

УДК 340

DOI 10.37279/2413-1733-2021-7-2-306-309

О СОСТОЯНИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ СОЮЗА НЕМЕЦКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УПРАВЛЕНИЙ В 1895-1897 Г.

Змерзлый Б. В.

Крымский федеральный университет им. В.И. Вернадского

Развитие железных дорог Германской империи в рассматриваемый период (1895-1897 гг.), шло эволюционным путем, направленным не только на увеличение грузоперевозок и собственно железнодорожной сети, но и на улучшение качества и надежности собственно самих дорог, что выразилось в постепенно улучшении качества используемых при их строительстве и ремонте шпал и рельсов, которые производились из все более стойких и прочных материалов. Эта, внешне мало заметная работа, позволила Германии сократить в последующем расходы на ремонт железнодорожной сети и поддерживать высокий уровень и культуру перевозок.

Ключевые слова: Германия, железные дороги, перевозки, статистика, виды перевозок, километраж.

Как известно, вторая половина XIX в. ознаменовала собой бурное строительство железнодорожной сети в Европе, активно обслуживавшей как быстро развивающуюся промышленности, так и становящимися все более доступными для различных слоев населения пассажирские перевозки.

Именно железные дороги становятся важнейшим фактором в развитии промышленности, торговли, значительно сокращая время доставки различных товаров, в том числе военных грузов. Началось использование железных дорог и с целью быстрого перемещения войск. Пионерами в этом направлении перевозок, как известно, стали именно немцы во время немецко-французской войны [1].

Российская империя долгое время уступала европейским странам в развитии железнодорожной сети, начав ее активное строительство лишь в результате поражения в Восточной войне [2].

Обращаясь собственно предмету исследования, очевидно, есть необходимость указать на то, что сбор и анализ статистических данных о железных дорогах Германии в рассматриваемый период имеет свою специфику. Дело в том, что для различных дорог отчетный период не вполне одинаков. Причина состоит в том, что для 32 из 48 немецких железных дорог он составлял время с 1-го апреля 1897 г. по 31 марта 1898, а для дороги Химэ Chimaе-Bahn) – время с 1-го октября 1896 г. по 30 сентября 1897 г. Для всех же прочих союзных дорог отчетный год совпадал с календарным.

В общем, союзу в рассматриваемый период принадлежало 87 различных железнодорожных округов, причем некоторые железнодорожные округа (Verwaltungsbezirke) королевско-прусских казенных дорог железных дорог были подсчитано отдельно.

О длине рельсовой сети союзных дорог дают понятие следующие данные:

Таблица №1.

годы	Из общей длины сети приходится в конце года на долю:			Из общей эксплуатационной длины сети приходится в конце года на долю		
	главных линий	второстеп. значения	всего	дорог пассаж. движения	дорог товарного движения	всего
	километров			километров		
1897	59.022	23.346	62.368	84.306	85.418	85.551
1896	58.561	21.598	80.159	81.020	83.020	83.153
1895	58.224	20.075	78.299	79.925	80.938	81.076

При вычислении показанного в таблице №2 процентного соотношения между дорогами, в зависимости от числа путей, исключены трехколейные участки. В 1895 г. оно составило 3%, а в 1896 и 1897 г. – 4%.

Таблица №2.

годы	Из общей длины сети приходится в конце года на долю:				Из общей эксплуатационной длины сети приходится в конце года на долю			всего
	одно-колейных	двух-колейных	трех-колейных	общ. длина второстеп. путей	дорог пассаж. движ.	дорог товарн. движ.	второст.	
	километров				процентов			
1897	61920	20944	134	32803	45,2	30,5	25,9	137.141
1896	60234	20677	133	31812	45	30,9	23,7	133.887
1895	58952	20151	108	30544	45,3	30,9	23,%	130.187

Таблица №3.

годы	рельсов			рельсов на шпалах весом в пог. метр				деревянных шпал					
	желез.	стал ьн.	жел. и сталь н.	до 27 кг.	27-32 кг.	32-37 кг.	бол ее 37 кг.	дуб.	бук.	листв.	елов.	пропи тан.	не пропи тан.
	километров			километров				штук					
1897	21844	110523	4778	12710	23404	82920	13555	69736	9130	4236	46079	82928	45343
1896	22941	106145	4801	11686	22392	82012	13037	68583	8704	4259	48698	79750	44418
1895	23635	101372	5180	10604	23279	79795	12683	67108	8769	4005	41370	76979	43364

Прим. В числе данных о деревянных шпалах не казаны (за отсутствием) сведения о нидерландских железных дорогах, вследствие чего итог таблицы не сходится с действительным. Также не имеется сведений о количестве пропитанных шпал на сети, входящей в состав большой бельгийской дороги.

