

трудолюбиво; практика этой войны показала, что вообще таких повозок для работ нужно очень много (см., напр., приведенный выше расчет о подвозке песка). Конечно, для продуктивности работ при роты желательно было бы иметь вполне достаточное число подвод для всяких работ; но так как это почти недостижимо, то можно ограничиться, например, 30-40-50 такими повозками при условии, что, во-первых—рота не вынуждена будет постоянно пользоваться этими повозками для подвоза продуктов и фуража, а во-вторых—что рота, в случае надобности в большем числе повозок, будет получать таковые хотя бы от местного населения.

Что касается сбури для этих рабочих повозок (получаемых ротой от населения при мобилизации), то этот вопрос обстоит так: в громадном большинстве обывательская сбура для тяжелой работы не годится, так как, во-первых—по своей примитивности может калечить лошадей, а во-вторых—вследствие той же примитивности и плохого качества материалов она очень быстро портится (т. е. будет требовать постоянного ремонта) и скоро приходит в полную негодность. Вследствие всего этого, и для этих повозок необходима сбура более совершенного образца, т. е. казенная. Эта сбура может состоять в роты или уже в мирное время, или может быть получена ею при мобилизации. Само собой разумеется, все это потребует значительных расходов; но опять можно сказать—эти расходы на войну быстро окупятся работой, которая при этих условиях будет значительно продуктивнее, так как не будет задержек из-за неисправности сбуры.

Чтобы покончить с обзорм, нужно сказать следующее: при выступлении в поход, в обозы роты, интендантском и инженерном, необходимо иметь достаточное число запасных вещей и материалов для починки обоза и сбуры, так как на месте часто нельзя будет достать что-либо ни за какие деньги.

Н. Свѣшниковъ.

(Продолжение слѣдуетъ).



Отъ апогея къ банкротству и необходимости войны. *)

*(Продолженіе). **)*

Въ 1891 по 1895 г. онъ расточалъ этой Англии одни улыбки, ежегодно посѣщая ее и громко провозглашая себя тамъ внукомъ ея королевы, осматривая поочередно, чтобы подивиться ими, арсеналы и казармы, военные суда и береговыя укрѣпленія, заводы и доки, банки и замки, предусмотрительно каждый разъ захватывая съ собою хорошихъ специалистовъ, которымъ ставилъ въ примѣръ эти чудеса англійскаго искусства. Онъ видѣлъ, что Англія проявляла безпокойство по поводу франко-русскаго союза и раздражалась на булавочныя уколы французской дипломатіи. Англія была вполне готова положиться на императорское слово и дружбу «Вилли», благодаря соглашеніямъ касательно владѣній въ Африкѣ какъ гласнымъ, такъ и секрет-

*) L'éternelle Allemagne—«Revue des deux Mondes»—отъ 15-го декабря 1915 г. Victor Bérard.

**) См. «Воен. Сборн.» № 6. 1916 г.

нымъ; она думала, что заручилась содѣйствіемъ Германіи для защиты британскихъ интересовъ, если когда нибудь дѣйствительный союзъ предприметь реваншъ противъ захватныхъ владѣтелей Египта или враждебныя дѣйствія противъ владыкъ Индіи и эксплуататоровъ Китая?

Съ 1895 по 1900 г. Вильгельмъ II былъ уже болѣе сдержанъ: онъ не имѣлъ еще права рѣшиться на открытый разрывъ съ Англіей; флотъ его былъ еще слишкомъ слабъ; добрыя услуги англійскаго флота, англійскаго банка и англійское гостепріимство были еще слишкомъ нужны для окончательнаго формировація германской фирмы; онъ хотѣлъ, чтобы его народъ продолжалъ учиться у англичанъ, все у нихъ высматривая, чтобы затѣмъ занять ихъ мѣсто. Со временемъ дипломатическіе архивы обнаружатъ намѣренія и тайные ходы кайзера: въ нѣкоторыхъ случаяхъ затаенныя мысли уже прорывались, какъ напр. — въ письмѣ къ президенту Крюгеру (въ январѣ 1896 г.); все же по внѣшности отношенія оставались прежними: Англіи предоставлялось первое мѣсто, а Германія Вильгельма II, подобно бисмарковской Германіи, казалось удовлетворялась второстепенной ролью и тѣми успѣхами, которыхъ ея промышленность, торговля и финансы достигали надъ остальными, кромѣ англичанъ, народами.

