда, обеспечивавшие международное сообщение и обслуживавшие главные большие линии. Они формировались из вагонов нового типа, и их скорость увеличивалась посредством упразднения некоторых остановок. На некоторых участках, менее оживленных, но где того требовал характер движения, скорые поезда составлялись из 1-го, 2-го и 3-го классов.

Для движения на большое расстояние несколько особенно важных прямых поездов были преобразованы в экспрессы. Прямые поезда были оставлены только для средних рас-

стояний, приблизительно до 250 км. Они формировались исключительно из вагонов 2-го и 3-го классов, так как в 1-м классе в этих поездах обычно было занято около 8% мест. Кроме того, был обсужден вопрос создания прямых поездов с 3-м и 4-м классами, чтобы дать возможность для бедных слоев населения переезжать на более значительные расстояния. Эти прямые поезда с 4-м классом особенно облегчали перемещения рабочих и их семей, — например из Берлина в Рурскую область, в Верхнюю Силезию и т. п.

В простых поездах 1-й класс был совершенно упразднен. Его отменяли постепенно.

Последствия демобилизации. — С наступлением демобилизации пассажирское движение подверглось новому сокращению. В продолжение нескольких дней нельзя было гарантировать регулярного движения поездов. Однако сокращения не были настолько велики, как их вначале представляли. В берлинских вокзалах поезда могли отходить почти пунктуально, только прибывавшие сильно запаздывали. Улучшение почувствовалось по прошествии нескольких недель; тогда постепенно началось возобновление пассажирского движения.

Товарное движение.

Ухудшения, внесенные войной в пассажирское движение, имели минимальное значение по сравнению с теми, которые претерпело товарное движение, и с вредом, нанесенным им торговле и промышленности. Начиная с первого дня мобилизации, товарное движение прервалось, причем было опубликовано следующее официальное сообщение: «Потребности в перевозках по железным дорогам будут значительны. Будет совершенно невозможно удовлетворять ходатайства промышленников, коммерсантов и частных лиц о перевозке товаров в продолжение периода мобилизации и сосредоточения армии. Военные власти на железных дорогах имеют категорическое приказание отказывать во всех просьбах, касающихся гражданских перевозок; воздерживаясь от подобных просьб, к тому же бесполезных, население облегчит тем тяжелую задачу этих властей».

10 августа 1914 г. это сообщение было дополнено следующим: «В силу § 2 главы 4 Устава германских железных дорог, имперское управление железных дорог постановило: принимая во внимание потребности военных перевозок, в с

сроки доставки грузов, определенные уставом для частных отправок, отменяются.¹ Это касается также распоряжений о тарифах, которые содержат в себе сроки доставки, а также и предоставление закрытых или открытых вагонов».

До тех пор пока не окончилось сосредоточение войск, товарные грузы принимались к перевозке не иначе, как с разрешения военных властей на сетях. Отправки, предназначенные для армии, конечно проходили прежде всех других, и для этого они снабжались красными этикетками с надписью «Для армии. — Перевозить вне очереди». Литеры на вагонах с этими отправлениями также должны были помечаться красным. Перевозки пищевых продуктов для населения и фуража для животных также пользовались преимуществом.

Начиная с 21 августа «линейные комендатуры» начали принимать к перевозке значительное количество грузов без специального разрешения, напоминая однако отправителям, что «для железной дороги не существует обязательства перевозки» и что в продолжение войны военным грузам всегда будет оказываться преимущество.

В этот порядок постепенно вносились улучшения; кроме того были восстановлены некоторые поезда для международного сообщения (с Австро-Венгрией и нейтральными странами), а 1 ноября 1914 г. королевская дирекция в Берлине объявила, что правильное движение товарных поездов (большой и малой скорости), приближающееся к тактовому мирного времени, восстановлено между сетями прусских дирекций, а до некоторой степени — также между сетями других германских государств. Это новое движение вероятно было значительно уменьшенным по сравнению с тем, которое существовало до войны, ибо «Комитет старшин коммерсантов Берлина» в декабре 1914 г. в петиции, обращенной к министру железных дорог Пруссии, заявил, что «упразднение большого числа пассажирских поездов и экспрессов во вновь установленном зимнем расписании должно достаточно разгрузить линии и позволить обращение большего числа товарных поездов, — в особенности дальних ускоренных поездов между центрами большого товарообмена».

¹ Эти сроки были восстановлены только в сентябре 1922 г. Известно, что при нормальных порядках, до войны, сроки доставки были бесконечно менее выгодны для населения в Германии, чем во Франции.

Действительно, за время мобилизации и сосредоточения войск произошла почти полная остановка товарного движения; возобновление его было постепенным и весьма ограниченным, особенно вначале: можно считать, что в общем товарное движение в августе 1914 г. достигало едва 20% движения мирного времени; эта пропорция увеличилась до 50% в сентябре, до 70% — в октябре и до 80% — в ноябре.

От этого последовало вначале заметное ухудшение и без того уже тяжелого положения германской торговли и промышленности, явившегося непосредственным результатом военного положения. В самом деле, «Кёльнская газета» указывала 11 августа 1914 г.:

«Война поставила нашу угольную и металлургическую промышленность в мало удовлетворительное положение. Сокращение рабочих рук по случаю мобилизации и почти полное использование железных дорог для военных надобностей приостановили деятельность промышленности. Отъезд многочисленных австрийских, русских и итальянских рабочих, занятых на германских заводах, еще больше усилил недостаток рабочих рук. Заминка в перевозках по железным дорогам, задерживая прибытие сырья и сбыт продуктов производства, отразилась почти на всех отраслях промышленности. Многие предприятия уже объявили о невозможности выполнить свои сделки и договоры. На угольной промышленности, от которой зависят столько других отраслей производства, раньше всего сказался недостаток вагонов для перевозки добытого в коях угля и перебои в предоставлении ей даже того малого числа вагонов, которым она еще могла располагать. Продукция копей накапливается в ожидании, пока смогут быть поданы вагоны для ее вывоза. Сверх того в отношении снабжения углем своей промышленной или иной клиентуры угольный синдикат немедленно оградились «случаем непреодолимой силы обстоятельств», предусмотренным торговым уставом, согласно которому в случаях войны, рабочих забастовок, застоев в движении, недостатка подвижного состава и т. п., синдикат обязан выполнять заказы на топливо лишь в пределах возможной добычи или отправки и уже после того, как он удовлетворит потребности армии, железных дорог и флота».

1 сентября та же газета, рассматривая положение Рурской области как значительного угольного района, говорила:

«Затруднения в снабжении углем и коксом происходят не столько от недостаточности добычи копей, сколько от недостатка железнодорожных вагонов, необходимых для ее вывоза. Последствия войны сказались на продукции копей Рура в виде ее уменьшения на 40 — 45%, но благодаря недостаточной распорядительности железных дорог, половина этой продукции, и без того сокращенной, до сих пор не могла

быть вывезена, и в некоторых местах скопилось значительное количество угля. Невозможно продолжать эксплуатацию копей в этих условиях, и многие смены рабочих уже были принуждены прервать работу. Если дирекция железных дорог не придет на помощь хотя бы до некоторой степени, нужно опасаться серьезного вреда для промышленности, а следовательно и для всего германского народного хозяйства».

Условия перевозки товарных грузов.

Топливо. — Расстройство, внесенное в эксплуатацию угольных копей недостатком вагонов, выражается для Рурской области в следующих цифрах. Тогда как в июле 1914 г. администрация железных дорог предоставила копиям этого бассейна 838 858 вагонов по 10 т, т. е. в среднем 31 069 вагонов в рабочий день, в августе это число было сокращено до 270 146, т. е. до 10 390 вагонов в рабочий день. В сентябре средняя цифра поднимается до 19 960 вагонов в день. В продолжение периода мобилизации, до 20 августа, число предоставляемых вагонов колебалось по дням между 1 210 и 11 118, не достигая в среднем четвертой части числа вагонов, предоставленных в июле. Перевозки по железным дорогам угля, кокса и прессованного угля из Рурской области в августе и сентябре 1914 г., сравнительно с 1913 г., распределялись следующим образом:

Число вагонов (по 10 т).

	Число вагонов, предоставленных в день		
	1-я половина месяца	2-я половина месяца	Средняя цифра за месяц
Август 1913 г.	30 963	32 327	31 645
„ 1914 г.	5 770	15 010	10 390
Сентябрь 1913 г.	30 714	31 356	31 035
„ 1914 г.	17 812	22 108	19 960

Перевозки угля, кокса и прессованного угля из Рурской области к ее рейнским портам в сентябре 1914 г., сравнительно с 1913 г., подверглись значительным сокращениям.

Число вагонов (по 10 т), отправленных в среднем в день.

	Рур		Дуйсбург		Гохфельд		Всего	
	1913	1914	1913	1914	1913	1914	1913	1914
С 1 по 7 сентября . . .	4 607	1 518	1 557	52	96	23	6 260	1 594
С 8 по 15 сентября .	4 667	1 295	1 427	482	102	2	6 196	1 779
С 16 по 22 сентября .	4 982	2 088	1 521	760	110	0	6 613	2 848
С 23 по 30 сентября .	4 470	2 214	1 532	922	39	2	6 041	3 168

«Кельнская газета», возвращаясь снова к этому вопросу в октябре 1914 г., отмечала, что «точность объявленных цифр, определяющих число вагонов, доставляемых каждый день, можно считать несколько спорной, так как груженные вагоны не могли быть отправляемы в тот же день и они считались, как вагоны вновь доставляемые. Таким образом в некоторые дни сентября, когда считалось 22 000 доставленных вагонов, только 18 000 были действительно отправлены груженными со станций угольных копей».

С другой стороны вот несколько статистических данных, определяющих влияние экономических условий на перевозку угля во время войны: ¹

	1913	1915	1916
Общая загрузка германских железных дорог товарными грузами (исчисляемая в миллионах тонн)	500,5	367,6	415,63
Загрузка углем, коксом, лигнитом (в миллионах тонн)	198,3	148,2	166,3
Всего перевезено тонно-километров	62 500	58 600	72 500
Специально угля, кокса, лигнита	29 800	24 000	34 200

Эта таблица показывает заметное уменьшение количества перевезенного топлива и значительное увеличение работы сетей вследствие удлинения расстояний. Прибрежные

¹ См. труд проф. доктора Тиссена, Die Massengüterbewegung in Deutschland.

округа, некогда снабжавшиеся английским углем, отныне должны были снабжаться углем из Рура или Верхней Силезии. Кроме того возникла необходимость усилить движение для вывоза угля в Австро-Венгрию, Болгарию и Турцию, а позднее и на Украину. Но так как особенно важным было движение внутри страны, пришлось прибегнуть к ряду специальных мер для осуществления ежедневной экономии, — приблизительно 737 000 тонно-километров в Рурской области и около 170 000 тонно-километров в центральной Германии.

Кроме того немцы старались обеспечить снабжение фронта и оккупированных областей Запада при помощи французских и бельгийских копей, чтобы таким образом избежать перевозок на слишком большое расстояние и сохранить германское топливо внутри страны.

Бассейны Льежа, Шарлеруа и Монса доставляли:

	С сентября по декабрь 1915 г.	1916 г.	С января по сентябрь 1917 г.
Всего перевезено (в тоннах).	5 400 000	16 938 000	10 292 100
Из них по железной дороге перевезено (в тоннах)	3 472 000	10 202 000	6 246 000

На востоке пользовались углем польского бассейна Домбровы и Лигницкого района Заверче и Лазы. Эта область доставила:

	С апреля по декабрь 1915 г.	В 1916 г.	С января по сентябрь 1917 г.
Всего перевезено (в тоннах).	1 183 000	2 819 000	1 943 000
Из них отправлено по железной дороге (в тоннах)	1 114 000	2 353 000	1 621 000

Южные районы театра войны, за исключением небольших отправок из Сербии, целиком снабжались при помощи вывоза из Германии, что возлагало тяжелую повинность на железные дороги, несмотря даже на использование Дуная.

Железная руда. — В 1913 г. из 8¹/₂ млн. т, ввезенных по Рейну, около 5 млн. падало на Скандинавию. Скандинавская руда распределялась в продолжение войны между портами Балтийского и Северного морей; оттуда было отправлено в Рурскую область 3 728 000 т и в Верхнюю Силезию 380 000 т. Этот ввоз в 1916 г. возрос до 4 052 857 т, а в 1917 г. — до 5 138 067 т.

Недостающее количество доставлялось из оккупированных и союзных стран. Большая масса шла из бассейнов Лонгви и Бриэ:

	Бассейн Бриэ (в тоннах)	Бассейн Лонгви (в тоннах)
1914	8 418	29 272
1915	1 339 522	350 692
1916	2 243 847	298 644
1917 (до августа исключительно) . .	2 540 610	264 626

Из польских залежей железной руды Верхняя Силезия ежегодно получала около 150 000 т. Из Сербии было ввезено с апреля 1916 г. по сентябрь 1917 г. 12 331 вагонов руды.

Увеличение снабжения рудой показывает (особенно если сравнить отношение нагрузки в тоннах к нагрузке в тонно-километрах) ту работу, которая была возложена на железные дороги:

	1913	1915	1916
Общая загрузка германских железных дорог рудой и ломом старого железа (в миллионах тонн)	26,1	24,6	26,29
Перевозка в тонно-километрах (в миллионах)	3 550	4 700	4 900

Улучшение, начавшееся с 1916 г., объясняется применением перевозок водой.

Хлеб. — В мирное время хлеб направлялся с востока к морским портам; запад Германии снабжался через Бремен, Дунсбург и Маннгейм. Во время войны, ввиду отсутствия поперечного канала, движение по железным дорогам с востока на запад приняло необычайные размеры. Продовольствие, шедшее с востока и юго-востока (Румыния), также должно было ввозиться по железной дороге.

Следующая таблица показывает вызванную этим чрезмерную загрузку железных дорог:

	1913	1915	1916
Общая загрузка зерном и мукой железно-подорожного товарного движения (в миллионах тонн)	20,19	15,41	18,29
Тонно - километры (в миллионах)	1 950	2 350	3 450

Средний пробег тонны хлеба (километров на одну тонну) с 1913 по 1916 г. выражается в следующих цифрах:

1913	96 км
1915	150 км
1916	200 км

Таким образом он повысился на 100%.

Картофель. — В промышленном Западе, вследствие уменьшения количества хлеба, заметно увеличилось потребление картофеля:

	1913	1915	1916
Загрузка картофелем (в миллионах тонн)	4,51	6,44	8,32
Тонно - километр. (в миллионах)	650	1 450	2 050

Средний пробег тонны картофеля (километров на 1 т) с 1913 по 1916 г. выражается в следующих цифрах:

1913	144 км на 1 т
1915	225 км „ 1 т
1916	246 км „ 1 т

Таким образом увеличение достигло 71% по сравнению с мирным временем. Осенью 1916 г. ежедневно требовалось 8 000 вагонов для перевозки картофеля, тогда как до войны хватало 2 500 вагонов.

Боевые припасы. — Военные перевозки оказали в общем незначительное влияние на эксплуатацию внутренней сети железных дорог, но в области перевозки боевых припасов это влияние было исключительно большим.

Например шрапнель, чтобы попасть в артиллерийский склад, откуда ее отправляли на фронт, должна была пройти от литейного завода через формовочную мастерскую, ковку и снаряжение. При этом заводы, изготовлявшие снаряды этого рода, нисколько не считались с условиями перевозки по железной дороге. Случалось, что шрапнель, выходящая из Эссена, формовалась в Берлине, затем посылалась в Ландсберг для последней отделки и наконец возвращалась

в Эссен для упаковки; протяжение этих перевозок достигало 1 200 км.

Литейные заводы в Бремене снабжались сталелитейными заводами Верхней Силезии; литейные заводы в Дрездене напротив снабжались сталелитейными заводами Рурской области. Только в оккупированной части Франции перевозки, возлагавшиеся на железные дороги, являлись экономичными. Немцы старались извлечь из оккупированных областей боевые припасы и военные материалы, — главным образом из соображений перевозки, — и здесь опять можно видеть, какую выгоду Германия извлекала из оккупации промышленных районов стран Антанты: 70% всего военного материала, отправленного непосредственно на западный фронт, было извлечено из разных заводов Франции и Бельгии. Точно так же и подсобные материалы (уголь, железный лом, строевой лес) доставлялись в сентябре 1917 г. при помощи 296 ежедневных поездов из оккупированных местностей и только 82 поездов из Германии.

На востоке подобная военно-экономическая эксплуатация не могла иметь места. На юго-востоке Румыния была в состоянии дать хлеб, которого в течение первых девяти месяцев 1917 г. было доставлено 95 208 вагонов; затем за тот же промежуток времени было доставлено 20 208 вагонов леса, не считая отправленного по Дунаю, и наконец 12 944 вагона керосина.

Первоначальные меры, принятые для урегулирования движения.

Как констатирует полковник фон-Вельзен,¹ решительные меры ограничения движения потребовались с самого начала. Но эти меры свелись к соглашению с гражданскими властями в вопросе доставки молока и пищевых продуктов в большие города и снабжения углем промышленности в период мобилизации и наступления. Представлялось возможным с самого начала уяснить себе потребности эксплуатации и движения. Даже решение перемещать значительную массу товаров водою было принято только в 1916 г. Но к этому времени внутренние водные пути, которыми

¹ «Der grosse Krieg 1914 — 1918».

раньше пренебрегали, уже не были в состоянии выполнять свои функции.

Чтобы помочь, насколько возможно, гражданскому движению, затруднения которого были вызваны главным образом недостатком вагонов, администрации железных дорог принимали все меры к тому, чтобы наиболее рационально использовать имевшийся в их распоряжении подвижной состав. Среди этих мер можно отметить: употребление открытых вагонов с брезентовыми или временными покрытиями для целого ряда грузов, перевозимых обыкновенно в закрытых вагонах; предложение отправителям производить частные отправки большими партиями; ограничение сроков погрузки и выгрузки вагонов; повышение платы за простой вагонов; поощрения, оказываемые при пользовании водными путями.

Крытые вагоны. — Для улучшения недостаточной защиты грузов при пользовании платформами министр рекомендовал устройство легкой деревянной продольной рамы, благодаря чему брезент или просмоленный картон, растянутый над вагоном, образовывал покатую крышу. Платформы были оборудованы этим способом на все время, пока чувствовался недостаток в крытых вагонах. Кроме того было устроено разборное деревянное приспособление, которое могло применяться ко всяким вагонам.

Объединение отправок. — Частные отправки, которые, как известно, составляли в Германии значительную часть перевозок в начале войны, подверглись, главным образом по причине недостатка крытых вагонов, значительным ограничениям, а в некоторых округах даже совсем не допускались к перевозкам на железных дорогах. Дирекция государственных железных дорог Баварии первая сделала через печать официальное предложение отправителям договариваться с транспортными комиссионерами о группировке отправок полными вагонами. Действительно в условиях момента развитие объединенных перевозок могло значительно облегчить работу по перевозке товаров.

Сокращение сроков погрузки. — Чтобы сократить сроки погрузки, министр железных дорог 26 сентября 1914 г. издал следующее постановление:

«Вследствие потребностей военных перевозок и осложнений, причиненных военной эксплуатацией в обращении подвижного состава, нельзя особенно рассчитывать на удовлетворительное обслуживание

движения осенью. Поэтому необходимо, чтобы отправители в общих интересах как можно меньше задерживали вагоны, предоставленные в их распоряжение, и старались прежде всего ускорить производство погрузки. Кроме того, сроки погрузки будут сокращаться везде, где того потребуют условия движения, так как от этого значительно улучшится обращение вагонов. Следовательно, дирекции железных дорог должны будут обсудить и решить вопрос относительно сокращения срока, допускаемого расположением их станций и соединительных веток частного пользования, соответственно местным условиям. Операции погрузки и разгрузки могут быть разрешены помимо часов нормальной работы товарных контор. Нужно идти рука об руку в исполнении всякой меры, могущей улучшить перевозку товаров и обращение подвижного состава. Дирекции железных дорог, посредством сообщений в печать и заинтересованным коммерческим и промышленным предприятиям, будут уведомлять о принятых мерах, доказывая их необходимость для национальной экономики, для которой все должны приносить жертвы. Министры торговли и земледелия получают копии этого постановления с просьбой уведомить о нем палаты торговли и земледелия. Когда перевозки свекловицы примут большие размеры, палаты земледелия должны, если предоставление вагонов сделается очень трудным, рассмотреть совместно с заинтересованными лицами возможность временного помещения свекловицы в склады. Дирекциям железных дорог будет разрешено в этом случае бесплатно предоставить помещения или площадки, которыми они располагают».