В таблицах №4 и №5 указаны данные о величине и количестве уклонов в процентах к общей длине дорог и такие же данные о кривых.

Дальнейшие же таблицы (6-7) показывают капитал, затраченный на сооружение сети, валовый доход.

Таблица №4.

годы	Уклоны				
	1:00	до 1:1000	от 1:000 до 1:200	от 1:200 до 1:40	Круче 1:40
	процентов				
1897	31	8	34	27	207
1896	31	9	34	26	201
1895	31	8	34	27	188

Таблица №5.

гг.	Прямых	Кривых R≥3000	Кривых R ≥ 1000 R <3000	Кривых R≥400 R <1000	Кривых R≥200 R<400	Кривых R<200 Километр.
1897	72	1	8	12	7	359
1896	72	1	8	12	7	345
1895	72	1	8	12	7	342

Таблица №6.

К концу отчетного года	всего	на 1 километр
	марок	
1897	20.046.408.991	250.655
1896	19.123.284.928	243.379
1895	18.709.758.824	244.059

Таблица №7. Доход от пассажирского движения

г.г.	Пассажиро-километров							Перевезено пассажиров на 1 километр						Из общего числа перевезенных пассажиров приходится на долю				
	1	2	3	4	воен-ных	всего	1	2	3	4	воен-ных	всего	1	2	3	4	воен-ных	
	миллионы							человек						проценты				
1897	540	3.7	13,4	4,8	1,3	12,8	6,6	45	164	59	16	291	2,3	15,5	56,3	20,3	5,6	
1896	517	3.6	12,9	1,3	1,2	22,7	6,5	45,7	162	54	15,9	284	2,3	16	57	19,1	5,6	
1895	493	3.4	12,1	3,8	1,2	21,2	6,3	44	156	50	15,7	272	2,3	16,2	57,3	18,4	5,8	

Что же касается дохода от перевозки грузов, то он также неуклонно рос с 1895 по 1897 г. (в 1895 г. – 239.828.311 тонно-километров; в 1896 г. – 258.110. 729; в 1897 г. – 285.498.439).

При этом на немецких железных дорогах предусматривалось их следующее деление: товары большой скорости; поштучные перевозки; повагонные перевозки; служебные грузы; живой скот. Кроме того, существовало еще и такая категория как

бесплатные перевозки, которая за указанный период выросла с 2.812.194.404 тонно-километров до 3.589.092.628.

Как видно из представленного материала, развитие железных дорог Германской империи в рассматриваемый период (1895-1897 гг.), шло эволюционным путем, направленным не только на увеличение грузоперевозок и собственно железнодорожной сети, но и на улучшение качества и надежности собственно самих дорог, что выражалось в постепенно улучшении качества используемых при их строительстве и ремонте шпал и рельсов, которые производились из все более стойких и прочных материалов. Эта, внешне мало заметная работа, позволила Германии сократить в последующем расходы на ремонт железнодорожной сети и поддерживать высокий уровень и культуру перевозок.

Список литературы:

1. Тарле Е. В. История дипломатии. Т. II. — М.: Политическая литература, 1959. — С. 743, 744.
2. «История железнодорожного транспорта России». Т. 1: «1836—1917 гг.»/ Под общей ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина — СПб., 1994. — 336 с.
3. В. А. Кокорев. Экономические провалы. М.: Концептуал, 2013. — 304 с.
4. Приложение к журналу «Железнодорожное дело». №8. 1900 г.

Zmerzlyy B. V. On the state of the railways of the Union of German Railway Administrations in 1895-1897. // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. — 2021. — Т. 7 (73). № 2. — P. 306-309.

The development of the railways of the German Empire in the period under review (1895-1897) followed an evolutionary path, aimed not only at increasing freight traffic and the railway network itself, but also at improving the quality and reliability of the roads themselves, which was expressed in gradually improving the quality of the sleepers and rails used in their construction and repair, which were made of increasingly resistant and durable materials. This seemingly inconspicuous work allowed Germany to reduce the subsequent costs of repairing the railway network and maintain a high level and culture of transportation.

Keywords: Germany, railways, transportation, statistics, types of transportation, mileage.

Spisok literatury:

1. Tarle E. V. Istoriya diplomatii. T. II. — M.: Politicheskaya literatura, 1959. — S. 743, 744.
2. «Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii». T. 1: «1836—1917 gg.»/ Pod obshchej red. E. YA. Kraskovskogo, M. M. Uzdina — SPb., 1994. — 336 s.
3. V. A. Kokorev. Ekonomicheskie provaly. M.: Konceptual, 2013. — 304 s.
4. Prilozhenie k zhurnalu «ZHeleznodorozhnoe delo». №8. 1900 g.