Тѣмъ не менѣе было уже очевидно, что Германія не намѣревалась болѣе пользоваться англійскимъ посредничествомъ въ Европѣ и не предполагала впредь считать англійскія міровыя рынки для себя закрытыми. Соединенные Штаты стали ея главнымъ поставщикомъ; въ теченіе пятилѣтія съ 1895 г. по 1900 г. американскій ввозъ въ имперію дѣлаетъ скачекъ на 100%: съ 511 милл. марокъ въ 1895 г. на 1020 милл. въ 1900 г. Непрерывно развивая, удваивая, утраивая и учетверяя количество своихъ машинъ и свою производоспособность, германская заводская промышленность нуждалась въ міровомъ рынкѣ; увеличивая свой вывозъ въ едва пятилѣтній срокъ на 35% (3753 милл. марокъ въ 1896 г. и 4752 милл. марокъ въ 1900 г.), германская торговля не могла болѣе удовлетвориться ограниченнымъ европейскимъ рынкомъ; военный флотъ Вильгельма II не достигъ еще такого развитія, чтобы оспаривать господство надъ океанами у англійскаго вымпела; но германскія судоходныя компаніи уже начали удовлетворять всѣмъ торговымъ нуждамъ имперіи.

Безконечныя затрудненія, испытываемыя Англіей вслѣдствіе неудачъ въ Южной Африкѣ въ 1900 г., дали германскому често-

любію возможность себя обнаружить, а всемірная выставка въ Парижѣ доставила этому удобный случай. Фронтонъ германскаго павильона на этой выставкѣ былъ украшенъ надписью, что будущее Германіи—на моряхъ, такъ какъ культура (*die Kultur*) преобразовала народы и земли имперіи, а дисциплина (*die Disziplin*) преобразовала ея экономическій строй, вслѣдствіе чего Германія XX вѣка и имѣетъ возможность какъ завоевать, такъ и прочно удержать міровой рынокъ. То положеніе, которое Гогенцоллернъ создалъ Пруссіи въ германскомъ союзѣ, то положеніе, которое Бисмаркъ создалъ Германіи въ тройственномъ союзѣ, то же положеніе Вильгельмъ II хотѣлъ создать нѣмецкимъ государствамъ по отношенію ко всей Европѣ и всему міру.

И Германія приступила къ выполненію того, чего хотѣлъ ея императоръ, или вѣрнѣе императоръ лишь провозгласилъ то, надъ чѣмъ Германія работала уже въ теченіи пяти или шести лѣтъ. Нитцше въ философіи, Ратенау по части электричества, Балинъ по судостроенію, Круппъ по металлургіи, Байеръ по химіи, Фюрстенбергъ по пивоваренію, Вильгельмъ II по части политики являются лишь разными, но вполне однородными олицетвореніями той Германіи, которая всѣми помыслами стремилась къ міровому господству.

За двѣнадцать лѣтъ, съ 1901—1913 г. она почти удваиваетъ свой ввозъ, но этого одного мало: покупать всегда можно, когда есть намѣреніе брать все, что предлагается по цѣнамъ, запрашиваемымъ продавцами, лишь бы были деньги или кредитъ; но, что гораздо труднѣе, за тѣ же двѣнадцать лѣтъ Германія болѣе, чѣмъ удваиваетъ свой вывозъ и въ четыре, въ пять и въ шесть разъ увеличиваетъ свое потребленіе промышленныхъ сырыхъ матеріаловъ.

Потребленіе въ Германіи (въ тысячахъ тоннъ):

	1876—1880 г.г.	1886—1890 г.г.	1896—1900 г.г.	1912 г.
Угля	50980	80850	130320	242259
Желѣза	2241	5110	7750	16775
Хлопка	124	201	302	501
Нефти	235	556	926	1110

Въ теченіе одного поколѣнія учетверить свое потребленіе хлопка, упятерить свое потребленіе угля и усмерить свое потребленіе желѣза—это до сего времени имѣло мѣсто развѣ у народонаселенія изъ дикарей, покореннаго и неожиданно приобщеннаго за-

воевателями къ цивилизаціи. Наибольше типичнымъ проявленіемъ громадности этого усилія является ростъ германскаго коммерческаго флота, отмѣченный на страницахъ «*Statistische Jahrbücher*».

Коммерческій флотъ.