Повышение платы за простой вагонов. — Одновременно с изданием этого постановления министр железных дорог Пруссии объявил о повышении платы за простой вагонов, чтобы побороть обыкновение отправителей задерживать вагоны, пользуясь ими как магазинами для продажи на месте преимущественно таких товаров, как картофель, фураж, торф и т. д. С 10 декабря 1914 г. эта мера была проведена по всей сети берлинской дирекции. Плата за простой, которая с момента ее начисления доходила до 2 марок с вагона за первые сутки, 3 марок с вагона за вторые сутки и 4 марок с вагона за последующие сутки, была соответственно доведена до 2, 5 и 10 марок для грузов картофеля, торфа, угля, фруктов, сена и соломы.

Как видно, плата за простой за первые сутки повышена не была. Но так как эта мера не принесла желаемого результата, было решено повысить с 15 апреля 1915 г. плату за первые сутки, соответственно в 4, 6 и 8 марок.

Торговая палата в Берлине, признавая основательность этой меры, принятой дирекцией железных дорог, нашла однако повышение платы чрезмерным. Она указала, что многие коммерсанты часто не в состоянии разгрузить свои вагоны в первый же день, и повышение таксы для первых

суток является поэтому преувеличенным. Администрация железных дорог уважала эту жалобу и установила, начиная с 25 мая 1915 г., первоначальную градацию платы за простой вагонов (2, 5 и 10 марок), указав однако, что несмотря на все затруднения, которые испытывают коммерсанты в обстоятельствах данного момента, администрация железных дорог будет всемерно стремиться к ускорению обращения подвижного состава и в первую очередь бороться с задержанием вагонов частными лицами.

Перевозки водой. — Наконец в начале весны 1915 г. торговая палата в Берлине обратила внимание отправителей на другое средство, которое могло помочь стараниям администрации железных дорог, направленным к постепенному восстановлению товарного движения. Дело шло о возобновлении частично приостановленных зимой перевозок водью, которые больше, чем что-либо другое, могли разгрузить железнодорожную сеть.¹

Меры для осуществления этого замысла было решено принять с возобновления навигации. Действительно, в апреле месяце «Кёльнская газета» объявила, что для облегчения пользования водными путями отменены дорожные пошлины на восточных каналах. Кроме того администрация железных дорог значительно понизила тарифы перевозки сырья для заводов, главным образом угля, к ближайшим погрузочным портам. В Восточной Пруссии и Силезии, где эти меры получили особенно широкое распространение, произведенные понижения тарифов были весьма заметны, как показывают следующие примеры: от Бранденбургских копей до порта Козель понижение равнялось 9 маркам 80 пфеннигам за 10 т угля: 14 мар. 70 пф. — за 15 т; 19 мар. 60 пф. — за 20 т. От Гьешских копей (Рихтгофеншахт) понижение соответственно выразилось в 15 мар. 30 пф., 22 мар. 95 пф. и 30 мар. 60 пф.

Подобное понижение тарифов способствовало большим отправлениям по водным путям угля, который до тех пор доставлялся из Верхней Силезии в районы рек Варты, Нетцы и Вислы по железной дороге.

¹ Нужно заметить, что использование водных путей для военных перевозок было предусмотрено лишь на Рейне и только в продолжение мобилизации; никакого плана использования других водных путей не существовало (отчет германского министерства транспорта).

«После четырнадцати месяцев войны, — сообщала 2 октября «Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen», — администрация железных дорог постепенно пришла к восстановлению эксплуатации, близкой к довоенной, по крайней мере, насколько это позволяют потребности армии. Еще не наступил момент для разоблачения всевозможных трудностей, которые ей пришлось преодолеть. Однако заинтересованные лица должны считаться с тем, что существует еще много затруднений, которые позволяют удовлетворить их требования лишь в пределах человеческой возможности. Поэтому, если требования вагонов удовлетворяются иногда лишь частично, то, чем выводить из этого заключение о недостатке подвижного состава, будет логичнее сделать вывод, что такое положение вещей просто составляет часть неизбежных трудностей войны, которая отражается на всей национальной экономике».

Другие средства транспорта. — Другие средства транспорта, как-то: повозки, ломовые телеги, автомобили и трамваи, — тоже были использованы в мере возможности. Но оказываемые ими услуги были незначительны.

Статистические данные.

В своей книге «Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen» (которую мы уже имели случай цитировать) Рёбе приводит несколько статистических данных о результатах того движения, превратности которого мы уже описали. Эти данные позволяют сравнить результаты движения за время войны с таковыми за 1913 г. и проследить их изменения:

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Пассажиры - км (в миллионах) .	29 308	—	—	—	—	—	33 300
Товаро-км (в миллионах)	460	354	339	327	328	295	275
Тонно - км (в миллионах)	50 950	43 700	51 100	49 800	51 000	47 000	34 400
Число предоставленных вагонов (в тысячах) .	217	166	159	151	148	132	122
Средний пробег груженого вагона ¹	119	133	163	164	168	172	138

¹ Как и во Франции, констатируется значительное удлинение пробега во время войны.

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Поездо - км (в миллионах) . . .	552	457	482	470	437	371	—
из них:							
Пассажирских поездо - км . . .	330	228	237	236	196	163	—
Процентное отношение	59,6	50	49	50	44,8	43,9	—
Товарных и воинских поездо - км	222	229	245	234	241	208	—
Процентное отношение	40,4	50	51	50	55,2	56,1	—
Средняя нагрузка на ось большой скорости .	29,5	31,6	37,1	40,1	42,8	40,3	—
Средняя нагрузка на ось малой скорости	79,2	79,7	83,5	82	79,4	79,6	—
Общая средняя нагрузка	44,7	48,2	53,1	53,3	55,4	56,2	—
Осе-км (в миллионах)	24 644	22 053	25 615	24 189	24 189	20 785	—
Паровозо - км (в миллионах) .	898	793	827	820	800	726	—
из них:							
Полезный пробег в км	569	472	497	489	451	383	—
Пробег порожняка в км	49	60	60	58	57	54	—
Маневровый пробег	280	261	270	273	292	289	—
Отношение полезного пробега паровозов к общему пробегу в км	63,4	59,4	59,8	59,4	56,2	52,8	—

	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
<i>Для паровозов рабочего парка.</i>							
Паровозо - км . .	50 500	45 500	46 750	50 700	52 300	49 050	—
Полезный пробег в км	31 960	27 080	28 460	30 200	29 540	25 880	—
Вагоно - осе - км (в тысячах)	1 387	1 269	1 468	1 550	1 585	1 404	—
Поездо - км . . .	31 100	26 200	27 630	29 070	28 550	24 660	—
Перевезенный груз в тоннах .	25,9	20,1	19,3	19,9	21,5	20,0	—
Тонно-км (в миллионах)	2,85	2,71	2,68	3,26	3,61	3,44	—

Предыдущая таблица нуждается в некоторых пояснениях. Вот главные из них, приводимые Рёбе.

В таблице приведены год за годом цифры, показывающие нормальное использование вагонов, принадлежавших Объединению вагонов государственных железных дорог, т. е. государству. Определение общего числа вагонов наталкивается на большие затруднения. Статистика была в состоянии вести учет наличного числа вагонов, как в мирное время, но она не могла принимать в соображение, за отсутствием необходимых данных, значительные потери, вызванные войной. Производимые каждые три месяца, начиная с декабря 1916 г., исчисления были не совсем точны, так как подсчет вагонов, свободных и находившихся постоянно в движении, оставался неопределенным. Мы будем недалеко от истины, если предположим, что в течение времени с 1913 по 1919 гг. постоянное наличие товарных вагонов в ведении Объединения вагонов государственных железных дорог, за исключением Эльзас-Лотарингии, было около 600 000. Эта цифра может показаться несколько гадательной, но определить ее более точно не представляется возможным.

Было бы чрезвычайно интересно установить размеры фактического движения. Тогда можно было бы определить, в какой степени удовлетворялись действительные запросы

движения. Но это невозможно. Статистические данные сокращенного движения вагонов непригодны для этого, а требования на подвижной состав регистрировались далеко не всегда.

КРИЗИС ПЕРЕВОЗОК.

Причину кризиса перевозок, который разразился в Германии в 1915 г. и достиг особой силы в последние месяцы войны, вовсе не следует искать в недостатке средств транспорта. Действительно Германия никогда не имела недостатка в вагонах. Из приведенных выше данных видно, что постройка вагонов производилась все время энергично и вагонный парк никогда не насчитывал менее 600 000 вагонов. Но недостаточно обладать вагонами, — нужно иметь возможность должным образом их использовать. Вот эти-то эксплуатационные затруднения и вызвали, собственно говоря, кризис перевозок, острота которого в Германии значительно превосходила то, что пришлось испытать французам. Мы не ограничимся одним описанием кризиса перевозок, но укажем его причины и следствия; таким образом мы получим представление о действительности союзной блокады, — о тех губительных последствиях, которые она оказала на экономическое и военное положение Германии и на исход войны.

Первые проявления кризиса (1915 — 1916 гг.).

Необходимо указать, что еще в мирное время Германия испытывала каждую осень более или менее острый кризис перевозок. В начале войны кризис развивался постепенно и нерегулярно. Прежде всего армия потребовала для мобилизации и наступления большую часть железнодорожных ресурсов. Всякое другое движение было приостановлено, за исключением обслуживающего снабжение страны продовольствием. Это явление не вызвало особых тревог, так как в Германии привыкли к затруднениям такого рода, а с другой стороны, по свидетельству немецких авторов, все склады были переполнены товарами. Кроме того администрация железных дорог располагала трехмесячным запасом угля. Таким образом объявление войны как бы остановило экономическую жизнь, которая постепенно приняла свое обычное течение. С окончанием наступления поезда опять стали

циркулировать, как мы указали, в условиях, приближавшихся к нормальным.

В ноябре 1914 г. товарное движение достигло 80% довоенного, и можно было установить для пользования пассажиров расписание движения, которое на 69% приближалось к довоенному. Таким образом в начале войны Германия могла удовлетворять свои коммерческие потребности. Если вследствие перемещения войск некоторые дороги были заняты военными перевозками, то это устранялось с помощью временного перерыва движения товарных поездов. Но движение возобновлялось как только заканчивались перевозки войск.

Железнодорожная сеть Восточной Пруссии, ввиду ее расположения в районе военных действий и прихода новых войск, послывавшихся на северо-восточный театр войны, была широко использована в начале войны. Новая оккупация русской территории осенью 1915 г. потребовала дополнительной отправки войск, которые окончательно разрушили пути оккупированной области. Эти пути настолько не отвечали потребностям перевозок, что произошел перебой движения на сети Восточной Пруссии, которая интенсивно возобновляла коммерческое движение, но не располагала достаточным количеством запасных путей для вагонов и поездов.

Трудности эксплуатации железных дорог, созданные войной, конечно, только ухудшали положение.

Кризис перевозок, несмотря на предпринятые меры, которые мы указали в предыдущей главе, начал принимать серьезный характер в 1915 г. и вызвал целый ряд повторных мероприятий со стороны железнодорожных администраций.

Дирекция железных дорог в Берлине первая отметила, что на ее сети развитие движения, главным образом отправки картофеля и фруктов осенью, приняло необычайные размеры и встретило большие затруднения, вследствие неблагоприятных условий, созданных военной эксплуатацией.

В газете «*Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen*» говорилось:

«Еще в мирное время было трудно справляться с осенними перевозками, даже при опытном персонале. Служащие, заместившие агентов, призванных на военную службу, перегружены усиленной работой движения, и им недостает необходимой опытности для быстрого выполнения операций разгрузки вагонов, помещения товаров в склады, выдачи грузов комиссионерам и отправителям. Эти затруднения еще больше усиливаются тем, что отправители также находятся в стесненных об-

стоятельствах: у них чувствуется недостаток лошадей и меньшая продуктивность тех, которыми они располагают, вследствие недостатка фуражного пайка. Железнодорожные транспортные конторы не в состоянии удовлетворять потребности этих осенних перевозок, а потому дирекция решила в продолжение этого затруднительного периода уведомлять получателей о прибытии их грузов картофеля, предлагая им принимать грузы самим. Весьма желательно, чтобы получатели тотчас отзывались на эти просьбы. Таким образом вывоз прибывших грузов со станций сможет производиться быстрее, а разгрузка и следовательно обращение вагонов будут этим путем ускорены.

В другом месте эта газета констатировала, что предоставление вагонов в требуемом количестве и в определенные сроки встречало серьезные затруднения во всех частях железнодорожной сети, на которую распространялось влияние Объединения вагонов германских железных дорог. Этот факт следовало приписать, как объяснял официальный орган железных дорог, чрезвычайным потребностям, которые приходилось удовлетворять железным дорогам. Кроме важных военных перевозок, которые требовали немедленного выполнения, было зарегистрировано заметное усиление коммерческого движения, происходившее регулярно каждый год в осенние месяцы.

Помимо препятствий, неизбежных при существующем положении, вагоны тем не менее задерживались отправителями и получателями при погрузке и разгрузке гораздо дольше, чем в мирное время. В этих условиях достаточно продуктивное использование вагонного парка обеспечено быть не могло. Администрации железных дорог безуспешно старались всеми доступными им средствами ускорить обращение подвижного состава.

При обсуждении бюджета прусских железных дорог на 1916/17 г. министр транспорта должен был признать серьезность кризиса в подвижном составе, происшедшего на сети в течение предыдущих лета, осени и зимы. Несмотря на все принятые меры, недостаток вагонов чувствовался с августа до конца зимы. Разумеется, министр ссылался на смягчающие обстоятельства, не без основания указывая, что обычные трудности осенних перевозок усилились вследствие потребностей военного движения. Для этих перевозок было использовано большое число вагонов, причем иногда вагоны превращались в неподвижные склады. Между тем, администрация была вынуждена производить вне очереди коммерческие перевозки общественного значения, — особен-

но те, которые требовались для продовольствия населения. Поэтому пришлось формировать специальные поезда для перевозки картофеля с востока на запад. Особенно нарушились коммерческие перевозки в восточных областях Пруссии, вследствие важности военных перевозок на восточный фронт и необходимых работ в оккупированных русских областях по переустройству русских линий (которые, как известно, были ширококолейными) на нормальную колею германских железных дорог. «Сверх того, — прибавил министр, — никакая страна не может в период войны обеспечить предоставление необходимого количества вагонов».

Новые мероприятия немецких властей по устранению кризиса перевозок.

Осень 1916 г., в момент вступления в войну Румынии и проведения в жизнь большой военной программы, была отмечена началом большого кризиса.

В этот период времени внезапно обнаружилось огромное усиление движения на наиболее важных участках сети. В составе железнодорожного персонала были произведены значительные сокращения. Паровозный парк вследствие потребности в ремонте и передачи паровозов полевым железным дорогам значительно ослабился. Прибавим к этому, что в первые месяцы 1917 г. стояла чрезвычайно суровая зима и что продовольственное положение весьма ухудшилось. Это была, как немцы называют, «репная зима» (Kohlrübenwinter). Германские железные дороги были поражены «болезнью» (это буквальное выражение, употребляемое некоторыми германскими авторами), от которой они окончательно не излечились в течение всей войны. Создалось положение, называвшееся «замиранием деятельности» или «застоем деятельности» железных дорог.

Тогда германские власти попытались улучшить создавшееся положение, которое угрожало внести серьезное расстройство в экономическую жизнь империи.

В конце 1916 г. в это дело вмешивается генерал Гренер, управлявший военным министерством. 20 декабря 1916 г. он представил специальной вспомогательной парламентской комиссии первый план реорганизации пассажирского и товарного движения по всей Германии. Главными предлагаемыми мерами являлись следующие:

- 1) сокращение пассажирского движения;
- 2) ограничение числа обыкновенных пассажирских поездов;
- 3) сокращение перевозок грузов, не являвшихся абсолютно необходимыми для ведения войны;
- 4) возможно более широкое использование водных путей для перевозок;
- 5) лучшая организация быстрой выгрузки грузов;
- 6) использование кратчайших расстояний от одного пункта до другого.

Эти общие указания управляющего военным министерством были вскоре дополнены целым рядом особых инструкций, изданных военным ведомством. Означенными инструкциями подробно регламентировались операции погрузки и выгрузки товарных вагонов, сокращалось число поездов для частных пассажиров и запрещалась перевозка как малой, так и большой скоростью целого ряда громоздких грузов (ванн, кроватей, экипажей, роялей, глиняной посуды, клеток и т. п.). В то же время была организована ночная перевозка грузов через Берлин при помощи автомобилей и трамваев.

Инструкции военного ведомства, как и указания генерала Гренера, содержали только общие директивы, которыми должны были руководствоваться различные германские власти, с целью облегчить положение, вызванное недостатком подвижного состава.

Сообразуясь с этими директивами, железнодорожной администрации удавалось иногда установить нормальную деятельность; но все же это было неустойчивое равновесие. Движение на некоторых дорогах становилось все более и более медленным, и в то же время все более притуплялось стремление служебного персонала бороться с опозданием поездов. В конце концов эти опоздания стали считаться нормальными. Желание уменьшить их усиленной работой у многих агентов остыло. Об этом совершенно определенно говорит Рёбе, состоявший при министерстве транспорта.

Усиление кризиса в 1917 г. и меры, принятые для его устранения.

Так как в течение первых месяцев 1917 г. кризис усиливался, то было проведено несколько особых мероприятий,

направленных к возможно большему сокращению как пассажирского движения, так и товарных перевозок по железным дорогам.

Нагрузка вагонов. — С первых дней января 1917 г., в целях более лучшего использования наличных вагонов, предел их нагрузки был с 15 т доведен до 17,5. Во Франции к этому средству прибегли значительно позднее. Отправителям рекомендовалось использовать вагоны до крайнего предела их нагрузки. Распоряжением прусского военного министра от 15 апреля 1917 г. отправителям предлагалось «группировать незначительные отправки, производить отправки по возможности целыми поездами или группами вагонов и приобретать в возможно менее обширном районе товары, предназначенные для погрузки в один поезд».

Новые товарные вагоны, построенные в течение войны, не принесли германским железным дорогам ожидавшейся от них помощи. Вследствие плохого качества сырья, употреблявшегося на вагоностроительных заводах, недостатка смазочных материалов и низкого качества смазочных суррогатов, центральное управление вагонами было вынуждено уже в июле 1917 года запретить нагружать вновь построенные вагоны — в течение первого времени их использования — иначе, чем товарами, упакованными небольшими тюками. Это предписание, которое применялось до конца войны, мотивировалось необходимостью избегать нагревания осей.

Так как никакого заметного улучшения в существовавшем положении не было, то в конце августа 1917 г. германские власти стали обсуждать вопрос об использовании трамваев, вспомогательных железных дорог и узкоколейных путей для перевозки грузов. Последовавшее затем запрещение эксплуатации 55 трамвайных линий в Берлине и предместьях освободило значительное количество подвижного состава, который был тотчас же использован для перевозки грузов. Указанная мера дала возможность освободить от завалов грузами наиболее загроможденные железнодорожные линии и отправить большую часть грузов, скопившихся в вокзалах и товарных складах столицы.

Попытки замены железных дорог водным транспортом. — Распоряжение прусского министра железных дорог от 4 ноября 1916 г. разрешало дирекциям железных дорог отказы-

вать в предоставлении вагонов или совершенно прерывать грузовые перевозки в тех случаях, когда отправители могли воспользоваться водным путем, расположенным рядом с железной дорогой.

Этим распоряжением германские железные дороги пользовались неоднократно.

Начиная с 15 марта 1917 г., грузы большой и малой скорости (отправки мелкие и повагонные), за исключением горючих, взрывчатых и едких веществ или навалочных грузов, не принимались больше к отправке по железной дороге в районе товарного движения между некоторыми рейнскими пристанями и Франкфуртом-на-Майне.