	П а р у с и н и к и.			П а р о х о д ы.		
	Судовъ.	Тысячъ топлъ.	Тысячъ моряковъ.	Судовъ.	Тысячъ топлъ.	Тысячъ моряковъ.
1871 г.	2082	449	18,3	2437	532	21
1881 г.	1911	443	16,3	2749	738	23
1891 г.	1241	335	10,6	2412	1098	29,7
1901 г.	843	223	7	3040	1717	43
1913 г.	950	318	8,5	2900	2835	69

Какое измѣненіе въ этомъ коммерческомъ флотѣ съ того недавняго и уже столь отдаленнаго времени, когда Германія 1871 г. довольствовалась незначительными парусными судами и небольшими пароходами для каботажна влодь своихъ береговъ и обслуживания устѣй своихъ рѣкъ! И здѣсь «новый курсъ» головокружительно ускорилъ прогрессивный ходъ развитія бисмарковской эры и увеличилъ до *колоссальности* размѣры судовыхъ трюмовъ. Статистики 1870—75 г.г. раздѣляли торговые суда на одиннадцать категорій: въ первой—суда отъ 50 до 100 тоннъ и въ послѣдней—суда, превышающія 2.000 тоннъ. Въ 1879 г. Германія еще гордилась своими девятью судами, превышающими двѣ тысячи тоннъ, вмѣщавшими въ совокупности 20.285 тоннъ, т.-е. въ среднемъ по 2.255 тоннъ на судно. Таковы въ то время были мастодонты флота, двѣ трети тоннажа котораго составляли барки. При паденіи Бисмарка суда свыше двухъ тысячъ тоннъ считались еще выдающимися по своей величинѣ; въ Германіи таковыхъ въ 1890 г. насчитывалось 91, общей вмѣстимостью въ 231.560 тоннъ, т.-е. въ среднемъ по 2.545 тоннъ на судно. Но уже семь лѣтъ спустя къ высшему разряду причислялись лишь суда въ 6.000 тоннъ и таковыхъ у Германіи насчитывалось 13. Въ 1903 г. возникло девять новыхъ категорій отъ 6 до 16 тысячъ тоннъ, причемъ существовало уже одно судно въ 16.592 тонны. Въ 1912 г. въ судовомъ спискѣ появилось шесть новыхъ категорій, отъ 17 до 25 тысячъ тоннъ... *Двѣ тысячи тоннъ* въ 1891 г. и *двадцать пять тысячъ* въ 1912 г., причемъ уже заложены были суда въ 45 тысячъ и въ 50 тысячъ тоннъ, спущенныя въ 1914 г. Разница емкостей трюмовъ показываетъ и разницу идеаловъ эры Бисмарка и эры Вильгельма II.

Въ 1914 г. Германія, насчитывая въ своемъ коммерческомъ и рыболовномъ флотѣ три милліона тоннъ и 80.000 человекъ команды, безпорно обладала великолѣпнымъ источникомъ богатства... лишь бы она могла доставлять ему достаточное количество работы и эта работа была бы прибыльна, такъ какъ бездѣятельность такого громаднаго флота или работа его въ убытокъ наноситъ дефицитъ, съ каждымъ днемъ возрастающій въ геометрической прогрессіи; дефицитъ, который въ нѣсколько лѣтъ можетъ возрасти до нѣсколькихъ милліардовъ, особенно если при этомъ учесть вліяніе этого фактора на застои въ промышленности и торговлѣ.

Въ 1914 г. этотъ флотъ казался имѣлъ работы, не только достаточно, но даже болѣе того, что могъ дать, такъ какъ Германія рѣшила обзавестись міровой торговлей, причемъ вести ее собственными перевозочными средствами, вслѣдствіе чего изъ года въ годъ закупала и продавала все большее и большее количество товаровъ и на все болѣе и болѣе отдаленныхъ рынкахъ. Въ 1894 г. Европа доставляла ей болѣе двухъ третей ея ввоза и брала у нея четыре пятыхъ ея вывоза; въ 1913 г. Германія пріобрѣтаетъ въ Европѣ едва три пятыхъ предметовъ своего ввоза и помѣщаетъ тамъ лишь три четверти своего вывоза. Съ этого времени Азія, Африка, Америка и Океанія продаютъ и получаютъ большую часть товаровъ, шедшихъ до того на Бременъ и Гамбургъ черезъ англійскія руки, непосредственно изъ нѣмецкихъ рукъ и въ нѣмецкія руки.