Согласно постановлению главного управления имперских железных дорог в Эльзас-Лотарингии, перевозки по железным дорогам в пределах этих областей были в широкой мере заменены водными перевозками. С целью устранить застой на своих линиях, железные дороги с 16 мая 1917 г. отказались за известными исключениями принимать к перевозке в некоторых направлениях товарного движения и между некоторыми станциями грузы большой и малой скорости как мелкими, так и повагонными отправлениями, а также грузы, которые не являлись горючими, взрывчатыми, едкими или навалочными.

Начиная с указанного срока, перевозка грузов большой и малой скоростью производилась разными пароходными обществами на Рейне.

Немного позднее, начиная с 1 июля 1917 г., перевозка грузов, направлявшихся на станции, расположенные по Эльбе, Одеру или небольшим судоходным рекам пограничной области, лишь частично производилась по железной дороге. Пароходы, обрабатывавшие в некоторые дни недели между важнейшими портами, обслуживали местности, расположенные на их пути.

Что касается главных вокзалов Берлина и станций окружной дороги Моабит, Вединг, Франкфуртская аллея и Ценгральвигоф, то запрещение распространялось на товарное движение между этими станциями и некоторыми городами, — как Штеттином, Магдебургом, Гамбургом, Альтоной, Виттенбергом, Кюстрином, Франкфуртом-на-Одере и Бреслау.

В районах, на которые распространялось запрещение то-

варного движения, перевозка производилась быстроходными пароходами.

Главное управление железных дорог Саксонии, с целью облегчить движение на своих линиях, также дало своим подведомственным администрациям приказание не предоставлять больше вагонов, начиная с 16 июля 1917 г., для перевозки повагонных отправок оберточной бумаги и картона по назначению на некоторые станции Берлина, в Магдебург, Гарбург, Гамбург, Альтону, Любек и Штеттин, без специального на то разрешения со стороны соответствующего эксплуатационного управления, выдаваемого лишь в исключительных случаях.

Хотя использование водных путей и оказывало некоторую помощь германским перевозкам, тем не менее оно было ограничено. В своих мемуарах («Мои воспоминания», глава 6) Вильгельм II выражал сожаление, что система германских каналов не была достаточно развита; это показывает, до какой степени преувеличены данные некоторых, опубликованных во Франции перед войной, трудов о внутренних водных путях Германии.

«Если бы во время войны, — писал Вильгельм, — мы располагали большим числом водных путей, связывающих запад с востоком, — чтобы перевозить боевые припасы, раненых, материалы для осады крепостей и продовольствие, — то железные дороги, сделавшись более свободными, позволили бы усилить перевозку войск. Наконец мы могли бы лучше бороться с недостатком в угле».

Вопрос рабочей силы.

Усиливавшийся недостаток подвижного состава и необходимость наилучшим образом использовать наличные средства транспорта заставили местные власти прибегнуть к целому ряду принудительных мер.

В Кёльне военный губернатор области издал приказ (в авг. 1917 г.), в силу которого «каждый мужчина или женщина по требованию властей и за известное вознаграждение обязаны исполнять всякую работу, соответственно их силам и могущую сократить срок погрузки и разгрузки вагонов».

В Лейпциге в это же время, с целью уменьшить затруднения в движении в течение осени и зимы 1917 г., торговая палата приказала всем владельцам разгрузочных путей предоставлять эти пути за известное вознаграждение в рас-

поряжение соседних предприятий, не владеющих таковыми.

Во Ф р а н к ф у р т е военными властями в ноябре 1917 г. был отдан приказ, который обязывал городское управление «предоставлять в случае надобности гужевой транспорт и рабочую силу, необходимые для операций с грузами». Вследствие этого при городском бюро труда было образовано отделение дорожной повинности, с распоряжением которого должно было считаться всякое частное лицо. В силу этого распоряжения местные власти имели возможность «привлекать к обязательным работам по погрузке всех лиц мужского пола, начиная с 16 лет, без ограничения возраста. Привлечение к работе и назначение на работы должны были, по правилам, производиться в порядке очереди, не считаясь с социальным положением и профессией. Назначение на работу устанавливалось на целую неделю, в продолжение которой каждое лицо было обязано отработать 6 полней (с 8 до 13 или с 13 до 18 часов). Выплачиваемое жалованье равнялось трем маркам за полдня. Всякое неоправданное отсутствие влекло за собой уголовную ответственность. Привлечение к работе могло производиться равным образом и по воскресным и праздничным дням».

В этом же месяце в М ю н с т е р е местное военное управление организовало для разгрузки товарных вагонов отряды военного типа под командой офицеров и унтер-офицеров и с участием лиц, обязанных к национальной вспомогательной службе.

Организационные мероприятия в железнодорожной службе.

Помимо перечисленных мер, посредством которых администрация железных дорог пыталась предотвратить кризис перевозок, ей пришлось принять ряд мер по организации самой службы. Существовавшие органы службы эксплуатации действительно нуждались в пополнении. Чтобы своевременно предупредить угрожавший застой в движении, поддержать точность расписаний и предотвратить затруднения, порождавшие большие задержки при смене паровозов и поездного персонала, следовало установить согласованное движение по передаточным веткам. С этой целью немцы устроили на больших сортировочных станциях регулирую-

щие аппараты, состоявшие из чиновников, опытных в станционной и паровозной службе. Затем они признали необходимым регулировать деятельность этих аппаратов и наблюдать за ними при помощи высших аппаратов, находившихся в местах пребывания каждой дирекции железных дорог. Наконец, когда затруднения еще больше усилились, было признано необходимым поручить наблюдение и руководство эксплуатацией органу, которому подчинялись дирекции и обладавшему правом принимать решительные меры.

Таким образом были созданы главные управления эксплуатации. Первым возникло Главное западное управление, имевшее своим местопребыванием в октябре 1916 г. Саарбрюкен, затем Кёльн и наконец в апреле 1917 г. Эссен. То же самое было на востоке, когда усилились беспорядки на путях движения из Верхней Силезии по направлению к Берлину или центральной Германии. Главное восточное управление было образовано в декабре 1916 г., в Берлине.

Но все эти организационные улучшения были бессильны преодолеть возникшие затруднения. В конце 1916 г. эксплуатация представляла печальное зрелище. Не только коммерческое движение, но даже выполнение существенных частей военной программы было нарушено и парализовано.

Верховный совет армии, который увидел в плохом состоянии сетей угрозу своим планам, обратился тогда ко всем администрациям железных дорог государства. По взаимному соглашению 1 марта 1917 г. было создано Военное управление эксплуатации. Под руководством начальника подотдела (вновь основанного) прусского министерства общественных работ и комиссара полевых железных дорог и при участии технических представителей от администраций это управление стало следить за надлежащим функционированием всей германской сети, руководствуясь ежедневными рапортами управляющих железными дорогами и проявляя свою деятельность путем усовершенствований, поправок и предупредительных мер повсюду, где прекращалась компетенция отдельных должностных лиц.

Подотдел в прусском министерстве общественных работ, благодаря которому можно было в любое время знакомиться со всеми вопросами, касающимися прусской сети, был создан одновременно с учреждением Военного управления. Между тем главные управления эксплуатации продолжали функционировать. Положением от 7 января 1917 г.

был точно определен круг ведения этих управлений: им поручалось наблюдать за производством товарного движения в подчиненных им округах, отменять ненужные поезда и немедленно исправлять недостаток обращения поездов.

Так как условия движения на востоке улучшились, то 1 июля 1917 г. Главное управление в Берлине было упразднено и заменено Главным бюро движения, обязанным наблюдать за всеми прусскими округами. Напротив, новое Главное управление (южное) было учреждено во Франкфурте (21 февраля 1918 г.); оно функционировало в течение всего времени, пока продолжалась подготовка к наступлению весной 1918 г. 15 октября 1919 г. польское восстание заставило администрацию железных дорог восстановить Главное управление в Берлине, а 20 ноября 1919 г. было восстановлено южное управление, но не во Франкфурте, а в Вюрцбурге. С тех пор три управления — западное, восточное и южное — боролись с затруднениями движения на всех германских железных дорогах.

В общем, для того чтобы улучшить работу железнодорожных сетей, в Германии пришли, как и во Франции, к расширению компетенции центральной власти и к созданию более тесной связи между гражданскими и военными властями для управления совокупностью перевозок.

Серьезность кризиса по официальным документам.

Несколько правительственных депеш, воспроизведенных в документах германской Главной квартиры¹, упрямо подчеркивают серьезность кризиса. Его непрерывность и продолжавшееся усиление не могли не тревожить власти, особенно командующих армиями, совершенно справедливо опасавшихся того рокового влияния, которое этот кризис должен оказать на военную промышленность, на армию и на экономическое состояние страны. Упомянутые документы интересны и по другим причинам: они свидетельствуют о том первостепенном значении, какое высшие германские военные власти приписывали работе транспорта для успешного ведения военных операций.

¹ «Документы германской Главной квартиры о роли, которую она играла с 1916 по 1918 год», опубликованные Эрихом Людендорфом (перевод Мабилье, Пэйо, 1922).

Вот содержание конфиденциальной телеграммы военного министра фон-Штейна (март 1917 г.) к Людендорфу:

«Затруднения, испытываемые в военной промышленности, были известны и заранее предусматривались. Они являются следствием прежде всего кризиса перевозок».

Несколько месяцев спустя Людендорф телеграфирует канцлеру (23 сентября 1917 г.):

«Вопрос о перевозках уже сейчас настолько осложнился, что мы не избежим кризиса, если не примем необходимых мер. Главным средством явится, без сомнения, сокращение пассажирских перевозок посредством уменьшения числа поездов и доведения их до нормальной нагрузки. Только при одном этом условии перевозки грузов могут выполняться бесперебойно. Как осуществить это сокращение пассажирских поездов? Этот вопрос не входит в мою компетенцию. Без всякого сомнения подобная мера будет встречена, как чувствительное неудобство, потому что потребности войны весьма мало понятны массам. Однако я должен настаивать на ее введении и прошу вас решительно поддержать мое предложение».

А 24 декабря 1917 г. от того же Людендорфа к полковнику Винтерфельду поступила следующая телеграмма:

«Положение с перевозками становится день ото дня все тревожнее. Если его быстро не поправят посредством решительных мер, то производство на военных заводах заметно упадет или даже совершенно остановится, что будет иметь для проектируемых операций, а следовательно и для исхода всей войны, неисчислимые последствия. Но тыл в такой же степени страдает от этого кризиса, особенно от недостаточного подвоза угля для потребностей населения и заводов — газовых, гидравлических и электрических. В некоторых больших городах нужда в угле уже значительна. Поэтому я прошу вас обратить внимание администраций железных дорог отдельных германских государств на серьезность опасности и на необходимость ее предотвращения. Я прибавляю, что г. министр общественных работ Пруссии и администрации железных дорог других германских государств недавно уже приняли некоторые меры для улучшения перевозок, — как например повышение стоимости билетов, улучшение организации погрузки и выгрузки и т. д.

Но эти меры в действительности еще не поправили положения. Нужно сделать больше. Особенно важно, чтобы пассажирские поезда — обыкновенные, скорые и экспрессы — ходили с абсолютной точностью, и этим обеспечили регулярное движение товарных поездов. Для этого необходимо, чтобы в их состав входило только то число вагонов, которое паровозы в их нынешнем состоянии могут перевозить. Чрезмерная нагрузка, обременяя паровозы, вызывает в пути повреждения и еще большие опоздания.

Одновременно с этим должно быть ограничено число пассажиров. Достичь последнее можно, пользуясь прессой и трибуной парламента, чтобы воспитать в этом направлении публику, а также и принудить

тельными средствами, именно — новыми отменами поездов и сокращением числа выдаваемых билетов.

Кроме того начальники поездов должны строго придерживаться определенных сроков стоянки, не заботясь о том, все ли пассажиры сели, все ли вещи погружены и т. д. Нужно призвать железнодорожный персонал к наиболее точному выполнению своих обязанностей. Я должен признать, что этот персонал большей частью переутомлен и делает чудовищную работу. Но для тыла также нельзя допускать распушенности. Сверх того, отличия и награды будут при этом полезны и действительно в такой же степени, как и наказания.

Главная квартира со своей стороны уже приняла соответствующие меры с целью ослабить затруднения в перевозках, в частности: 1) процентный расчет отпусков как для передовых линий, так и для тыла понижен настолько, чтобы могло быть упразднено большое количество поездов с отпускными, едущими со всех фронтов; 2) частые и продолжительные приостановки выдачи отпусков; 3) тыловым войскам приказано отпускать на Рождество только семейных людей, к тому же в две очереди; 4) сокращение до минимума требований на перевозки по железным дорогам в предвидении операций».

Те же положения вытекают из телеграммы Людендорфа военному министру (26 декабря 1917 г.):

Плохое положение перевозок вызвало значительное понижение продукции военной промышленности, каменноугольных копей и т. д. Вследствие этого тысячи рабочих принуждены в настоящий момент сидеть без дела или работать только несколько дней в неделю. Не говоря о том, что эти безработные вследствие потери заработной платы являются доступными проiscaм агитаторов, что создает новую угрозу, — значительная часть наших сил остается без применения внутри страны, тогда как на фронте постоянно растет недостаток рабочей силы.

Я просил имперского канцлера действовать всеми средствами, чтобы устранить кризис перевозок. В случае неуспешности следовало бы по крайней мере использовать для армии наличную живую силу, усиливая набор подкрепления как для сражающихся войск, так и для рабочих частей. В частности было бы возможно призвать до срока лиц, получивших отсрочку.

Я прошу сделать все предварительные распоряжения для того, чтобы эти меры могли войти в силу не позднее 10 января; к этому времени может выясниться, насколько тыловые организации справились с кризисом перевозок».

Еще за два месяца до этого (27 октября 1917 г.) Людендорф послал в военное министерство подробное письмо, в котором описывал затруднения, связанные с выполнением перевозок, и указывал средства их облегчения:

«Повышение производства возможно только в том случае, если будет усилена доставка угля и кокса. Независимо от добычи угля, усиленная его доставка является просто вопросом перевозки и распределения. К несчастью кризис перевозок непрерывно увеличивается.

Тем больше оснований разрешить его. По моему мнению, он поддерживается тремя причинами: 1) пассажирским движением; 2) затруднениями разгрузки; 3) недостатком паровозов и товарных вагонов.

Усиленное пассажирское движение является весьма стеснительным. Министр общественных работ обещал в этом помочь, и я верю, что ему это удастся, применяя в случае надобности крайние меры.

Затем идет трудность разгрузки в больших центрах. По моему мнению, предписаний, данных военным министерством, управлением военного снабжения и уполномоченными заинтересованных ведомств, еще недостаточно. Я считаю необходимым, чтобы каждый начальник станции имел право требовать людей из ближайших сельских общин. Последние со своей стороны должны получить раз навсегда от районного коменданта приказ, основанный на законе о реквизициях военного времени, сообразоваться с требованиями начальника станции. Я позволю себе обратить внимание на то обстоятельство, что существует совершенно достаточный контингент лиц, позволяющий выйти из этого временного критического положения; таковым является например домашняя прислуга больших городов (горничные, кухарки и т. д.). Вполне вероятно, что этот контингент охотно согласится на работу, при условии соответствующего вознаграждения. Вывоз грузов конечно гораздо труднее, чем разгрузка, — по крайней мере так кажется. Я позволю себе рекомендовать организацию вспомогательных транспортов при содействии значительных сельских общин; все операции по вывозу грузов должны быть поручены одной службе, которая заручится содействием специального персонала, набранного на месте. Но прежде всего органы, занятые распределением угля и продовольствия, должны будут действовать в согласии с начальником вспомогательных транспортов. Некоторые города работают уже в этом направлении. Но я считаю, что главным образом необходимо, чтобы общины прониклись сознанием, что они всецело ответственны за разгрузку, вывоз и распределение угля и продовольствия, которые им предоставляются.

Могу ли я позволить себе представить на ваше рассмотрение следующую идею.

Самое тесное сотрудничество между военным управлением угольных копей и министерством общественных работ является еще недостаточным. Но не позволит ли оно лучше организовать все то, что до сего дня не было сделано в области перевозок? Таким образом было бы возможно улучшить существующее ныне бедственное положение вещей.

Наконец кризис перевозок конечно вызван недостатком вагонов и паровозов. Я признаю, что ему весьма способствуют также требования Главной квартиры.

Паровозо- и вагоностроительные заводы не поставили должного количества подвижного состава; недостаток выражается в 250 паровозах и 5 000 вагонов. Причину этого дефицита нужно искать главным образом в недостатке материалов, которыми располагают заводы. Число паровозов, требующих ремонта, ненормально велико, хотя из армии в мастерские возвращено много рабочих.

Можно было бы на военное управление возложить важную миссию предоставления материала паровозо- и вагоностроительным заво-

дам и возвратить в последние — так же, как и в железнодорожные мастерские — значительный контингент рабочих.

Недостаток вагонов является также следствием задержки их обращения, — иными словами промедления при разгрузке и их скопления. Таким образом положение подвижного состава улучшится тогда, когда будут устранены эти недостатки.

Начальник полевых железных дорог постарается, насколько это позволит положение вещей, содействовать разрешению этого кризиса.

Если я так заостряю эти вопросы, то потому, что мне казалось, что различным отраслям военной промышленности не всегда придавалась их действительная ценность. На ряду с порохом и взрывчатыми веществами, производство и обработка стали и железа приобретают решающее значение. С другой стороны, мне кажется, что не всегда отдается отчет в той тесной зависимости, в которой находятся все отрасли промышленности, и в том взаимном влиянии, которое они оказывают одно на другое.

Если все хорошенько взвесить, то окажется, что в основе всей деятельности внутри страны должно лежать достаточное снабжение углем. Но здесь мы опять сталкиваемся с вопросом о перевозках. Далее, главная роль принадлежит снабжению продовольствием; оно также во многом зависит от перевозок. Из этого следует, что вопрос о перевозках в настоящее время является основным для продолжения войны: все заинтересованные ведомства должны совместно приложить все усилия для его разрешения. Министерство общественных работ, начальник полевых железных дорог, военное управление, отдел снабжения продовольствием и угольная комиссия должны держать тесную, непрерывную связь: это является необходимым условием организованной и плодотворной работы».

В марте 1918 г. положение не улучшилось, о чем свидетельствует новое обращение к военному министерству:

«Положение нашей военной экономики в течение последних месяцев только ухудшилось; оно станет еще более неблагоприятным, если мы не предпримем никаких контрмер. Главная причина этого положения вещей кроется в усиливающихся затруднениях в перевозках; эти последние в свою очередь косвенно вызвали уменьшение поступления угля для промышленности, земледелия и т. д. Отсюда — общее понижение продукции, которое особенно чувствуется во всем, что чрезвычайно важно для войны, — как например необходимые продукты для фабрикации пороха, сталь и ее полуфабрикаты и фабрики. Земледелие также страдает от недостаточной доставки удобрений (тоже вызванной слабым поступлением угля). Не следует кроме того забывать, что многие двигатели — особенно большие электрические центральные станции — начинают портиться вследствие постоянной перегрузки.

Следует всячески облегчить это положение, для чего: 1) принять предварительные меры с целью предусмотреть в будущем трудности транспорта и таким образом пресечь зло в корне; 2) приготовить все необходимое, чтобы обеспечить поступление хотя бы тех материалов, которые представляют особую важность для данного момента и для будущего; 3) в то же время требовать общего напряже-

ния всех сил во всех других областях военной экономики и в орудийном производстве.

Что касается пункта 1-го, то необходимо строить больше паровозов. Недостаток тяговых средств конечно имеет большее значение, чем недостаток вагонов. Кроме того нужно доставлять больше рельс для восстановления линий, устройства обходов и т. д., приносящих действительное облегчение перегруженным железнодорожным участкам и узлам. Эти меры должны применяться раньше всего. Попутно должно производиться снабжение железных дорог углем (обеспечивая в то же время запас важным отраслям военной промышленности). Если благодаря этим трем видам мер мы придем к частичному претворению кризиса перевозок, то можно будет достичь лучшего снабжения углем промышленности, экономики и в удовлетворении потребностей коксовых и газовых заводов и электрических установок — в частности поднимется производство стали, которое при ныне существующем порядке вещей является наиболее существенной функцией промышленности».

Интересно сопоставить эти официальные документы с «Воспоминаниями о войне» Людендорфа, в частности — с главой: «Основания для продолжения войны», в которой он дает следующую картину положения перевозок:

«Основным вопросом поддержания экономической жизни в стране являлось положение транспорта, который зависел от паровозов, вагонов и персонала и находился в тесной связи с добычей угля. Министр фон-Брейтенбах сделал очень много во всех отношениях для удовлетворения потребностей армии. Персонал и подвижной состав были перегружены, особенно сильно изнашивались паровозы. Возобновление постройки паровозов и вагонов на заводах в первое время несколько улучшило положение. Верховное командование оказало министру общественных работ дальнейшую помощь, отпуская людей, хотя это и ослабляло армию. Но это являлось неизбежным, так как было необходимо разгрузить железнодорожный персонал. Мы во многом были подготовлены лишь к непродолжительной войне; теперь нам пришлось здесь, как и в других областях, перестраиваться для ведения длительной войны. При этом наши военные требования к отечественным железным дорогам оставались очень высокими. Мы взяли в свое распоряжение бельгийский железнодорожный парк, а также паровозы и вагоны в северной Франции, но этого было недостаточно. Захваченный русский подвижной состав не мог быть использован из-за более широкой колеи.

К тому же наши союзники являлись тяжелым бременем для нашего транспорта. Много сотен германских паровозов и несколько десятков тысяч германских вагонов находились в движении на австро-венгерских железных дорогах. Болгария и Турция в свою очередь получали от нас железнодорожную материальную часть, а также персонал. В последнее время мы захватили подвижной состав в Румынии, но неприятель успел отправить в Молдавию несколько тысяч германских вагонов и оставил их у себя. Оккупированные нами области с их большими расстояниями требовали для обслуживания железных дорог целую армию людей и весьма значительные материальные средства.

Верховное командование обратилось через начальника полевых железных дорог к министру с целым рядом предложений, чтобы различными мероприятиями — как, например, сокращением железнодорожного сообщения — достигнуть большего урегулирования его в Германии. В том же духе велась работа в оккупированных областях. То, что не удалось тогда и даже было невозможно в полном размере по экономическим условиям нашей жизни, впоследствии пришлось проводить под гнетом условий перемирия и революции. Насколько положение транспорта было напряженным, видно из того, что даже пороховые заводы и заводы взрывчатых веществ, от которых тогда все зависело, по целым дням бездействовали. Железные дороги не доставляли им угля, хотя он и имелся. Дело дошло до того, что я приказал ежедневно докладывать мне о снабжении пороховых заводов.

Начальник полевых железных дорог полковник фон-Ольдесгаузен и начальник его штаба майор фон-Штокгаузен были люди, исполнявшие свои широкие задачи с большим пониманием дела. Они все время находились в самых тесных сношениях с военными железнодорожными учреждениями союзников и министрами путей сообщения государств германского союза. Многообразие германских железнодорожных управлений существенно затрудняло дело. Мы страдали от того, что не создали большого единообразия еще до войны и не побуждали к тому же союзников. Бавария например имела гораздо меньше тяжелых паровозов по отношению к протяжению ее железнодорожной сети, чем Пруссия. Баварский паровоз требовал других запасных частей, чем прусский. Многого можно было достигнуть, и не нарушая конституции.

Положение транспорта страдало также от того, что управление судоходством по каналам и рекам не было централизовано. Судоходство не получило того развития, которое настоятельно требовалось. С течением времени этот пробел был пополнен. Был создан особый отдел судоходства. По моей просьбе имперское военное министерство оказало помощь персоналом.

Условия сообщений, бывшие зимой 1916/17 г. очень плохими, впоследствии улучшились. Зимой 1917/18 г. положение опять стало напряженным, однако не в такой мере, как в предыдущем году. Министр общественных работ со своей стороны старался использовать все, что было возможно, для поднятия транспорта.

Уголь и железо являются основой всей военной промышленности. То и другое мы имели у себя в стране. Рудные разработки в Лонгви и Бриз, бельгийский угольный бассейн, части северо-французского и польского угольных районов, последний из которых мы разрабатывали совместно с Австро-Венгрией, значительно улучшили наше положение и по отношению к нейтральным странам. Мы приступили к разработке угля на северо-востоке Сербии. Мы побуждали Турцию лучше использовать свои источники. Мы давали уголь нашим союзникам и получали только от Австро-Венгрии богемский бурый уголь для Саксонии и Баварии. В обмен на уголь нейтральные страны давали, кроме всего прочего, продовольствие, лошадей и деньги для улучшения нашей валюты. Таким образом уголь и железо фактически являлись силой.

Зимой 1916/17 г. нужда в угле в Германии значительно возросла. Это сильно понизило настроение и побудило к решительным мерам. Снабжение Германии углем не было урегулировано, — добыча его

сильно уменьшилась. Как я уже говорил, в феврале 1917 г. мною было предложено имперскому канцлеру назначить особого комиссара по угольной промышленности. В известной мере тайному советнику Штутцу удалось внести порядок в угольный вопрос, т. е. преодолеть по крайней мере самые главные трудности и несколько урегулировать распределение угля для домашнего отопления, освещения, транспорта, сельского хозяйства, промышленности, железных дорог и флота.

Железа не имелось в таком изобилии, как угля. Поэтому было затруднительно производить достаточное количество стали, особенно твердой. Мы получали железную руду в большом количестве из Швеции; существенное значение имела для нас также руда в Потти, в Закавказье. Для производства стали требовался еще кроме того лом. Мы очень много вывезли его из оккупированных областей. Не одно фабричное здание должно было вследствие объявленной нам блокады и требований войны пасть жертвой нашей военной промышленности и дать нам старое железо на изготовление стали для орудий и снарядов. Постепенно производство стали сделалось достаточным. Надо было распределять сталь для дальнейших назначений, например для орудий, снарядов, колючей проволоки; в особенности нужно было обеспечить материальную часть, которая должна была пойти на ремонт железных дорог.

Причины расстройства железнодорожного движения.

Немецкие авторы утверждают, что в продолжение первых двух лет войны железные дороги отвечали всем военным и экономическим требованиям. Из вышеизложенного видно, что это не так. В действительности кризис начал сказываться, начиная с 1915 г. Эти авторы признают, что положение изменилось в течение третьего года, когда Румыния приняла участие в войне, и план Гинденбурга начал осуществляться. Несомненно, что начиная с этого момента острота кризиса сделалась более серьезной, и его последствия более тяжелыми. Министр транспорта в своем рапорте признается без колебаний,¹ что колоссальное усилие, которое требовалось от промышленности и от всего немецкого производства, несколько не соответствовало возможностям железнодорожных перевозок и имевшимся в распоряжении устройствам.

Согласно плану Гинденбурга, генеральный штаб организовал новые отделы и усилил производство материалов военного снабжения. Чтобы облегчить фабрикацию этих материалов, были построены заводы и склады. Скопление этих

¹ Л. Рёбе, «Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen», стр. 161 и 162.

учреждений в угольном округе центральной Германии, в Берлине и его окрестностях, являлось особенно обременительным. Берлинские железные дороги, преимущественно окружная, которые помимо местных сообщений обеспечивали значительное движение с севера на юг и с востока на запад, уже до войны были загружены до своих пределов; для облегчения их работы пришлось устроить внешнюю окружную железную дорогу. В конце осени 1916 г. обнаружилось, что во многих пунктах железнодорожная сеть уже не соответствовала потребностям чрезвычайно развившегося движения, тем более что состояние паровозного парка, вследствие расширения театра войны и большого числа убывших в ремонт паровозов, все более и более ухудшалось. Зачастую нельзя было справиться с этим напряжением движения. Товарные станции и их складочные помещения были переполнены, и багаж отправлялся обратно, что еще больше усиливало затруднения. Эти задержки в Берлине и в центральной Германии отражались и на отдаленных железных дорогах, в особенности в Силезии, откуда происходил значительный ввоз сырья. Вагоны и поезда циркулировали не беспрепятственно, а этапами, с неоднократными задержками в пути. Движение поездов делалось все хуже и хуже. То тут, то там не хватало подвижного состава. Больше не было возможности удовлетворять требования на вагоны. Если эти затруднения железнодорожного сообщения расстроили одну часть военной программы (а нельзя оспаривать, что именно это было причиной), то, может быть, было бы несправедливо возлагать ответственность за это на железнодорожную администрацию.¹

Ведение войны не только обременяло железные дороги, но и ограничивало всякие другие виды движения. Это было особенно заметно в течение первых месяцев 1918 г. Движение постоянно нарушалось вследствие того предпочтения, которое оказывалось военным грузам, хотя снабжение продовольствием требовало как никогда от железных дорог напряженных усилий. Из всех причин расстройства железнодорожного сообщения донесение министерства транспорта²

¹ По крайней мере, не таково ли мнение прикомандированного к имперскому министерству транспорта Людвигу Рёбе, труд которого «Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen» мы уже цитировали.

² Там же, стр. 162.

особенно отмечает: загромождение станций вследствие наплыва вагонов и недостатка средств тяги; все возраставшее увеличение опозданий; недостаточно быстрое обращение паровозов и вагонов; недостаток резервных паровозов; недостаток персонала; закрытие некоторых участков линий вследствие загромождения путей.

Удлинение расстояний. — Помимо сказанного нужно отметить еще одно явление, которое не было свойственно только Германии и о котором мы уже упоминали, говоря о Франции.¹ Во время войны средний пробег груза от пункта погрузки до пункта разгрузки значительно увеличился. Этот средний пробег, который в мирное время в Германии равнялся 119 км, достиг в 1918 г. 172 км (в 1919 г. понизился до 138 км). Как на причины этого явления немецкие исследователи указывают: 1) на блокаду и ее последствия и 2) на дальность пробега военных грузов. Очевидность второй причины бесспорна. Относительно первой необходимо заметить, что прибрежные области, которые до войны снабжались частично английским углем, были вынуждены получать уголь из отечественных, очень удаленных, каменноугольных округов. Таким образом блокада союзных государств нанесла не только прямой ущерб, но вызвала и косвенные последствия, которые содействовали поражению Германии. Прекращение ввоза предметов продовольствия заставило немцев отправляться за этими продуктами на очень большие расстояния. Так же обстояло дело и с перевозками картофеля, который из восточных провинций доставлялся вплоть до Рейнской области, тогда как до войны эти районы снабжались картофелем окрестных местностей.

Эта причина настолько неблагоприятно отразилась на железнодорожном сообщении, что эксплуатационный расход на товарную единицу, сравнительно с 1913 г., возрос в 1918 г. на 44,6%.

Увеличение продолжительности обращения подвижного состава (в днях) видно из следующей таблицы:²

¹ См. наш труд: «Политика и железнодорожные перевозки во время войны».

² Согласно «Отчету германского министерства транспорта», стр. 166.

Годы	Янв.	Февр.	Март	Апр.	Май	Июнь	Июль	Авг.	Сент.	Окт.	Нояб.	Дек.
Крытые вагоны												
1913	3,16	2,87	3,00	2,92	3,23	3,20	3,09	3,04	2,74	2,76	2,96	3,18
1916	4,65	4,28	4,22	4,93	4,57	5,02	4,68	4,41	4,17	4,45	4,86	5,36
1917	5,57	5,32	4,97	5,58	5,21	5,15	5,27	4,82	5,05	5,47	5,46	—
Платформы												
1913	3,44	3,23	3,46	3,13	3,34	3,11	3,05	3,21	3,29	3,03	3,26	3,65
1916	4,87	4,00	4,56	4,99	4,35	4,76	4,56	4,43	4,32	4,80	4,71	4,94
1917	5,39	5,76	4,89	4,75	4,37	4,24	4,44	4,47	4,77	5,01	5,07	—

Недостаток сырья. — Усилению кризиса в особенности способствовал недостаток сырья. Блокада сделала невозможным ввоз наиболее необходимых материалов для постройки и содержания вагонного парка. Несмотря на то, что немецкая техника была чрезвычайно изобретательной в изысканиях суррогатов, ей все же не удалось избежать тех последствий, которые повлек за собой для железных дорог недостаток сырья.

В частности, особенно тяжело сказывалось отсутствие меди. Германия нуждалась также в антимонии (сурьме) и цинке, необходимых для сплава металлов. Результаты опыта новых сплавов из других металлов, а именно из свинца, в первое время войны несколько ослабили эти недостатки. Напротив, употребление железа вместо меди для колосников (топки) серьезно отразилось на прочности паровозов, которые приходилось чаще чинить; таким образом загромождались мастерские, особенно во время холодов и замедленного движения, когда вследствие частых остановок паровозов происходило весьма вредное для них изменение температуры. Отрицательные качества железных решеток в паровозах вызвали многочисленные нападки со стороны прессы на железнодорожную администрацию, которая отказалась от медных паровозных решеток, чтобы сберечь медь, необходимую для снарядов.

Недостаток никеля и других редких металлов, например вольфрама, затруднил фабрикацию твердой стали, употреб-

ляемой при постройке паровозов и запасных частей, и заставлял употреблять материалы низшего качества, затруднявшие содержание в исправности паровозов. Мастерские также страдали вследствие трудности обработки железа в сравнении с медью.

Отсутствие хороших изолирующих материалов, как асбест, каучук, неблагоприятно отражалось на поддержании в порядке паровозов. Недостаточная непроницаемость материалов, употреблявшихся в качестве суррогатов, весьма затрудняла работу и замедляла движение паровозов. В смазочных маслах был также недостаток. Не имелось в достаточном количестве керосина и пакли, необходимых для содержания паровозов в чистоте. Повсюду немцам приходилось прибегать к суррогатам, которые далеко не в полной мере отвечали своему назначению. Особенно плохие результаты давало смазочное масло из дегтя, которое употреблялось для смазки осей. Вагоны двигались все хуже, что замедляло маневры, когда холод сгущал масло при простое на запасных путях. Кроме того работа на запасных путях затруднялась вследствие двух причин, с виду незначительных: плохого качества клея для наклейки этикеток на вагоны (так как этикетки отклеивались, то служащие на запасных путях были обречены на длительные розыски назначения вагонов) и жалкого состояния ручных фонарей, плохо содержимых станционным и поездным персоналом.

Недостаток угля в конце войны еще более усилил затруднения в эксплуатации железных дорог.

Ясно, что отмеченный нами недостаток сырья, отразившийся на содержании паровозов, повел к уменьшению личного числа паровозов в последние годы войны и к значительному усилению кризиса перевозок.

Мы считаем, что в этом сжатом очерке достаточно ясно показано, насколько серьезен был кризис германских железных дорог и какое влияние он оказал на исход войны. Пример Германии выдвигает на первый план роль железных дорог в современной войне. В то время как все внимание сосредоточивалось на военных операциях, тыл постепенно истощался, вызвав тем ослабление германской армии и ее окончательный крах. Людендорф не ошибался, когда составлял телеграммы, приведенные в настоящей главе.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРСОНАЛ И МОБИЛИЗАЦИЯ.

Железнодорожный персонал накануне войны.

Накануне войны персонал германских железных дорог состоял в круглых цифрах из 786 500 человек, распределенных следующим образом:

Главные сети	Общее число	На 1 км линий
Пруско-гессенская	560 000	14,33
Баварская	67 000	8,37
Саксонская	50 000	17,62
Баденская	28 000	15,81
Вюртембергская	22 000	11,43
Мекленбургская	7 000	—
Ольденбургская	6 000	—
Эльзас-Лотарингская	34 000	16,73
Всего на государственных железных дорогах	774 000	13,46
На частных железных дорогах	12 500	3,42
Общий итог	786 500	12,88

Франция эксплуатировала свою сеть при наличии 355 500 человек, включая сюда 30 000 вспомогательных, т. е. при 9,03 человека на 1 км.

Мобилизованный персонал.

В начале войны большая часть служащих германских железных дорог оставалась на своих местах. То же самое было во Франции,¹ где служащие-специалисты оставались на своих местах, тогда как прочие призывались в армию на общих основаниях. Эта вторая категория, составлявшая при-

¹ См. наш труд „Политика и железнодорожные перевозки во время войны“.

близительно 10% общей численности, включала в себе: 1) агентов, которые не состояли на какой-нибудь специальной службе, 2) агентов, которые хотя и состояли на специальной службе, но к моменту мобилизации не выслужили шестимесячного срока, необходимого для взятия на особый учет, и наконец 3) тех, которые составляли часть кадров 5-го инженерного полка (железнодорожный полк).

Во Франции, как только были закончены операции по мобилизации и сосредоточению войск, железные дороги предоставили довольно значительное число служащих в распоряжение военных властей. Через некоторое время с железных дорог был откомандирован второй контингент, столь же значительный.

Приступая к этим откомандированьям, французские железные дороги старались согласовать между собою различные нужды национальной обороны, — нужды действующей армии и железных дорог, нормальная деятельность которых была одинаково необходима как для военных операций, так и для поддержания экономической жизни страны. Одушеворяемые этой двойной заботой, французские тыловые железные дороги (мы всюду говорим только о них, так как северные и восточные дороги Франции большей частью были захвачены противником) предоставили в распоряжение военных властей 45 000 агентов, или 22% своего персонала.

Известно, что случилось вследствие этого. Усиление производства материалов военного снабжения, чему деятельно помогали французские железные дороги; необходимость ремонтировать подвижной состав, значительно износившийся и устарелый в результате военной эксплуатации; потребность обслужить опытным персоналом жел.-дор. движение, которое получило громадное развитие (в 1915 г. оно увеличилось почти на 30% по отношению к 1914 г. и почти на 40% по отношению к 1913 г.), — все это заставило высшее командование вернуть в распоряжение железных дорог часть мобилизованных агентов-специалистов.

Железные дороги различных германских государств не спешили, подобно французским, отпускать тех служащих, которые должны были вернуться в армию. Медлительность администрации дорог вызвала даже возмущение общественного мнения. Их упрекали в нежелании предоставить в распоряжение военных властей часть своего персонала.

«Подобное обвинение, — говорила «Zeitung des Vereins

deutscher Eisenbahnen» в номере от 19 декабря 1914 г. — могло быть высказано только теми, кто не имеет никакого понятия о задачах железных дорог в военное время. Кроме того, — добавляла газета, — министр железных дорог Пруссии, в согласии с федеральными властями, разрешил дирекциям железных дорог передавать в распоряжение действующей армии только тех служащих, которые не считались безусловно необходимыми».

Названная немецкая газета замечает, что с 1 ноября 1914 г. было восстановлено регулярное движение как пассажирских, так и товарных поездов; что железнодорожное движение очень быстро развилось снова и что военные потребности — все еще очень большие — будут существовать в продолжение всей войны, делая в общем задачу железных дорог более трудной и важной, чем в мирное время. При этом справедливо указывала, что эксплуатация железных дорог требует опытного и дееспособного персонала. По ее мнению те, которые утверждали, будто администрации железных дорог могли предоставить больше агентов в распоряжение армии, не понимали решающей роли железных дорог в военное время и не отдавали себе отчета в том, что железнодорожные агенты так же нужны на своих местах, как и солдаты на фронте.

Эти взгляды, распространявшиеся в компетентных кругах, несомненно господствовали в Германии, ибо мобилизация железнодорожных агентов проводилась постепенно и в незначительной пропорции по отношению к большому персоналу германской железнодорожной сети. На прусской сети, которая одна насчитывала у себя 560 000 агентов, согласно заявлению, сделанному министром железных дорог в комиссии рейхстага, число мобилизованных к марту 1915 г. достигло 800 000, причем министр добавил, что это уменьшение персонала, — так же как недостаток подвижного состава при возобновлении коммерческого железнодорожного движения, — вызвало серьезные затруднения.

После года войны число мобилизованных агентов на прусской сети достигло 125 000, из коих 58 000 было зачислено в действующую армию, а 67 000 назначено на службу на линии с военной эксплуатацией.

Впоследствии это число возросло до 145 000, т. е. достигло почти 25% всего личного состава прусской сети. Указанная пропорция была несколько выше, чем на внут-

ренней французской сети, где она равнялась 22%; но нужно заметить, что северные и восточные дороги Франции лишились значительного числа агентов, оставшихся в захваченных областях, и что большая часть личного состава обслуживала линии, подчиненные военному управлению.