По всему свѣту германскій торговый флотъ предлагаетъ свои услуги въ англійскихъ колоніальныхъ владѣніяхъ и повсемѣстно изстари англійскимъ торговымъ корреспондентамъ: этотъ флотъ какъ будто рѣшилъ руководствоваться не стремленіемъ къ заработку, а къ тому, чтобы плавать столько же, какъ англичане, болѣе, чѣмъ англичане и въ ущербъ все тѣмъ же англичанамъ. «*Navigare necesse est, vivere non est necesse*»,—провозгласилъ въ одинъ прекрасный день его повелитель, вновь возрождая древній ганзейскій девизъ. Вытѣснить и замѣнить англичанъ на моряхъ... такой результатъ, конечно, стоилъ бы какихъ угодно усилій, такъ какъ конечная прибыль покрыла бы любые предварительные затраты. Но какіе были тому шансы, чтобы успѣшно завершить задуманное? Путемъ какихъ жертвъ и черезъ какой промежутокъ времени можно было разумно рассчитывать на достиженіе такого результата? Въ разрѣшеніи этого вопроса заключалась вся сущность англогерманской проблемы: есть ли возможность съ выгодой возвести

любое зданіе, въ любомъ мѣстѣ земного шара и на любомъ грунтѣ? возможно ли соорудить на зыбкой почвѣ болота семи и восьмиэтажные дома, которые свободно выносить скала? возможно ли успѣшно открыть большую контору въ сердцѣ Сахары или крупный заводъ на полюсѣ? чтобы овладѣть міровой торговлей имѣла ли Германія отъ природы большіе или хотя бы равные шансы съ Англіей? или по крайней мѣрѣ, разность между шансами Германіи и Англіи была столь незначительна, что геній человѣческой въ силахъ ее восполнить?

Послѣ Карфагена, Александріи, Византіи и Венеціи, по очереди владычествовавшихъ въ торговлѣ на Средиземномъ морѣ, послѣ Кадикса, Лиссабона и Амстердама, владычествовавшихъ въ торговлѣ съ тропическими странами, владычицей міровой торговли стала Англія. Это владычество Англіи началось съ того момента, когда Атлантическій океанъ сдѣлался главнымъ путемъ товарообмѣна, и упрочивалось все болѣе и болѣе по мѣрѣ того, какъ сѣверная часть этого океана пріобрѣтала все большее и большее значеніе, какъ путь, соединяющій цивилизацію Старого и Нового Свѣта. Это главенство Англіи, возникшее въ XVIII вѣкѣ благодаря ея географическому положенію, непоколебимо утвердилось въ XIX благодаря каменному углю и пару. Англія, расположенная какъ разъ противъ Сѣв. Америки въ видѣ гигантской вынесенной въ море передъ континентомъ Европы пристани, обладающая въ высшей степени благоприятными для устройства портовъ береговыми очертаніями и представляющая изъ себя почти что сплошной массивъ каменнаго угля, легко и со сравнительно небольшими затратами могла соорудить всѣ приспособленія, необходимыя для веденія міровой торговли.

Топкіе низменные берега и предательскія холодныя моря Германіи обращены лишь къ безбрежнымъ ледовитымъ пустынямъ сѣвера. Эти берега и моря во все время служили транзитомъ лишь для скуднаго товарообмѣна между цивилизаціей континента и бѣдными народами сѣвера.

Если бы когда нибудь человѣчеству удалось пользоваться полярными океанами такъ же, какъ остальными; если бы черезъ сѣверный полюсъ прошелъ путь товарообмѣна между Сѣвернымъ (Нѣмедкимъ) и Беринговымъ морями, то къ этимъ берегамъ Германіи направилась бы вся торговля начинающаго съ этого момента процвѣтать сѣвера Америки и Азіи и туда же черезъ Беринговъ проливъ направились бы флоты Японіи и Китая, драго-

цѣнные камни Южно-Американскихъ Эльдорадо, цвѣты и плоды Тихаго океана. Гамбургъ могъ бы овладѣть тогда такимъ же первенствомъ въ ущербъ Англіи, какъ въ свое время Ливерпульъ въ ущербъ Испаніи, когда главный товарообмѣнъ перешелъ изъ рукъ Тропической Америки въ руки Америки Сѣверной. Можетъ быть такое время когда нибудь и настанетъ, но Гамбургъ поступилъ бы правильнѣе, выждавъ его наступленія прежде чѣмъ рисковать сдѣлать затраты на устройство портоваго оборудования для міровой торговли на такомъ мѣстѣ, гдѣ природа накопила всякаго рода затрудненія водныя и сухопутныя. Тамъ, гдѣ вѣка наслаивали лишь песокъ и жидкую грязь, все усилія человѣческія по укрѣпленію почвы, облицовкѣ береговъ, искусственному обращенію болотъ и лагунъ въ глубокіе бассейны, постоянной прочисткѣ устья Эльбы, прегражденнаго стокилометровой отмелью, далеко простирающейся въ море... все затрачиваемое золото, вся наука, вся желѣзная дисциплина—ничто не могло создать изъ Гамбурга одинъ изъ центровъ современной міровой торговли.

Иное дѣло, если бы Германія обладала на устьяхъ Шельды и Мааса Антверпеномъ, Роттердамомъ, Амстердамомъ—этими голландскими и фламандскими портами, игравшими для Европы роль Лондона въ тѣ времена, когда Лондонъ былъ еще лишь портомъ британскаго острова, и Европа имѣла все свои склады на континентѣ, а не на этомъ островѣ!.. Процвѣтаніе Англіи началось только съ паденіемъ значенія этихъ континентальныхъ портовъ, когда голландскій штатгалтеръ Вильгельмъ Оранскій перенесъ свою резиденцію изъ Амстердама въ Лондонъ, нанося этимъ Амстердаму послѣдній ударъ... Въ XX вѣкѣ германскій флотъ прочно обособивается въ Роттердамъ и Антверпенъ и зачастую распоряжается тамъ, какъ въ области завоеванной. Но, несмотря на всю гостеприимную услужливость бельгійцевъ и голландцевъ, ни Антверпенъ, ни Роттердамъ, все же не были портами германскими, гдѣ бы все было организовано и направлено для услугъ германской имперіи и для борьбы съ Англіей.

Послѣ двадцати пяти лѣтъ «новаго курса» (1890—1915 г.) нынѣшніе пангерманисты правы, громко предупреждая своего императора, что для осуществленія міровыхъ вождѣвній необходимо во что бы то ни стало удержать Антверпенъ и предоставить Голландіи лишь выборъ между подчиненіемъ германской опекѣ или участіемъ Бельгіи. Безъ обладанія Антверпеномъ и, не имѣя Роттердама въ своемъ исключительномъ пользованіи, на водахъ не

будущее Германіи, а ея гибель; но сдѣлавъ Антверпенъ и Роттердамъ портами германскими, Вильгельму II Гогенцоллерну могло бы удасться раздѣлать то, что нѣкогда было сдѣлано Вильгельмомъ III Оранскимъ, и вновь вернуть въ порты континента мировую торговлю, которую штатгалтеръ-король перевелъ за собой на островъ.

Эта альтернатива выяснилась совѣтчикамъ кайзера уже съ 1910 г., и слухи, достигавшіе бельгійцевъ, объ идущихъ по этому поводу совѣщаніяхъ, заставили ихъ насторожиться. Но до августа 1914 г. Вильгельмъ II разсчитывая, что эти слухи не проникли еще черезъ проливъ въ Англію, надѣялся, что она допустить нарушение нейтралитета Бельгій, «временное» занятіе имъ лежащаго противъ Англій побережья и даже захватъ Кале и Булоня!..

Этотъ Гогенцоллернъ охотно хвастается своимъ швабскимъ происхожденіемъ, а швабы среди германскихъ народностей всегда пользовались репутаціей особой хитрости и юмора: самый распространенный въ Германіи юмористическій сборникъ озаглавленъ — «Der lustige Schwabe». Но на этотъ разъ веселый швабъ перехитрилъ... Сказанное относительно морской политики Германіи примѣнимо и къ другимъ отраслямъ германской мировой политики: что бы ни говорили люди, исключительно опирающіеся на числа, эра Вильгельма II является не менѣе неудачной и въ отношеніи земледѣлія, промышленности и торговли.

М. Критъ.

(Продолженіе слѣдуетъ).



В. Струбинъ

Очерки германскаго военнаго искусства.

(Изъ послѣдней германской справочной книжки по тактикѣ Лернета, переработанной Фридрихомъ Иммануэлемъ, вышедшей съ войной, лѣтомъ 1914 г. 38-мъ изданіемъ).

*(Продолженіе). **

318. Экипажи и обозныя повозки. Для орудій—парковыя мѣста. Для зарядныхъ ящиковъ, патронныхъ фуръ, обозныхъ повозокъ разбиваются паркы вѣ селеній, сзади ихъ въ противоположной сторонѣ отъ обращенной къ противнику, на дорогѣ или въ сторонѣ отъ нея, какъ удобнѣе. Обозъ по распоряженію коменданта, въ зависимости отъ свободы сообщенія съ нимъ, ставится внутри селенія или за нимъ.

319. Тревога. Сигналами ея бываютъ: «Бой тревоги» и «Генераль-маршъ». Эти сигналы играютъ по приказанію старшаго начальника или коменданта пункта. Однако, за спѣшностью дѣла, могутъ (и должны—подъ отвѣтомъ) брать на себя это и всякіе караулы и каждый офицеръ, правильно понимающій важность и отвѣтственность частнаго почина. При такъ называемой «тихой тревогѣ», когда войска просто поднимаютъ съ отдыха для продолже-

**) См. «В. Сб.» № 6, 1916 г.*