В общем относительное число агентов, мобилизованных в начале войны, было почти одинаково как во Франции, так и в Германии. Действительно французские железные дороги концессионных компаний эксплуатировались гораздо экономнее, чем германские. Частные общества старались обслуживать железнодорожное сообщение минимальным числом агентов, необходимых для правильной эксплуатации; французские общества, эксплуатировавшие внутренние дороги, имели только 7,74 агента на 1 км против 1,33 в Пруссии. Правда, при сравнениях такого рода нужно считаться с тем, что движение на прусских железных дорогах было гораздо значительнее, чем на упомянутых французских. Но если взять за основу сравнения размер железнодорожного движения в поезд-километрах, то можно констатировать, что число агентов на 10 000 поезд-километров равнялось на рассматриваемых французских дорогах 8,9, а на прусских 9,8, т. е. на первых почти на 10% меньше, чем на вторых. Из этого следует, что, предоставляя в распоряжение военных властей несколько меньшее число агентов, администрация французских дорог принесла более тяжелую жертву, чем администрация прусских дорог, что не преминуло кроме того, как это впоследствии признали, повлечь за собой очень серьезные затруднения для эксплуатации.

Обеспеченность эксплуатации и правильная деятельность железных дорог одинаково важны как для поддержания экономической жизни страны, так и для национальной обороны. Это положение с очевидностью следует из того, что нами было указано выше. На это соображение опирался министр железных дорог Пруссии, рекомендуя дирекциям железных дорог не заходить слишком далеко в сокращениях персонала с пользой армии. «Общее железнодорожное движение, — говорил он, — должно поддерживаться в полной мере, ибо экономическая жизнь страны является одним из факторов, от которых зависит военная мощь, — фактором необходимейшим для достижения цели, преследуемой войной. Но для поддержания движения, — добавлял он, — нужен опытный и надежный персонал. Кроме того, — заклю-

чил он, — агентам, которым не разрешено служить на фронте и которые оставлены администрацией во внутренней зоне, приходится отдавать больше труда и усилий, чем это допускает их служба в нормальное время; выполняя свою ежедневную работу, они исполняют свой патриотический долг и содействуют по мере своих сил достижению конечной цели войны».

Численности персонала германских железных дорог был нанесен особенно сильный ущерб осенью 1916 г., когда вступление в войну Румынии вызвало очень большую потребность в людях.

Администрации прусско-гессенских железных дорог пришлось тогда уступить 30 000 новых агентов. Трудные условия эксплуатации в продолжение зимы 1916/17 г. доказали властям, что сокращение персонала превзошло все допустимые размеры и что нужно отозвать с фронта некоторые группы служащих, отсутствие которых сказывалось слишком сильно. В 1917 и 1918 годах число служащих и рабочих, снятых со всех железных дорог, достигало 215 000 человек, т. е. 38% численности мирного времени: почти 142 000 человек на фронте и 73 000 в формировании полевых железных дорог. Во Франции имели благоразумие не производить таких значительных сокращений.

Замена мобилизованного персонала.

Как и на французских дорогах, в Германии позаботились о замещении агентов, переданных в распоряжение военного ведомства посредством: 1) приглашения на службу уволенных агентов; 2) широкого применения женского труда; 3) набора молодых людей, не достигших призывного возраста, и затем — людей, перешедших этот возраст, а также сектантов; 4) применения труда пленных.

Женщины, заменившие посланных в армию мужчин, использовались главным образом для содержания путей и для легких работ в мастерских и бюро. Позднее, начиная с лета 1916 г., их стали использовать в службе эксплуатации. Сначала многих из этих женщин привлекли к обслуживанию сопровождения товарных поездов, где они удовлетворительно выполняли свои обязанности. С 1917 г. их применяли в качестве кондукторов в пассажирских поездах, на телеграфной службе и в качестве стрелочников. Но на сортировоч-

ных путях они оказались непригодными для работы. В работе по содержанию путей они не могли сравниться с хорошими артелями рабочих, однако даже на тяжелой работе по ремонту путей продуктивность их труда была удовлетворительной.

В 1915 г. число женщин, занятых на прусских железных дорогах, достигало 35 000, составляя 6,25% личного состава, бывшего до войны. В то же время на внутренних французских железных дорогах было около 32 000 женщин, что составляло, согласно отчетам дорог, от 11 до 16% служебного персонала, занятого до войны. Число служащих женщин из года в год повышалось; в 1918 г. оно превысило 89 000 на прусско-гессенских дорогах, или 16,5% общей численности.

Плохое питание, тревоги войны и две эпидемии гриппа — в июне и в октябре 1918 г. — значительно затрудняли службу. Было невозможно поддерживать эксплуатацию на надлежащей высоте. Фабрики и мастерские по ремонту паровозов особенно страдали от кризиса рабочих рук.

Результаты, достигнутые работой немобилизованных, были далеко не удовлетворительны. Продуктивность труда пленных (железнодорожная администрация только осенью 1916 г. решила на зачисление их в значительном количестве в мастерские и в службу пути) была сначала недурной, но впоследствии она стала посредственной и падала все ниже.

Привлекали в качестве рабочей силы также поляков, но их работа была неудовлетворительной, затем — солдат местной охраны в качестве персонала, сопровождающего поезда, но они не всегда были в распоряжении администрации, да и вообще польза от них едва оправдывала издержки на их обучение.

Рабочая сила, замещавшая призванных в армию, уменьшалась численно в течение первых двух лет войны, но затем снова повысилась и в конце концов превзошла на 40 000 число агентов мирного времени, которых она замещала; продуктивность же ее все время шла на убыль.

Другие меры, принятые для разрешения кризиса железнодорожного персонала.

Так как затруднения железнодорожного движения не переставали усиливаться, то железнодорожная администра-

ция была вынуждена принимать экстраординарные меры. Так например периоды обучения были значительно сокращены и ограничены для большей части квалификаций пятью неделями. Был установлен строгий порядок в отношении периодов отпусков. Поездки агентов по личным надобностям были сокращены до безусловно необходимого предела.

Меры материального обеспечения персонала, пострадавшего на войне.

Специально для агентов и сыновей агентов, раненых или пострадавших на войне, железнодорожная администрация создала различные организации помощи. Таким образом была основана в Саксонии «Помощь железнодорожным агентам», а в Пруско-гессенском государстве (в половине 1915 г.) — «Обеспечение раненых на войне».

Как правило, агенты, раненые на войне, после их эвакуации вновь принимались на железнодорожную службу. С этой целью для них было создано много новых должностей. Период обучения, необходимый для занятия новой должности, оплачивался полным жалованьем.

Численность железнодорожного персонала к концу войны.

Несмотря на кризис персонала, различным германским государствам удалось к моменту перемирия располагать более многочисленным персоналом, чем тот, который они имели до начала военных действий. Общая численность, которая в 1914 г. достигала цифры 786 500 человек, в 1918 г. поднялась до 925 000 человек, распределенных между различными государствами следующим образом:

Главные сети	Общее число	На 1 км дороги
Пруско-гессенская	728 799	18,16
Баварская	65 411	7,85
Саксонская	51 649	17,89
Вюртембергская	22 983	11,33
Баденская	30 507	16,33
Всего на государственных железных дорогах	913 396	16,01
На частных железных дорогах	12 176	3,43
Итого	925 572	15,27

Это составляет повышение на 17% против 1914 г., несмотря на потерю железнодорожной сети Эльзас-Лотарингии. Служебный персонал Франции также повысился в числе, хотя и в меньшем проценте; численность его на главных сетях, которая к 1 января 1914 г. доходила в круглых цифрах до 355 000 агентов, к 1 января 1919 г. превысила 391 000 (12,4 на 1 км пути), что составляет повышение на 11%.

ВОЛНЕНИЯ СРЕДИ ПЕРСОНАЛА И ВОПРОС ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ.

Волнения замещающего персонала.

Потребности призыва новобранцев заставили железнодорожную администрацию Пруссии на некоторое время отказаться от отобрания с вновь принимаемых служащих подписки, являвшейся до войны обязательной для приема в состав служащих дороги и согласно которой заинтересованное лицо обязывалось не вступать в какую-либо социалистическую партию или фракцию, а также не посещать собраний социалистических партий и не читать их изданий. Благодаря этому создалось ненормальное положение, так как агенты, поступившие на службу до войны, подписывали эти обязательства, — и эта аномалия была тем более поразительной, что запрещенная ранее продажа социалистических и синдикалистских журналов в станционных киосках была с началом войны разрешена, равно как и пересылка этих изданий на фронт. Когда один из членов рейхстага обратил на эту аномалию внимание министра, последний оказался не в состоянии ответить на предложенный ему вопрос.

Было ли это следствием допущения революционной пропаганды или других причин? Во всяком случае в конце 1915 г. среди персонала германских железных дорог стало проявляться некоторое волнение. Это волнение сделалось настолько сильным, что в продолжение нескольких дней можно было опасаться забастовок, и представители германских железнодорожных администраций собрались в Берлине, чтобы найти средство избежать этого. В результате правительство вынуждено было вернуться к применению правил антиреволюционной дисциплины, которые частично были отменены. Министр постарался напомнить по случаю набора нового персонала, что при этом нужно соблюдать

правило службы, согласно которому «каждый агент, будучи даже вне службы, должен вести себя прилично и воздерживаться от посещения собраний, могущих поколебать существующий порядок. Он не должен состоять в ассоциациях или синдикатах, считающих забастовку средством действия для поддержки их социальных требований».

Вопрос о праве стачек.

Администрация германских железных дорог не признавала за своими служащими права забастовки, но синдикаты служащих продолжали вносить это право в свои уставы. В начале войны главная комиссия синдикатов заявила, что подчиненные ей синдикаты не будут устраивать забастовок на транспорте, но отказалась отречься от «права забастовки», которое не признавалось центральными органами управления железных дорог. Это расхождение во взглядах вызвало в течение первых двух лет войны, особенно в Пруссии, различные инциденты, пока не было заключено соглашение между прусским министром общественных работ и главной комиссией синдикатов Германии. В силу этого соглашения германский союз железнодорожных служащих (Deutscher Eisenbahner Verband),¹ основанный 1 июля 1916 г., заявил формально, в дополнение к своим уставам, что он не принадлежит к организациям, которые в свою программу вносят прекращение работы как средство для достижения своих политических требований. Через некоторое время свободная ассоциация персонала службы движения (Freigewerkschaftlicher Verband des deutschen Verkehrspersonals) включила в свои уставы отказ своих членов от права забастовки.

Действительно в продолжение всей войны не было, собственно говоря, случаев забастовки на германских железных дорогах. Однако некоторые волнения местного характера (а именно — в 1917 г. в данцигских мастерских) окончились частичным прекращением работы. В общем они были связаны с требованием повышения заработной платы, основанным на возрастающей дороговизне жизни.

¹ Этот союз, который при своем основании объединял 841 чел., в 1917 г. насчитывал уже 30 000 членов.

Вопрос о заработной плате.

«Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen» за 13 марта 1915 г. сообщала, что председатель Ассоциации рабочих и служащих германских железных дорог обратился к министру железных дорог Пруссии с ходатайством, в котором настоятельно просил установить рабочим, служащим и вспомогательным агентам железных дорог специальное военное денежное вознаграждение, основанное на однородном процентном расчете или на тарифной шкале, которая особенно благоприятствовала бы наименее оплачиваемым категориям служащих.

В изложении мотивов своего требования председатель Ассоциации указывал, что хотя рабочие до минимума ограничили потребление мяса, но цены на прочие необходимые продукты настолько возросли, что их жалование стало недостаточным.

Администрация признала основательность этого требования, и военные денежные прибавки были разрешены некоторой части персонала. В Баварии, например, 1 июня 1915 г. прибавка была разрешена некоторым категориям служащих и рабочих, годовое жалование которых составляло меньше 1 400 марок. 1 июня 1917 г. эта мера была распространена на всех баварских агентов. В Пруссии, кроме военной денежной прибавки, была разрешена особая денежная выдача «на опасность» (Gefahrenzulage) для тех агентов, которых обязанности службы удерживали в районе, подверженном воздушному нападению противника; общая сумма этих выдач за 1918 г. достигла 824 000 марок. В Саксонии низшие агенты получали с 1 апреля 1915 г. прибавку на дороговизну от 400 до 500 марок (с надбавкой по 50 марок на ребенка) и прибавку на квартиру. В Вюртемберге сначала были установлены прибавки на многосемейность, а затем, начиная с февраля 1918 г., прибавки на дороговизну. То же самое было и в других государствах.

Одновременно с этим, повышалась заработная плата рабочих в мастерских и службе пути.

Постепенное увеличение средней заработной платы этих рабочих с 1913 по 1919 г. на железных дорогах различных германских государств видно из следующей таблицы (см. стр. 132).

Средняя заработная плата (в марках) рабочих с 1913 г. по 1919 г.¹

	1913 г.	1914 г.	1915 г.	1916 г.	1917 г.	1918 г.	1919 г.	В 1919 г. в процентах по отноше- нию к 1913 г.
Пруссско-гессен- ские	1 278	1 341	1 430	1 681	2 361	3 483	5 523	334%
Баварские . . .	1 311	1 326	1 411	1 541	1 985	3 345	5 328	306%
Саксонские . . .	1 333	1 353	1 390	1 476	1 840	2 727	5 788	334%
Вюртембергские	1 380	1 401	1 455	1 566	2 358	4 281	6 855	397%
Мекленбургские	880	879	921	942	1 321	2 108	4 830	392%
Ольденбургские	1 223	1 287	1 312	1 581	2 183	2 793	6 113	400%

В эти цифры включены также военные прибавки. Особенное повышение заработной платы с 1916 г. объяснялось дороговизной жизни, вызванной блокадой.

¹ Согласно „Отчету германского министерства транспорта“, стр. 73 и след.

ПОСЛЕВОЕННОЕ ВРЕМЯ И РЕОРГАНИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ.

Отражение войны на германских железных дорогах.

Постараемся объективно осветить деятельность германских железных дорог во время войны.

Энергия, проявленная ими, была исключительной. В первое время войны они находились на высоте всех требований; серьезные затруднения, с которыми администрации железных дорог предстояло затем встретиться и которые ей не удалось преодолеть, являлись главным образом следствием блокады и изношенности интенсивно использованного подвижного состава. С другой стороны, администрация германских железных дорог, не ожидая конца войны, повышала тарифы, что вызывалось финансовым положением сети. Нужно признать, что в этом отношении Германия проводила более мудрую политику, чем Франция.

Если в первые годы войны перевозки производились более или менее регулярно, то это, как мы видели, не обходилось без применения драконовских мер: товарные грузы часто следовали смешанными кружными маршрутами, так как речные пути не всегда давали то, чего от них ожидалось; число пассажирских поездов было значительно уменьшено; спальные вагоны и вагоны-рестораны временами совершенно отменялись. Мы также видели, какое расстройство внесло в железнодорожное сообщение осуществление военной программы Гинденбурга осенью 1916 г. С этого именно момента начались большие затруднения. Так как военное министерство потребовало для армии большое число служащих и рабочих, последствия этого требования не замедлили сказаться и чувствовались до перемирия. Замещающий персонал был в большинстве случаев невысокого качества; от этого страдали работы по восстановлению и подвижной состав, изношенный при использовании его для военных надобностей и годность которого начала понижаться. Некоторые авторы, особенно доктор Альфред фон-дер-Лейц,

отмечали также, что военное министерство упустило из вида необходимость своевременно войти в соглашение с администрацией железных дорог, и последняя не имела времени подготовиться к тем усилиям, которые от нее требовались. Если мы вспомним, что зима 1916/17 г. была одной из наиболее суровых, что навигация прекратилась на несколько месяцев и что давление блокады становилось все более и более сильным, мы получим объяснение тому, каким образом германские железные дороги были приведены к критическому положению. Пока значительные резервы, особенно в компенсационном фонде, накопленные государственными железными дорогами (главным образом прусско-гессенскими) в мирное время и благодаря повышению довоенных тарифов, служили (до конца 1917 г.) для покрытия дефицитов от эксплуатации, до тех пор администрация не чувствовала никакого беспокойства с финансовой стороны. Но затем начали прибегать к повышению тарифов.

Однако, если резервы, созданные до войны, и меры, принятые в благоприятное время в области тарификации, и позволяли поддерживать во время войны финансовое положение германских железных дорог, то политические и экономические события, развернувшиеся по окончании войны, серьезно поколебали это положение.

Введение 8-часового рабочего дня; отмена сдельной работы; увеличение окладов содержания.

На другой день после перемирия, 12 ноября 1918 г., Совет народных представителей, взявший в руки после революции управление германской республикой, обратился к населению с воззванием, которое содержало в себе, помимо других, обещание о введении закона о 8-часовом рабочем дне. Этот закон должен был войти в силу не позднее 1 января 1919 г., но уже с ноября 1918 г. порядок 8-часового рабочего дня начал фактически действовать на линиях государственных железных дорог; кроме того была отменена в мастерских сдельная работа. Непосредственными результатами этих двух мер явилось значительное уменьшение фактического времени работы и заметное увеличение числа служащих. Наличие персонала, достигавшее в 1914 г. 786 500 человек, дошло в 1918 г. до 925 500 человек. В 1919 г. оно превысило миллион (1 121 745 на государ-

ственных железных дорогах), несмотря на потерю Эльзас-Лотарингии. В то же время жалование служащих и заработная плата рабочих были объектом постепенных значительных повышений.

Положение германских железных дорог в 1919 г.

Итак, можно поверить фон-дер-Лейену, когда он говорит, что состояние железных дорог в начале 1919 г. было подобно состоянию изношенной машины. Подвижной состав уменьшился количественно вследствие выдачи его по Версальскому договору; расходы по восстановлению оставшегося подвижного состава росли вместе с дороговизной материалов; расходы на персонал увеличивались, а доходы уменьшались, несмотря на повышение тарифов. Прибыль, которая еще в 1917 г. составляла 786 млн марок (для всей совокупности железных дорог), уступила место дефициту, который, не считая даже необходимости уплаты процентов и погашения основного капитала, возрос до 324 млн марок в 1918 г. и до 4 366 млн в 1919 г.

Под страхом близкого банкротства капитальная реконструкция стала неизбежной. Подобно многим другим странам, участникам войны, перед Германией встала задача реорганизовать свою железнодорожную сеть с двойной целью: покрыть дефицит и улучшить средства транспорта. Однако в то время как Соединенные штаты, Великобритания и Франция тотчас установили новый и твердый порядок, Германия шла по этому пути ощупью и неуверенно, что на 2-3 года продолжило кризис, порожденный войной.

Закон о национализации 1920 г.

Старая бисмарковская идея, о которой мы говорили уже на первых страницах этого труда, была возрождена Национальным собранием, созванным в Веймаре весной 1919 г. для обсуждения проекта государственной конституции, в котором имелось постановление, относившееся к железным дорогам. В основе этого постановления лежала идея проекта закона, внесенного еще в прусский сейм в марте 1876 г. Она требовала перехода в собственность и под управление государства всех германских железнодорожных линий и уничтожала даже права Баварии, которые последняя сохраняла по отношению к своим железным дорогам.

Статьи новой конституции (89 — 96) обуславливали, что именно государству принадлежит право издавать законы «о том, что касается железных дорог, внутренних водных путей, сухопутного и водного механического транспорта, авиации, устройства шоссейных дорог, поскольку это дело касается общего сообщения и национальной обороны». Было решено, что «государство должно принять в собственность железные дороги, обслуживающие общее движение, и управлять ими как объединенным транспортным предприятием». Статья 171 указывала, что «железные дороги страны должны перейти в руки государства не позднее 1 апреля 1921 г. Если к 1 октября 1920 г. не будет выработано соглашение об условиях принятия, то вопрос решит Верховный суд». Некоторые члены Национального собрания считали этот срок недостаточным и предлагали отсрочку на 5 лет. Но большинство придерживалось того мнения, что необходимо как можно быстрее осуществить единство управления в области транспорта. Вследствие этого период передачи, определенный вначале в один год, был резко сокращен под давлением большинства. В декабре 1919 г. возникла мысль назначить передачу дорог на 1 апреля 1920 г., вследствие чего единство управления, которое обсуждалось больше 45 лет, было с величайшей поспешностью осуществлено в несколько недель, в течение которых правительства германских государств должны были наспех договориться между собой, чтобы установить условия передачи дорог.

Договор, датированный 10 марта 1920 г., был утвержден Государственным советом; первое его чтение перед Национальным собранием происходило 29 марта; второе и третье — 22 и 23 апреля. 24 апреля Национальное собрание санкционировало договор, уже утвержденный законодательными собраниями отдельных германских государств. Общегосударственный закон был опубликован 4 мая, с введением его в действие с 1 апреля.

Важнейшей частью договора являлась общая сумма стоимости выкупа. Для ее исчисления было решено принимать в расчет основной капитал и прибыль от дорог. Но тотчас же возникли тысячи затруднений. Принципы определения капитала были различны в каждом государстве; оказалось невозможным притти к соглашению по вопросу об амортизации, а чистая прибыль вычислялась самыми различными способами. Кроме того нехватало статистических

данных за последние годы и не были определены убытки войны. В спешке голосования стоимость выкупа железных дорог пришлось определить приблизительно.

Каждому государству был предоставлен выбор: или получить сумму основного капитала, исчисляемую к 31 марта 1920 г., или же, если доходы давали предприятию большую реальную ценность, чем основной капитал, взять среднюю арифметическую между суммой основного капитала и суммой дохода, умноженного на 25, так как этот доход исчислялся из средней цифры доходов, полученных с 1909 по 1913 гг.

Пруссия и Бавария выбрали второе решение вопроса, так как для них расчет по цифрам доходов за последние отчетные годы перед войной был более выгодным. Вюртемберг и другие государства остановились на первом. Нижеследующая таблица показывает примерный расчет железных дорог каждого государства и цену, по которой они были выкуплены (в миллионах марок):

	Основной капитал	Стоимость после войны	Выкуп государством	Общие долги государству
Пруско-гессенское .	25 540	35 703	30 623	26 944
Бавария	3 618	4 490	4 054	3 641
Саксония	2 014	2 326	2 170	1 654
Вюртемберг	1 398	1 329	1 398	911
Баден	1 547	1 699	1 613	1 038
Мекленбург	225	218	225	274
Ольденбург	200	225	213	156
Всего	34 545	45 990	40 296	34 621

Хотя государство уплатило более 40 млрд марок за железные дороги, которые до войны стоили гораздо меньше, но все-таки оно сделало, — как выразился в то время экономист Домбровский в «Berliner Tageblatt», — «великолепное дело», так как приняло на себя долги германских государств в облигациях, которые, будучи выпущены в бумажной ва-

люте, понизились очень мало в отношении их прежней стоимости.

Другим следствием поспешности законодателей было то, что никто не имел времени изучить будущую организацию новой сети. Пришлось ограничиться поддержанием прежней организации.

Наконец оказалось, что операция выкупа правительством в 1920 г. железных дорог различных государств была не чем иным, как финансовым трюком, который должен был, обременяя государство заботами, с виду очень тяжелыми, показать союзникам финансовое положение Германии в наиболее мрачном освещении; в административную деятельность железных дорог эта операция не внесла существенного изменения.

Кампания в защиту интересов частной промышленности.

Новый порядок немедленно сделался объектом сильнейших нападков. Не обнаружилось не только никаких улучшений, но наоборот технический, экономический и финансовый кризисы все усиливались: заставляли себя чувствовать разрушенные пути, недостаток подвижного состава, слишком многочисленный, но неопытный персонал, рост расходов, огромный долг и запретительные тарифы. Столбцы печати в течение 1920 и 1921 гг. были полны настолько резкой критикой, что в последние месяцы 1921 г. крупными промышленниками предлагалось возвращение германских железных дорог частной промышленности. Небезынтересно на момент задержаться на этой фазе истории германских железных дорог.

Предложения частной промышленности. — В начале сентября 1921 г. представители промышленности изъявили готовность предоставить государству необходимые средства для оплаты репараций; но смысл этого предложения заключался в том, что промышленники в обмен должны были получить разного рода крупные компенсации. Находясь под давлением финансовых затруднений, казавшихся непреодолимыми, правительство не могло не подумать о предложениях, которые Конгресс объединения промышленности, происходивший в Мюнхене, высказал в конце того же месяца:

«Промышленность», — гласила резолюция, принятая в результате обсуждения, — готова договориться о способе, которым могут быть предоставлены в распоряжение правительства деньги или векселя,

используя для этого кредиты, которыми она располагает за границей. Но первое условие ее помощи состоит в том, чтобы другие факторы экономической жизни — земледелие, торговля и банки — также участвовали в этом и чтобы были приняты действительные меры к ликвидации неправильной финансовой политики, разрушающей кредит государства одновременно с частным хозяйством».

Эта точка зрения встретила сочувствие общественного мнения и была вновь подтверждена и высказана Объединением промышленности в Берлине, на собраниях 4 и 5 ноября 1921 г.:

«При условии, что правительство страны и рейхстаг докажут твердое решение проводить политику экономии во всех областях общественной жизни и в частности положат конец плачевному положению вещей, царящему в области управления государственным хозяйством, и при том условии, что общегосударственное правительство не будет пренебрегать, как оно это делало до сих пор, правильными и мотивированными советами промышленности, германские промышленники готовы поддержать решение, принятое в Мюнхене 27 сентября, несмотря на значительные ухудшения, которые произошли за последнее время в экономической жизни страны».

Но даже эти условия все же были в глазах руководителей оппозиции слишком благоприятными для правительства, особенно в вопросе о государственном хозяйстве. Некоторые промышленники (Стиннес, Гугенберг, Сильверберг, фон-дер-Керкгоф) склонялись к полному разрыву переговоров, другие (Дуисберг, Видтфельд, фон-Кенмер), соглашаясь на оказание финансовой помощи, выдвигали иные условия. Вследствие этого Стиннес предложил резолюцию, по которой могло состояться соглашение. Эта резолюция, принятая почти единогласно, гласила:

«Общегосударственное объединение германской промышленности уполномочивает комиссию, созданную им для изучения проблемы предоставления кредита и которая должна составляться соответственным образом, а именно — посредством включения в нее представителей банков — продолжить с правительством переговоры по оказанию государству широкой финансовой помощи для уплаты репараций на следующих условиях».

Правительством и рейхстагом должны быть даны гарантии в том, что они будут безотлагательно проводить во всех областях общественной жизни строгую финансовую политику экономии и одновременно освободят экономическую жизнь от всех оков, которые препятствуют ее свободной деятельности и развитию.

В частности, государственное хозяйство и все другие общественные предприятия должны управляться таким образом, чтобы вместо большего обременения долгами государственных финансов они их отныне облегчали. Одной из целей внутренней экономической политики

должно быть преобразование всех сил нашего экономического организма, не дающих еще своей полной продуктивности, в продуктивную движущую силу.

Необходимо, чтобы представители промышленности могли быть уверены, что при их содействии дефицитные предприятия будут преобразованы в могущие приносить достаточный доход для уплаты процентов и погашения предполагаемых кредитов, и таким образом облегчат добровольную жертву, которую промышленники готовы временно принести».

Из этого мы видим политику промышленников и сущность предложенных ими условий. Оговорка, требующая «излишков доходов, достаточных для покрытия погашения и процентов акций кредита», касалась главным образом железных дорог и имеет особенное значение, если мы вспомним, что Стиннес, являвшийся ее автором, уже давно добивался перехода государственных железных дорог в руки частного капитала. «*Deutsche Allgemeine Zeitung*», принадлежавшая Стиннесу, действительно напечатала 16 октября статью, доказывавшую необходимость повысить продуктивность труда в Германии и указывавшую, что лучшим средством для достижения этой цели было бы преобразование всех общественных предприятий в частные. В это же время в Мюнхене были созваны две конференции — одна из управляющих дирекциями железных дорог, другая из представителей технического совета министерства транспорта — для обсуждения вопроса о передаче германской железнодорожной сети в частную эксплуатацию; обмен мнениями по этому вопросу, хотя и не достигший цели, был тем не менее показательным.

С политической точки зрения, сделка, предложенная Стиннесом, была выгодна для промышленности. Германская пресса нисколько в этом не ошибалась: статьи в демократической «*Berliner Tageblatt*», в газете социалистического большинства «*Vorwärts*», в пангерманистской «*Münchener Neueste Nachrichten*», в католической центристской «*Germania*» и в «*Frankfurter Zeitung*» достаточно доказывают это. «*Tägliche Rundschau*» (националистическая) старалась показать, что передача железных дорог избавила бы промышленников от наложения ареста на золотые ценности, позволила бы им осуществить выгоды и вдобавок изъять от союзников, когда наступит ожидаемое банкротство, один из их главных залогов:

«Бесцельно скрывать: главная идея, которой руководствуются промышленники, приобретая железные дороги, это — спасти последние от отчуждения их Антантой. Действительно, согласно статье 248 Версальского договора, запрещение было бы наложено только на национальное достояние, находящееся в руках государства».

«*Freiheit*», орган независимых социалистов, со своей стороны заявил, что, желая взять в свою пользу железные дороги, промышленники выполняли «бессовестный маневр шантажа».

10 ноября делегация Объединения промышленников вновь официально письменно сообщила канцлеру Вирту свои условия:

«Независимо от вопросов финансово-экономической политики, подлежащих разрешению в согласии с парламентскими собраниями, а также отмены принудительных мер, сковывающих экономическую жизнь, германская промышленность считает необходимым издать закон, который позволит перейти к частной эксплуатации, начиная с государственных железных дорог, всех предприятий, находящихся еще в руках государств. Осуществление этих мер возможно посредством закона, который разрешит продажу государственных железных дорог юридическому лицу по назначению частной промышленности. Промышленности должно принадлежать право выработать соображения, которые в нужное время будут предоставлены властям и укажут практическую форму закона об отчуждении железных дорог. С чисто экономической точки зрения для железных дорог дело будет заключаться в том, чтобы в недалеком будущем поместить под проценты в пользу юридического лица (которое станет собственником железных дорог) капитал, сумма которого остается еще невыясненной. Одновременно с этим государство освободится от всевозможных лежащих на нем обязательств».

В заключение письмо требует, чтобы акции кредита распространялись за границей «только под руководством германской промышленности», которая следовательно имела в виду заменить собою правительство в ведении внешних финансовых операций подобно тому, как она хотела это сделать в государственном хозяйстве вообще и в железных дорогах в частности.

Но рабочие синдикаты, и главным образом синдикаты железнодорожных служащих, встревожились. Они представили министру торговли резолюцию с протестом против уступки железных дорог частной промышленности:

«Все организации железнодорожных рабочих и служащих, — сообщила «*Frankfurter Zeitung*» от 17 ноября, — отвергают уступку желез-

ных дорог частной промышленности, чтобы помешать этому, они не отступят перед крайними мерами синдикальной борьбы».

На большом митинге в цирке Буша объединение германских железнодорожных служащих протестовало с крайней энергией. Союз железнодорожных служащих также отверг предложение промышленников. Несколько дней спустя две социалистических группы — группа большинства и независимых, к которым присоединились против обыкновения коммунисты — ответили на предложение промышленности десятью минимальными условиями; третье из этих условий заключалось в «реорганизации путей сообщения и транспорта в смысле эксплуатации, основанной на экономических принципах, в кратчайший срок».

Объединение промышленников оказалось вынужденным сообщить через орган своего секретаря, доктора Бушера, о причинах экономического порядка, которыми мотивировалось предложение промышленников:

«Обнаружилось, что государственное управление разрушило не только кредит самого государства, но также и частный кредит. Дефицит бюджета, которого могла быть покрыта только одна треть, исчислялся в 130 или 140 млрд. Ясно, что в настоящее время мы не можем добиться изменения суммы репараций. Поэтому первым долгом является распространение системы экономии на совокупность обыкновенного и чрезвычайного бюджетов и государственных предприятий. Именно эти последние имеют наибольший дефицит и наиболее дурно управляются. Вследствие этого представители промышленности просили, чтобы государственные предприятия были переданы частному управлению. У нас не хватает работников на заводах и в промышленности, между тем как на железных дорогах известное количество рабочей силы не использовано. Расходы совершенно не рациональны. Ясно, что желаемая реорганизация возможна только с согласия рабочего класса. Синдикатам нет ни малейшего повода сомневаться в этом. Если удастся установить равновесие бюджета и если администрация железных дорог будет оплачиваться из актива, то будет возможно получить базу для кредита».

Отношение правительства к этому вопросу. — Что же сделало правительство, которое подвергалось атаке промышленников и контрнаступлению социалистов? Оно заняло среднюю позицию. Не отвергая формально условий промышленников и соглашаясь, что дефицит государственного хозяйства нельзя больше без опасности покрывать бюджетными кредитами, оно признавало, что в области управления железными дорогами, а именно — в организации и форме эксплуатации, необходимы глубокие реформы. «Франк-

фуртская газета» высказала взгляды правительства 12 ноября 1921 г.:

«Не исключена возможность того, что кабинет сам придет к применению в деле руководства средствами транспорта и сообщений тех приемов, какие применяются обычно частными предприятиями. Но во всяком случае он постарается успешно провести эту реформу по своей собственной инициативе и в некотором роде сохраняя управление хозяйством страны. Таким образом, если и можно ожидать, что правительство вскоре разработает проект оздоровления железных дорог (и почтового ведомства), то промышленники со своей стороны должны будут признать, что государственный кабинет принимает необходимые мероприятия для внесения порядка в финансы, не уступая давлению, проводимому экономической группой».

Дальнейшие переговоры между правительством и промышленниками продолжались в форме компромисса на основе принципа, который должен был всех объединить, а именно — необходимости реорганизации транспорта. Пресса от 15 до 25 ноября хорошо отразила это положение вещей. Газета «Local Anzeiger» от 17 ноября, которая выражала мнение промышленных кругов и обвиняла синдикаты в том, что они своей позицией сопротивления помешали правительству принять условия промышленников, была вынуждена признать, что некоторые из предложений социалистов были разумными, а именно реорганизация управления транспортом:

«Именно это, — замечала газета, — есть главное условие, которое промышленники поставили. Спрашивается только, как понимают синдикаты экономическую реорганизацию управления транспортом?».

В тот же день «Tägliche Rundschau» настаивала, чтобы рабочие синдикаты высказали приемлемое контрпредложение и отказались от «необдуманных требований». Было ясно, что промышленники надеялись найти средства соглашения с рабочими партиями. В самом деле, разве доктор Бушер в своей декларации, приведенной выше, не указал, что «реорганизация возможна только с согласия рабочего класса»?

«Deutsche Allgemeine Zeitung», орган Стиннеса, со своей стороны говорила о «действительном содействии рабочих» и предлагала поставить вопрос перед центральным профессиональным союзом, организованным в ноябре 1918 г. по инициативе Стиннеса и состоявшим из представителей хозяев и рабочих.

Впоследствии состоялся целый ряд конференций, боль-

шею частью секретных и вследствие этого мало известных, в которых принимали участие правительство, промышленники и рабочие. Представители промышленности утверждали, что желают добиться только участия в административном контроле и вполне коммерческого ведения дела, не касаясь при этом прав должностных лиц. «Frankfurter Zeitung» от 29 ноября воспользовалась случаем, чтобы подчеркнуть переход оппозиции к государственной идее в управлении железных дорог, впервые со времени издания закона о национализации. Открытое проявление враждебности относится к 2 октября 1920 г.; в этот день в Эссене был заключен «союз» между баварским партикуляризмом и верхушкой рейнско-вестфальской промышленности. Союз поддерживался старопруссской партией, враждебной существующему государственному строю. Одним из самых сильных аргументов, выдвинутых этим союзом, было непрекращавшееся усиление дефицита.

Тогда-то именно германское правительство и было вынуждено занять определенную позицию. Оно энергично высказалось в пользу эксплуатации железных дорог государством, хотя и признало необходимость их реорганизации. Пресса 21 и 22 ноября опубликовала заявления министра транспорта, объявлявшие о предстоящей сдаче в архив «финансового закона для железных дорог» и допускавшие, что ряд принципов, проводимых на практике частной промышленностью, может быть применяем и при новом режиме.

Специальная комиссия, приглашенная государственным министерством путей сообщения высказать свое суждение о способе рациональной эксплуатации железных дорог, изучив железнодорожную проблему, дала свои заключения в трех докладах.

Первый принадлежал социал-демократам, второй — синдикалистам-христианам, третий был составлен доктором Сименсом.

Доклад социал-демократов. — Социал-демократы высказались благожелательно о государственном управлении, полагая, что частная эксплуатация отнесется безучастно к некоторым вопросам национального значения. Они выдвигали против предложений промышленников те же аргументы, которые были высказаны газетами центра и левых.

О дефиците, который был неизбежен при государственной

эксплоатации железных дорог, в докладе говорилось, что он «будет покрыт в промежуток времени, который уже теперь можно определить». Доклад требовал от государства субсидии, которая позволила бы уплатить долги, вызванные войной. Кроме того, по мнению комиссии, финансовому восстановлению железных дорог могло бы способствовать правильное применение 48-часового труда в неделю и распространение сдельной работы.

Для общей реорганизации доклад рекомендовал принцип такого управления железными дорогами, которое было бы не зависимо от общего управления и имело бы правильный баланс. Он требовал, чтобы это управление применяло на практике методы частной промышленности, а именно методы коммерческой отчетности. Что касается собственно организации, то он предлагал систему управления «гибкого и быстрого в решениях», возглавляемую комитетом управления, председателем которого был бы министр транспорта. Этот комитет включал бы в себе кроме того 2-3 высших железнодорожных чиновников и 2-3 представителей частной промышленности.

Доклад предусматривал создание аналогичных комитетов при районных дирекциях. Кроме того он рекомендовал создание должности советников-специалистов, одного по эксплуатации, а другого по тарифам. На центральный комитет возлагалось бы регулирование вопросов содержания и заработной платы. Министр транспорта являлся бы ответственным за управление железными дорогами перед рейхстагом, а последний утверждал бы или отвергал отчеты сетей.

Наконец, доклад рекомендовал возможно более широкую децентрализацию.

Доклад синдикалистов-христиан. — Этот доклад предлагал учреждение акционерного общества, которое состояло бы: 1) из представителей Пруссии и других германских государств, 2) из профессиональных объединений железнодорожного персонала, и 3) из грузоотправителей — промышленников, коммерсантов, земледельцев и т. д.

Во главе акционерного общества стоял бы комитет из 5 членов, выбираемых из числа наиболее компетентных лиц этого общества.

Кроме того, должен был бы быть учрежден административный совет из 20 членов, назначаемых общим собранием,

который имел бы право избирать и смещать директоров. Министр транспорта должен был получить право государственного контроля.

Синдикалисты-христиане предполагали погасить дефицит железных дорог сокращением расходов и повышением доходов, осуществляя последнее повышением тарифов.

В докладе были высказаны также некоторые соображения об организации мастерских и пополнении подвижного состава. Наконец, он требовал, чтобы права, присвоенные персоналу, ограждались, и в заключение высказывал уверенность, что железные дороги быстро станут вновь процветать, если их организация будет построена на вышеизложенных основаниях.

Доклад доктора Сименса. — Доклад доктора Сименса был подписан также фон-Батоцким. Оба докладчика предлагали создание новой комиссии, на которую была бы возложена обязанность представить точный отчет о причинах дефицита железных дорог и приготовить план реорганизации. Эта комиссия должна была состоять из шести членов: 2 железнодорожных чиновников-администраторов (специалисты административной и технической службы), 2 промышленников и 2 представителей от железнодорожных служащих и рабочих.

Эта комиссия должна была разрешить ряд следующих вопросов:

- 1) Возможно ли упразднить всякое политическое влияние в эксплуатации железных дорог?
- 2) Нельзя ли изменить существующий способ представления отчетов, который не дает возможности выявить первоначальную причину дефицита?
- 3) Как достать необходимые средства для технических усовершенствований, требуемых железнодорожной службой?
- 4) Как поднять продуктивность работы транспорта?
- 5) Какими средствами можно достичь необходимой децентрализации?
- 6) Как добиться тесной связи между управлением и потребностями экономической жизни?
- 7) Как может государство контролировать тарифы, не рискуя нарушить равновесие предприятия?

Проект правительства. — Министерство транспорта в свою очередь огласило проект финансового закона государственных железных дорог, в котором оно более или менее счита-

лось с мнениями, высказанными в вышеизложенных докладах. Из этого проекта¹ особого внимания заслуживают те пункты, которые вновь встретились при реорганизации 1923 г., осуществленной на основах бюджетной автономии.

Главным пунктом проекта являлся п. 1:

«Железные дороги, находящиеся в распоряжении государства, составляют, под названием «Железных дорог германского государства», специальную собственность государства, права и обязательства которой останутся независимыми от других прав и обязательств государства.

Государственные железные дороги получают, в отмену ст. 92 государственной конституции, специальный бюджет и собственные счета, которые должны вестись таким образом, чтобы финансовое положение государственных железных дорог в любой момент могло быть точно определено.

Они составляют автономное экономическое предприятие. Их отчисления в другие отрасли государственного управления и обратно должны заноситься в счета по правилам, применяемым к сношениям с третьими лицами; общегосударственные законы и распоряжения будут отменены в тех пунктах, в которых они противоречат этому проекту».

Пункт 5 также обуславливал:

Бюджет государственных железных дорог должен быть совершенно независимым от государственного бюджета. Доходы должны полностью покрывать расходы.

Организация железных дорог после издания закона о национализации.

В то же время в отношении собственно административной организации можно было заметить весьма определенное стремление к объединению. Декретом от 26 апреля 1920 г. были созданы, с целью децентрализации, 5 округов (Zweigstellen): один для прусско-гессенских линий, другой — для баварских, третий — для саксонских, четвертый — для вюртембергских, пятый — для баденских, и 2 дирекции: одна (главная) в Шверине для железных дорог Мекленбурга, другая (простая) — в Ольденбурге для местных железных дорог.² 1 апреля 1921 г. саксонский,

¹ Полное изложение проекта можно найти в нашем очерке в «Revue générale des chemins de fer» (октябрь 1922 г.) («Проект реорганизации германских железных дорог»).

² Для ознакомления с подробностями этой организации см. наш очерк со схемами: «Административная организация германских железных дорог», в июльском номере «Revue générale des chemins de fer» за 1922 г.

вюртембергский и баденский округа были упразднены и заменены главными дирекциями, так что округа остались только в Берлине и Мюнхене. В 1922 г. все дирекции, как простые, так и главные, получили общее название Дирекции государственных железных дорог.

Все эти организации были подчинены министерству транспорта так же, как Центральное управление железных дорог в Берлине, поставленное наравне с дирекциями. Последним были подчинены некоторые службы: эксплуатационная, движения, тяги, мастерских. Но, вопреки тенденции централизации, внутренняя организация этих служб не везде была одинакова и не все они имели одинаковую компетенцию.

Отмена закона о 8-часовом рабочем дне.

Параллельно с этой объединительной реформой проводился в жизнь режим труда, соответствовавший тяжелым требованиям момента. Закон о 8-часовом рабочем дне был дан германским рабочим по коллективному договору от 15 ноября 1918 г. Но неделю спустя, декретом от 23 ноября о регламентации продолжительности труда рабочих промышленности, уже разрешался ряд отступлений.

Вслед за этим министр путей сообщения Гренер произвел обследование с целью определить, в какой мере применение закона о 8-часовом рабочем дне является убыточным для продуктивности германских железных дорог. Обследование сразу показало значительное увеличение числа рабочих и служащих, вызванное этим законом.

Так, на один эксплуатируемый километр в 1913 г. приходилось 13,2 человека; в 1920 г. эта цифра дошла до 19,6, а в 1921 г. — до 18,7. Закон о 8-часовом рабочем дне повлек за собой увеличение личного состава в среднем на 30%, что составило в 1920 г. 240 000 новых служащих (по бюджету — 3½ млрд марок).

Министр Гренер в своей речи, произнесенной 24 января 1921 г. в Гамбургской торговой палате, также заявил («*Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen*» от 10 февраля), что «систематическое применение закона о 8-часовом рабочем дне невозможно на железных дорогах и что если его осуществлять, то он сделает невозможным возвращение эксплуатации к прежнему уровню». Затем министерство государственного

хозяйства разослало всем администрациям общественных служб циркуляр (напечатанный в «*Freiheit*» от 15 февраля), требующий «документальных данных о последствиях, которые могло бы вызвать официальное введение дополнительного часа работы для служащих и рабочих, — главным образом с финансовой точки зрения и прежде всего принимая во внимание ожидаемую от этой меры экономию».

11 марта вошел в силу коллективный договор, не изменивший однако существенно положения. Учитывая непрекращавшееся усиление дефицита, министр транспорта решил в декабре 1921 г. выработать проект закона, устанавливающего продолжительность рабочего дня способом, наименее обременительным для бюджета железных дорог. Этот проект предусматривал различие между фактической работой и временем, занятым на службе. Продолжительность служебного дня (включая время работы, заседания, отдых и перемещение по делам службы) могла достигать 15 часов. Были предусмотрены в течение года 52 нерабочих дня, во время которых отдых должен был быть непрерывным по крайней мере в течение 32 часов.

С января 1922 г. начались по этому поводу переговоры между правительством и синдикатами. Последние не хотели вначале идти ни на какие уступки, но кончили тем, что приняли реформу для железных дорог (положение которых по отзыву «*Vorwärts*» требовало скорейшего разрешения вопроса). Затруднения начались при точном определении и разграничении «времени работы» и «времени службы». Все же вопрос был разрешен посредством компромисса. Министр отказался от своей идеи специального законопроекта, но была установлена новая регламентация, которая подтверждала некоторые принципы разработанного законопроекта. Эта новая регламентация носила название: «Временные нормы для должностных лиц, чиновников и рабочих служб эксплуатации и связи железных дорог германского государства». Она была принята 5 августа 1922 г.

Характерная особенность нового положения состояла в том, что точно различались фактическая работа и время присутствия на службе. Продолжительность фактической работы стала высчитываться как общее правило так, что перерывы и присутствие на службе без фактической работы вычитались из общей продолжительности рабочего дня.

Амплитуда рабочего дня, определявшегося таким образом (фактическая работа и время присутствия на службе), могла достигать 12 и даже 15 часов, соответственно роду выполняемой работы. В случае непредвиденных затруднений в движении или эксплуатации от персонала могли требовать новое удлинение рабочего дня.

Добавим к этому, что 9-часовой рабочий день был официально введен на германских железных дорогах постановлением министерства транспорта от 14 января 1924 г.

Бюджетная автономия и финансовое положение сети после перемирия.

Эта реформа продолжительности рабочего дня, позволившая сократить количество персонала, а заодно и расходы на него, была бы недостаточной, если бы она не была дополнена общей финансовой реформой. На это и решилось правительство 15 ноября 1923 г., узаконив предложения проекта 1922 г., указанного нами выше.

Нужно заметить, что эти предложения не противоречили духу конституции, 92-й пункт которой дословно гласил, что государственные железные дороги являются «автономным экономическим предприятием, которое должно само покрывать свои расходы (включая сюда проценты на капитал и погашение долга) и создать резервный фонд».

Память о политике Бисмарка, которая запутала железнодорожный и государственный бюджеты, была настолько сильна, что до тех пор совершенно не осуществлялось какое бы то ни было реальное применение этого принципа финансовой автономии, как мы в этом убедимся, если бросим беглый взгляд на финансовое положение германских железных дорог после перемирия. Финансовое положение железных дорог, расшатанное за время войны, в отчетные годы, следовавшие за перемирием, сделалось еще более неудовлетворительным, вследствие прогрессивного обесценения марки и вытекавших отсюда последствий, которые отражались в различных областях эксплуатации.

Отчетный 1919/20 г. По официальным статистическим данным министерства транспорта (опубликованным в сокращенной форме, принятой с начала войны) Германия должна была согласно условиям Версальского договора

уступить вместе с обширной территорией 4 570 км железных дорог. С другой стороны, затруднения, внесенные в железнодорожное сообщение демобилизационными перевозками, выдача 5 000 паровозов и 150 000 вагонов союзникам, дезорганизация персонала и т. д. отразились на всем в 1919 г. и помешали возобновлению правильной деятельности железных дорог. Но так как обесценение марки усиливалось, пришлось в течение этого отчетного года трижды повышать тарифы на перевозки, чтобы довести их до уровня общего вздорожания. Цифры доходов и расходов, полученные в этих условиях, почти не могут быть сравнимы с цифрами предыдущего отчетного года. Так, общие доходы от эксплуатации для всех германских железных дорог нормальной колеи возросли до 8 013 млн марок (или до 127 096 марок на эксплуатируемый километр), из которых 2 275 млн от пассажирских перевозок и багажа (28,39% общих доходов) и 5 075 млн от товарных перевозок (63,33% общих доходов); остаток (663 млн) состоит из различных доходов. Еще быстрее росли эксплуатационные расходы: они достигли 12 067 млн марок (или 191 391 марок на эксплуатируемый километр), из которых 5 123 млн падало на одни расходы по содержанию персонала, что составляло 42,45% общих расходов и 63,93% доходов; эта цифра расходов на персонал еще не содержала разного рода чрезвычайных денежных ассигнований, не относимых на счет эксплуатации, которые иначе довели бы итог этих расходов до 7 192 млн, или 89,76% общих доходов. Правда количество персонала повысилось до 1 136 584 человек, против 925 572 в предыдущем отчетном году. В результате этот отчетный год закончился дефицитом в 4 054 млн марок, или 64 295 марок на эксплуатируемый километр, так что коэффициент эксплуатации (единственный критерий, позволяющий следить за ходом финансовых результатов в этот расшатанный период) поднялся до 150,59%, против 127,79% предыдущего отчетного года.

Отчетный 1920/21 г. — Следующий отчетный год (1920/21) был отмечен переходом эксплуатации железных дорог в руки государства. Еще чувствовались последствия государственного переворота Каппа; кроме того железнодорожное движение страдало от оккупации рейнских и саарских областей, от более или менее серьезных забастовок и от значительного недостатка угля.

Несмотря на все это, было достигнуто заметное улучшение численности и регулярности движения поездов. В этот год пассажирское движение достигло 232 128 000 поездо-километров, с повышением почти на 19% против движения 1919 г. Но продолжавшееся падение денег делало финансовые результаты эксплуатации железных дорог сомнительными. Действительно, доходы от пассажирских и багажных перевозок поднялись до 4 718 млн марок, составляя 25,71% общих доходов; доходы от товарных перевозок — до 12 416 млн или 67,64% общих доходов, и разные доходы — до 1 221 млн. Общая сумма доходов таким образом достигла 18 355 млн или 323 683 марки на эксплуатируемый километр. Но разница еще более усилилась, так как эксплуатационные расходы возросли до 31 437 млн или 554 387 марок на эксплуатируемый километр, подняв коэффициент эксплуатации до 171,28% и создав дефицит от эксплуатации в 13,28 млн марок, или 230 704 марки на эксплуатируемый километр.

Отчетный 1921/22 г. — В течение отчетного 1921/22 г. финансовые результаты заметно улучшились, так как доходы росли гораздо скорее, чем расход. Но падение марки все усиливалось, и пропорционально с этим увеличивались цифры. Доходы от пассажирских перевозок достигли 7 754 млн марок, т. е. только 16,92% общих доходов, с уменьшением на 9% против предыдущего года; это сокращение в большой мере приписывалось тому, что пассажирские тарифы до того времени повышались реже и гораздо в меньшей степени, чем товарные тарифы. Доходы от товарных перевозок действительно поднялись до 35 522 млн марок, т. е. 77,40% общих доходов, которые достигли 45 890 млн марок, т. е. 806 500 марок на эксплуатируемый километр. Однако расходы сократились достаточно, чтобы заметно приблизиться к доходам; цифра их равнялась 49 620 млн, т. е. 872 042 марки на километр, и коэффициент эксплуатации был понижен до 108,13%, с уменьшением на 63 единицы против предыдущего отчетного года. Тем не менее дефицит эксплуатации составлял 3 730 млн, т. е. 65 542 марки на эксплуатируемый километр.

Отчетный 1922/23 г. Этот период характеризуется чрезвычайно быстрым обесцениванием бумажных денег. Железнодорожные тарифы не отстают от него и становятся

непомерно большими. Результаты эксплуатации выражаются уже не в миллиардах, а в триллионах. Действительно, в отчетном 1922/23 г. общие доходы от эксплуатации достигли 2437 млрд марок, т. е. около 46 млн на эксплуатируемый километр, а расходы 2 390 млрд, т. е. 45 млн марок на эксплуатируемый километр. Тем не менее, равновесие между доходами и расходами было установлено; осталась чистая прибыль от эксплуатации в 47 млрд, т. е. 881 606 марок на километр, и коэффициент эксплуатации, который с 1918 г. превышал 100%, снизился на 98,8%.

Отчетный 1923/24 г. После отчетного 1922/23 г. произошел полный крах марки. Цифры сделались неизмеримо большими. Чтобы иметь об этом представление, укажем, что с 1 апреля по 14 ноября 1923 г. (когда прекратилось исчисление в бумажных деньгах) доходы от эксплуатации выразились цифрой 33 393 000 триллионов марок, а расходы в 100 993 000 триллионов. В этот период, несмотря на все принятые меры, было невозможно менять железнодорожные тарифы соответственно изменениям курса денег, вследствие чего равновесие между доходами и расходами снова было нарушено, и коэффициент эксплуатации возрос до 302%.

Усиливавшиеся затруднения и необходимость окончательно оздоровить бюджет железных дорог привели таким образом министра транспорта и министра финансов к решению, что единственное средство установить финансовое равновесие заключается в применении принципа равновесия между доходами и расходами, выдвинутого конституцией и возобновленного правительственным проектом. 15 ноября 1923 г. было назначено днем введения нового порядка, так как этот день был днем замены бумажной марки золотой. Новый порядок был официально санкционирован следующим распоряжением от 12 февраля 1924 г.

§ 1. Согласно статье 92 Веймарской конституции, германское государство учреждает под названием «Deutsche Reichsbahn» автономное предприятие, возглавляемое гражданским лицом, при посредстве которого оно будет эксплуатировать и управлять своей железнодорожной сетью. Этому предприятию воспрещается всякое отчуждение, общее или частное, его прав и имуществ третьему лицу. Организация предприятия может быть изменена только

посредством закона. Если оно распадается, все его имущество возвращается государству.

§ 2. До вступления в силу закона, предусмотренного в § 10, управление и наблюдение за предприятием вверяется министру транспорта.¹

§ 3. «Deutsche Reichsbahn» принимает в свое ведение всю общегосударственную железнодорожную сеть со всем ее имуществом, включая сюда все добавочные предприятия и флот Боденского озера, вместе с относящимися к нему правами и обязательствами; оно является преемником администрации прежней сети для выполнения договоров, действующих в момент его основания; оно является связанным с правительством общей ответственностью при выполнении обязательств последнего перед германскими государствами по передаче германских железных дорог в собственность государства. Однако это условие не относится ни к общественным долгам государств, взятым на себя правительством в счет уплаты за выкуп сетей, ни к тем, которые оно заключило впоследствии с ними при этой операции; но «Deutsche Reichsbahn» обязано обеспечить погашение этих долгов.

§ 4. Германское государство остается собственником железных дорог, входивших до этого времени в государственную сеть, а также и тех, которые будут построены впоследствии.

§ 5. До вступления в силу закона, предусматриваемого § 10, «Deutsche Reichsbahn» может покрывать свои чрезвычайные потребности при помощи займов, обеспеченных его доходами. Условия этих займов и установление их гарантий подлежат, как и в прошлом, утверждению министра финансов.

§ 6. «Deutsche Reichsbahn» является совершенно самостоятельным от государственного управления; вследствие этого законы и распоряжения германского общественного управления не применимы к нему в полной мере, однако оно остается подчиненным им до нового распоряжения. Особый устав определит его взаимоотношения с высшей контрольной палатой. Что касается взимания налогов, то его положение остается таким же, как и у прежней сети.

¹ Этим параграфом предусматривается закон от 30 августа 1924 г., относящийся к учреждению Общества государственных железных дорог (см. дальше стр. 161 и следующие).

§ 7. Во всех случаях, когда заработная плата не определена законом, железнодорожный персонал получает жалование наравне с другими общественными учреждениями. Однако «Deutsche Reichsbahn» может разрешать более высокие ставки, если эта мера будет оправдываться потребностями эксплуатации и утверждена министром финансов.

§ 8. В общем бюджете и в отчетности государства ежегодно должны фигурировать: 1) чистая прибыль от эксплуатации и 2) часть расходов предприятия, относящаяся к покрытию долга, произведенного при национализации сети. «Deutsche Reichsbahn» должна покрывать свои расходы из своих собственных средств.

§ 9. До введения в силу закона, предусмотренного следующим параграфом, ни одна из нижеуказанных операций не может быть произведена без содействия правительства: 1) установление железнодорожного бюджета, сведение баланса, заключение отчетного года; 2) изменение тарифных норм; 3) изменение заработной платы персонала, служащих и рабочих.

Правительство может передать свои полномочия для выполнения этих трех операций административному совету (состав которого не определен). Министр транспорта обязан давать правительству все сведения о финансовом положении сети, а правительство обязано поступать так же по отношению к парламенту.

§ 10. Предыдущие распоряжения остаются в силе вплоть до того дня, когда особый закон детально выработает условия нового режима. Эти предписания не должны противоречить закону 30 апреля 1920 г. о национализации железных дорог и Версальскому договору.

Многочисленные официальные заявления министра транспорта подчеркивали все значение нового принципа, который окончательно подтверждал финансовую автономию германских железных дорог, осуществленную посредством установления равновесия между доходами и расходами. Эти заявления опирались на такой принцип: «не делать расходов, которых нельзя соответственно покрыть».¹

Их полезно запомнить всем странам:

«Государственные железные дороги не отличаются от

¹ «Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen» от 8 и 22 ноября 1923 г.

других промышленных предприятий: они должны оплачивать свой персонал соответственно общей стоимости жизни; они должны покупать уголь, железо и т. п. по коммерческой цене. Если они не сумеют покрыть свои расходы доходами, полученными от соответствующих тарифов, то придется прибегнуть к новым выпускам бумажных денег и заранее отказаться от их устойчивого курса.

Однако существенное условие финансового восстановления Германии состояло в том, чтобы страна довольствовалась произведениями своей собственной промышленности. Когда было решено последнее повышение «стабильных тарифов», предстояло покрыть дефицит в 545 000 триллионов марок в конце текущего отчетного года. Если бы тарифы не были повышены, каковы были бы последствия этого? Ежедневная потеря государственным казначейством 3 400 триллионов. А нужно заметить, что с 1919 г. администрация железных дорог не могла создать ни малейшего резервного фонда. Впрочем повышение «стабильных» железнодорожных тарифов далеко не достигало уровня цен на материалы, необходимые для эксплуатации железных дорог. Понижение цен на германский уголь могло бы привести к сокращению общих расходов, но захват Рурской области принудил железные дороги государства к покупке заграничного угля.

Средняя цена германского угля для железных дорог, тождественная с ценой английского угля, вызывает в настоящее время расход на 4,2 млрд больше, чем в мирное время. Рельсы и железные балки стоят почти на 4 млрд дороже, тогда как товарные тарифы достигают только половины этого повышения.

Таким образом, — заключил министр, — почва для получения кредита и полного оздоровления предприятия подготовлена. Улучшение уже дает себя чувствовать. Министр финансов совершенно согласен со мной».¹

Итак, администрация германских железных дорог, вынужденная серьезностью финансового положения принять немедленные экономические меры, не поколебалась отказаться от всевозможных ухищрений и случайных мер для того, чтобы поразить зло в корне. Она возвела в принцип автономии железных дорог; она постановила, что последние должны отныне окупать сами себя; она оздоровила их бюд-

¹ «Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen» от 20 декабря 1923 г.

жет, а следовательно и государственный, отделив их один от другого. Эта политика, соединенная с очень точной и ясной программой сокращения расходов (экономия в эксплуатации, пересмотр расписания поездов, менее систематичное применение закона о 8-часовом рабочем дне, борьба с избытком персонала), имела непосредственным результатом то, что с 1 января 1924 г. расходы по эксплуатации и погашению, приходившиеся на долю обычного бюджета, были полностью покрыты доходами от пассажирских и товарных перевозок.

Финансовое равновесие и автономия всех бюджетов стали казаться целью, к которой должна стремиться здоровая налоговая и административная политика.

Конец отчетного года (с 15 декабря 1923 г. по 31 марта 1924 г.) прошел при этом новом финансовом режиме. В этот период времени доходы от эксплуатации возросли до 1 235 млн золотых марок,¹ а расходы до 985 млн, давая чистую прибыль в 250 млн и соответствующий коэффициент эксплуатации 79,65%.

Отчетный 1924/25 г. Следующий отчетный год также делится на два семестра, вследствие перехода эксплуатации сети с 1 октября 1924 г. в руки Общества государственных железных дорог.

В первом семестре (с 1 апреля по 30 сентября 1924 г.) доходы от эксплуатации возросли до 1 954 млн золотых марок, расходы — до 1 465 млн, а чистая прибыль — до 489 млн, т. е. 20 292 золотых марки на эксплуатируемый километр. Коэффициент эксплуатации таким образом понизился до 75,14%.

Во второй семестр (с 1 октября 1924 г. по 31 марта 1925 г.), составляющий первый период эксплуатации Государственным обществом, общие доходы возросли до 2 028 млн золотых марок, расходы — до 1 751 млн и чистая прибыль — до 277 млн, из которых 4 200 000 золотых марок пошло на уплату долга и 142 469 000 марок — на чрезвычайные расходы, списанные под названием исключительного расхода из эксплуатационных доходов, что в результате составило чистый остаток в 130 140 000 золотых марок. Коэффициент эксплуатации вновь повысился до 86,38%; но из этого повышения не следует выводить очень опреде-

¹ Напомним, что эта новая марка была введена 15 ноября 1923 г.

ленных заключений, ибо доходы, так же как и расходы железных дорог, не распределялись равномерно между различными месяцами года.

Общество установило бюджетные предположения своего первого отчетного года на период времени между 1 октября 1924 г. и 31 декабря 1925 г., т. е. на пять триместров, оставляя таким образом старый метод администрации германских железных дорог, согласно которому финансовый отчетный год считался с 1 апреля по 31 марта, и приурочивая отныне финансовый отчетный год к календарному году. Оно исчисляло доходы от эксплуатации в 5 443 млн золотых марок, расходы — в 4 552 млн и чистую прибыль — в 891 млн.

Изложенные предположения осуществились почти полностью. В этот отчетный год доходы действительно поднялись до 5 669 млн золотых марок, из которых 3 537 млн — от товарных перевозок, 1 711 млн — от пассажирских перевозок и 421 млн различных доходов; расходы по эксплуатации достигли 4 850 млн, из которых 3 014 млн на персонал, — так что в результате чистая прибыль от эксплуатации равнялась 819 млн золотых марок. Так как репарационные платежи, дивиденды и резервы составляли только 663 млн, то остался чистый излишек в 156 млн, который был перенесен на 1926 отчетный год. Коэффициент эксплуатации на 1925 отчетный год выразился в 85,56%.

Проблема уплаты репараций и план Дауэса.

В то время как государственные железные дороги завершали свою финансовую реорганизацию, перед ними встала другая задача, явившаяся результатом разрешения проблемы репараций.

30 ноября 1923 г. комиссия по репарациям решила учредить два комитета союзных экспертов, с целью изучить в соответствии с постановлениями ст. 234 Версальского договора средства и платежеспособность Германии.

Между этими средствами наиболее значительным являлась сеть германских железных дорог; в то же время она могла быть наиболее легко использована для репараций. Первый из комитетов, под председательством генерала Дауэса, поручил двум компетентным специалистам — Вильяму Акворт и Г. Леверв — приступить к основатель-

ному изучению германских железных дорог с точки зрения ожидаемой от них продуктивности и наилучшего способа их эксплуатации.

В подробном докладе¹ эти два эксперта изложили сначала причины дефицитности германских железных дорог и меры, как принятые, так и предстоящие для ее устранения. Они указывали, что если германская сеть, подобно сетям других стран, перенесла тяжелый кризис после войны, то в этом было отчасти виновно правительство страны, содержа с одной стороны больший, чем нужно, персонал, а с другой — производя чрезмерное расходование капитала на излишние устройства. Но вместе с тем они отмечали улучшение положения сети и напоминали, что германские железные дороги с 15 ноября 1923 г. пользовались финансовой автономией. Постройки, производившиеся за счет капитала, были приостановлены, а тарифы повышены. При этом эксперты выразили уверенность, что при разумном управлении под единым контролем и при соответствующей тарифной политике германские железные дороги могли бы без труда давать значительную прибыль. Это улучшение могло бы быть достигнуто более экономным управлением без ущерба для германского населения; но для этого необходимо было порвать с традицией и отказаться от государственного управления, которое участвовало в эксплуатации железных дорог прежде всего в правительственных интересах и лишь отчасти имело в виду покрытие процентов на вложенный капитал.

В заключение эксперты рекомендовали передачу германских железных дорог анонимному обществу. Вопрос заключался не в изъятии железных дорог из управления Германии в пользу союзников, а единственно в требовании контрибуции, которая соответствовала бы скромному доходу с основного капитала. Как только эта контрибуция будет выплачена, никаких возражений против германского управления не встретится.

После этого заключения, комитет экспертов внес ряд предложений, которые в плане Дауэса были сформулированы следующим образом.

Комитет предлагал потребовать от германских железных дорог в уплату репараций 11 млрд золотых марок в виде

¹ 3-е приложение к 1-му рапорту комитета экспертов.

залоговых облигаций первого разряда, приносящих 5% плюс 1% в год на образование амортизационного фонда. Основным капитал германских железных дорог при исчислении в золотых марках был определен в 26 млрд. Чистый доход от железных дорог за вычетом значительных расходов, конечно преувеличенных и отнесенных на счет эксплуатации и содержания сетей, достигал до войны 1 млрд марок. Процент с этих облигаций составляет сумму меньше 3% основного капитала, что представляет весьма умеренную тяготу (для основного капитала) по сравнению с той, которую несут железнодорожные сети многих других стран.

В ближайшее время предполагались следующие платежи процентов:

в 1924/25 г.	330 млн золотых марок, ¹
„ 1925/26 г.	465 млн „ „ ²
„ 1926/27 г.	550 млн „ „
„ 1927/28 г. и последующие годы	660 млн золотых марок.

Сверх 11 млрд в облигациях, новое железнодорожное общество имело бы капитал в 2 млрд привилегированных акций, а остаток его основного капитала, т. е. 13 млрд, заключался бы в обыкновенных акциях. На 1½ млрд привилегированных акций предполагалось отложить в кассе общества для продажи населению, чтобы создать необходимые фонды для уплаты существующего долга и предстоящих расходов на капитал. Прибыль от продажи остальных 500 млн привилегированных акций и всех обыкновенных акций отдавалась бы германскому правительству.

Железные дороги должны были управляться советом, состоящим из восемнадцати администраторов; девять из этих администраторов избирались бы германским правительством и частными держателями привилегированных акций; остальные девять (из которых пять могло быть немцами) назначались бы облигационным трестом. Следовательно предполагалось, что в совете из восемнадцати членов могло насчитываться четырнадцать немцев. Председатель совета и директор железных дорог были бы немцы.

Железнодорожное общество получало полную свободу в ведении своих дел, но германское правительство должно было всегда вести необходимый контроль над тарифами и эксплуатацией железных дорог, чтобы помешать всякому

¹ Цифра окончательно принятая: 200 млн марок.

² Цифра окончательно принятая: 595 млн марок.

лицеприятию и защищать интересы публики. Однако этот контроль никогда не производился бы таким образом, чтобы он мог помешать обществу железных дорог достигнуть верного и справедливого возмещения своего капитала.

Комиссар железных дорог представлял бы интерес держателей облигаций. Его главная функция, когда не происходило недостатка в уплате процентов, заключалась в принятии отчетов, статистических данных и сведений о финансовом положении сети, а главным образом — наблюдать, чтобы ничто не угрожало интересам держателей облигаций.

Учреждение Общества государственных железных дорог.

На основах именно этого проекта и был вотирован закон об учреждении Общества государственных железных дорог, принятый 30 августа 1924 г. рейхстагом с согласия рейхсрата.

Новое общество носит официальное название Deutsche Reichsbahngesellschaft; его местопребывание — Берлин. Финансовый отчетный год общества начинается 1 января, а кончается 31 декабря каждого года (однако первый отчетный год начался 1 октября 1924 г., а закончился 31 декабря 1925 г.).

Административный совет учрежден на вышеуказанных началах. Членами административного совета должны быть «опытные деловые люди или лица, компетентные в технических вопросах, касающихся железных дорог». Они не могут состоять в рейхстаге или в сейме какого-либо из германских государств, или входить членами всегерманского правительства или правительства какого-нибудь из германских государств. Председатель административного совета должен быть по происхождению немцем.

Функции совета состоят в контроле ведения дел обществом и в разрешении всех важных вопросов, какими являются: назначение главного директора и предлагаемых им высших должностных лиц; установление бюджета; сведение баланса и счета прибылей и убытков; распределение прибылей; расходование имеющихся фондов; разрешение компании производить операции займов или кредитования; установление ставок жалованья и заработной платы; принятие на счет капитала всякого расхода сверх предела, установленного советом.

Дирекция, под контролем совета, управляет делами общества. Она состоит из главного директора и одного или нескольких директоров. Все эти должностные лица — немцы. Главный директор назначается советом на три года при большинстве $\frac{3}{4}$ голосов. Он имеет право быть переизбранным. Директора назначаются по его предложению советом. Главный директор и директора во всякое время могут быть смещены при том же большинстве голосов. Они должны проявлять «за время своей деятельности заботливость хороших коммерсантов». Главный директор ежемесячно доставляет совету все нужные сведения о финансовом положении и о состоянии предприятия.

Комиссар назначается для наблюдения за выполнением репарационных обязательств. Он избирается на три года простым большинством голосов из иностранных членов совета и может быть переизбран. Его функции кончаются с погашением репарационных обязательств. Он может принимать участие в заседаниях совета и комиссии, но без права голоса, и имеет право инспектирования всей сети и всех учреждений и бюро общества. Ему сообщаются все отчеты, сметы, статистические данные и т. п. Он может также требовать смещения главного директора за нарушение устава общества. Ему присваиваются исключительные права в случае, если общество не производит надлежащих платежей в счет репараций. Эти функции были доверены одному из экспертов, которому комитетом Дауэса было поручено изучить положение германских железных дорог, именно г. Леверв, главному инженеру общества Орлеанской железной дороги.

Механизм финансового управления общества следующий.

Чистые прибыли от эксплуатации, за покрытием расходов по эксплуатации, назначаются: 1) на уплату процентов и погашение репарационных обязательств; 2) на уплату процентов и погашение других обязательств и займов; 3) на образование резервного фонда для покрытия могущего быть дефицита от эксплуатации и обеспечения правильной уплаты процентов и погашения обязательств. В этот фонд ежегодно отчисляется 2% валового дохода, пока он не достигнет максимальной суммы в 500 млн золотых марок.

За вычетом этих сумм, чистая прибыль расходуется: 1) на

уплату недоимок по привилегированным акциям; 2) на уплату дивиденда по этим акциям.

Остаток оставляется про запас, на случай экстраординарных расходов, чтобы оплачивать (начиная с 1935 г.) привилегированные акции и для расходования, в случае надобности, как дивиденд.

Первые результаты реорганизации германских железных дорог.

Уже можно судить о результатах нового режима автономии, которым пользуются германские железные дороги. Доклад комиссара германских железных дорог комиссии по репарациям от 18 июня 1926 г., излагающий результаты эксплуатации за 15 месяцев, с 1 октября 1924 г. по 31 декабря 1925 г., и доклад от 1 июня 1927 г. указывают излишек доходов над расходами: первый — сумму в 819 млн золотых марок за 1925 отчетный год, а второй сумму в 860 млн за 1926 отчетный год. Вспомним, что коэффициент эксплуатации в 1925 г. составлял $85,56\%$. В 1926 г. он понизился до $81,06\%$. Железнодорожное движение вновь приобрело активность, сравнимую с довоенной: тоннаж грузов, перевезенных в 1925 г., только на $6,7\%$ был ниже 1913 г. Покилометровый тоннаж в 1925 г. повысился на $8,8\%$, а в 1926 — на $14,7\%$ против 1913 г. Что касается числа перевезенных пассажиров, то в 1925 г. оно было на $33,6\%$ выше 1913 г., а в 1926 — на $15,4\%$; в числе пассажиро-километров отмечено повышение в 1925 г. на $33,7\%$, а в 1926 — на $17,3\%$.

За первый год осуществления плана Дауэса (с 1 сентября 1924 г. по 31 августа 1925 г.) общество железных дорог уплатило 200 млн золотых марок — сумму процентов с его репарационных облигаций. За второй год (с 1 сентября 1925 г. по 1 августа 1926 г.) оно уплатило 595 млн. За третий год (с 1 сентября 1926 г. по 31 августа 1927 г.) сумма его платежей по облигациям возросла до 550 млн.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Такова история германских железных дорог с 1914 г. В продолжение этого периода немецкие железные дороги были призваны играть первостепенную роль как военного, так и экономического порядка. И они оказались в состоянии ее выполнить. Благодаря превосходной технической подготовке, основанной на промышленной мощи страны и весьма значительном железнодорожном движении, германские железные дороги составляли, когда разразилась война, один из главных элементов экономической обороны страны. Они представляли собою военную машину первого разряда. Ничего не было упущено из вида, чтобы придать им в этом смысле несокрушимую мощь. Германская сеть не только могла в случае войны реально содействовать обороне страны, но благодаря совокупности всевозможных технических усовершенствований была в состоянии способствовать развитию наступательного плана генерального штаба. Простого взгляда на карту железных дорог было достаточно, чтобы иностранные военные авторитеты могли составить себе представление об этом плане.

Хотя железнодорожная программа Бисмарка не была осуществлена в том виде, в каком ее мыслил «железный канцлер», германская империя все же пришла, хотя и несколько в иной форме, к сосредоточению эксплуатации различных сетей таким образом, что как только руководство событиями переходило в руки военных властей, железные дороги в действительности представляли единую сеть. Любопытно, что то, чего Бисмарк не мог сделать в мирное время и при апогее могущества Германии — создать государственную сеть, — осуществилось после военного краха Германии, в эпоху ее финансовой и экономической катастрофы.

Германии не приходится сожалеть о жертвах, принесенных ею до 1914 г. для того, чтобы иметь мощную железнодорожную сеть, ибо германские железные дороги много способствовали продолжительности ее сопротивления и отдалению часа гибели. Мы показали всевозможные затрудне-

ния, которые пришлось преодолеть ее правителям. Если бы в этой тяжелой задаче железные дороги кончили тем, что не справились с ней, то это было бы не по причине недостаточной технической подготовки и не вследствие слабой энергии персонала. Мы слышали крики о помощи Людендорфа, указывавшего на трагические усилия начальников, ответственных за исход борьбы с результатами блокады, ежедневно становившимися все более и более серьезными. С французской стороны к этой блокаде зачастую относились пренебрежительно и насмешливо. Между тем из истории германских железных дорог за последние годы войны с очевидностью следует, что эта блокада, которую иногда представляли смешной, являлась одним из наиболее действительных средств дезорганизации германских железных дорог, которая в свою очередь широко способствовала ослаблению германской армии и ее окончательному падению.

Война подвергла германские сети испытаниям, одинаково тяжким как с финансовой, так и с технической и коммерческой точек зрения. Эти испытания были еще отягчены политикой «вздутия цен», проводившейся правительством Германии после войны. Но из ряда фактов видно, что Германия и в этой области мужественно боролась, чтобы ограничить роковые последствия означенной политики в железнодорожном деле. Очень быстро, в противоположность другим странам, она приняла нужные меры, как бы тяжелы они ни были, чтобы попытаться уравнять свои доходы с расходами. Оставив квазитрадиционную политику, она не колебалась отказаться от смешения финансов железных дорог с государственными финансами, выдвинуть принципы автономии железных дорог и их финансового равновесия и основать на этих двух принципах реорганизацию железнодорожной сети. Временами, в годы, следовавшие за окончанием войны, можно было даже думать, что Германия отказалась от формулы государственного управления и приняла режим эксплуатации сети обществом.

Но если проекты, разрабатывавшиеся в этом смысле, потерпели в то время неудачу, то идея, на которой они основывались, не исчезла и несколько лет спустя ей суждено было возродиться и быть принятой в общем плане финансового оздоровления государства и определения репараций, выработанном комитетом Дауэса. Естественно, что для этого имелось в виду извлечь часть средств из германских

железных дорог, которые не переставали быть одним из наиболее важных элементов экономической мощи государства. Если все же в данном случае эксплуатация сети была передана государством обществу, то не нужно скрывать, что это общество, состоявшее одновременно из национальных и интернациональных элементов, было больше по видимости, чем по существу, промышленным обществом. В действительности эксплуатация германских железных дорог осталась гораздо больше, чем это кажется на первый взгляд, эксплуатацией государственной.

Какова бы ни была сущность этого вопроса, но то обстоятельство, что германские железные дороги, успешно способствуя защите страны во время войны, призваны и ныне играть первостепенную роль в работе экономического и финансового освобождения страны, заслуживает особенного внимания.

БИБЛИОГРАФИЯ.

Германские источники.

1. Вильгельм II, Мои воспоминания (Гавас 1923). 2. Е. Людендорф, Документы германской Главной квартиры. 3. Мольтке, Оперативная подготовка к сражению (Берлин 1857) (Moltke, Die operativen Vorbereitung zur Schlacht). 4. Р. Кватц, Государственные железные дороги (Берлин, Ю. Спрингер, 1919). 5. Л. Рёбе, Германские железные дороги (Берлин, Р. Энгельман, 1920) (Zusammenbruch der deutschen Eisenbahnen). 6. Д-р Розер и Трампедих, Договор о заработной плате для работников управления государственных железных дорог (Берлин 1921). 7. А. Сартер, Государственные железные дороги (1920), 8. Д-р В. Шписс, Борьба вокруг государственных железных дорог (1922).

Энциклопедические труды.

„Великая война 1914-1918 гг.“, т. I. Организации военного управления (1924). (Der grosse Krieg 1914—1918. Die Organisationen der Kriegführung.)

Германские железные дороги в настоящее время (1922). Германские железные дороги 1910—1920 гг. (Die Deutsche Eisenbahnen 1910—1920, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium. Julius Springer, Berlin 1923). Мировая война 1914—1918 гг. (Der Weltkrieg 1914 bis 1918, bearbeitet im Reichsarchiv. Die militärischen Operationen zu Lande), т. I, Миттлер и сын, Берлин 1925 г.

Периодические и ежедневные издания.

„Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen“, „Frankfurter Zeitung“, „Kölnische Zeitung“, „Berliner Tageblatt“, „Berliner Lokal-Anzeiger“, „München Neueste Nachrichten“ и др. за 1914—1925 гг.

Статистика.

Статистический ежегодник германского государства.

Французские источники.

М. Пешо, Французские железные дороги и война (1915); Железные дороги во время и после войны (1921); Административная организация германских железных дорог (1922); Политика и железнодорожные перевозки во время войны (1926). М. Peschaud, Politique et fonctionnement des transports par chemin de fer pendant la guerre).

Отчет первого комитета экспертов (1924).

Отчет главного уполномоченного по репарациям (1925).

Отчет комиссара германских железных дорог в репарационной комиссии; 1-й год применения плана экспертов (28 октября 1925 г.); 1-й отчетный год государственных железных дорог (18 июня 1926 г.); 2-й репарационный год (20 ноября 1926 г.); 2-й отчетный год государственных дорог (1 июня 1927 г.).

Общая статистика Франции с 1913 по 1925 гг.

Английские источники.

Деметриус С. Бульгер, In *Forthnightly Review*, 1914. *Edwin, A. Pratt* The rise of rail-power in war and conquest (1918).
