

1901
V

V 26/67

НАШИТЪ ЖЕЛЪЗНИЦИ

ОРГАНИЗАЦИЯТА И ЕКСПЛОАТАЦИЯТА ИМЪ.

ОТЪ

Антонъ Алтапармаковъ

дългогодишенъ чиновникъ и ревизоръ по българските
държавни железници.

НАРОДНА БИБЛИОТЕКА

СОФИЯ

Печатница Св. »София«

1901.

10444

561

НАРОДНА БИБЛИОТЕКА

Нашитѣ желѣзници.

I.

Съобщенията въ една страна, а главно желѣзнопътнитѣ, сж лостѣтъ който може да въздигне страната или държавата въ търговско, индустриално, културно, финансово и пр. отношения, и едновременно тѣ сж и главната причина за пълното опропастване на тѣзи могъществени за благосъстоянието ѝ фактори. Разбира се, че постигането както на едното, процътяването на страната, така и другото, опропастването ѝ, зависи отъ умѣнието или не, да бхлатъ желѣзницитѣ управлявани.

Ще се помжча, до колкото силитѣ ми позволяватъ, да изнеса прѣдъ критиката на читающата публика, прѣдъ народа, който трѣбва да държи смѣтка за стотинитѣ милиони левове тежаци на гърба му и погълнати отъ държавнитѣ ни желѣзници, онова положение, въ което тѣ сж се намирили и намиратъ досега, за да се види къмъ кое отъ казанитѣ горѣ направления,

към процътяването ли или към окончателното опрощаване на страната кловете на нашите железници.

Много се писа по вестниците за нашите железници. След като се изказаха доста лоши и компрометирущи управленията на железниците ни работи, оповести се, че е настъпило вече времето за уреждането им. И, действително, очевидци бяхме на някои взети по това радикални мерки. До колко, обаче, те имат за целъ уреждането на железниците, ще видим по-нататък.

Цялата служба въ управлението на експлоатацията държавните ни железници, до преди учредяването на дирекцията, беше разпръдлена на 5 отделения, а именно: търговско отделение, отделение на движението, тракцията, поддържането и административно отделение. Най-важният факторъ въ експлоатацията на железниците е търговската част на службата. След нея идат службите по движението и тракцията и после тези по поддържането и администрацията. Ето защо ще започна по-напредъ от търговското отделение.

Службата въ това отделение, по естеството на работата, е разпръдлена на 4 бюро: бюро по контролата на стоките, билетите и багажите, наречено главна контрола; бюро по счетоводството; бюро за рекламацията, и бюро за тарифите и ста-

тистиката. Работата на главната контрола се състои изключително въ приготвяването и нареждането на класификация за таксуването на стоките, въ контролирането и проверяването операциите и сметките по приходите на разните отчетници и чиновници по езекутивната част на службата и въ подготвяване нужните данни (сметки) за международното централно счетоводно бюро въ Българъ по пръмата, съедна и пр. служби. Работата на счетоводството се състои въ групирането, привеждането въ редовност приходите и разходите на железниците ни. Работата же на рекламационното и бюрото за тарифите и статистиката се състои въ разглеждането, въ първото разните рекламации за обезщетения по изгубени, не на време доставени, повредени стоки и надвзети такси, а въ второто — въ нареждането тарифите и приготвяването статистически сведения.

Отъ самото начало на експлоатацията и до днесъ службата въ това отделение е винаги на няколко месеца назадъ съ дневния редъ въ работите си, т. е. съ проверката на текущите операции и сметки по приходите, а пъкъ напоследъкъ този дневенъ редъ останалъ съ цяла една година и повече назадъ. Значи, колкото повече напредваме, колкото повече железници експлоатираме, колкото повече практика добиваме, толкова по-рачески прогресираме.

Когато институтът, поставен да бди зорко и провѣрява текущите операции по приходите на разните отчетници, остава винаги и толкова много назадъ съ провѣрката, можете да си въобразите какво трѣбва да е положението на службата въ самите станции, влагалища за стоки и пр. За голѣма честъ, обаче, нашите чиновници по екекутивната частъ на службата сж хора честни и съвѣстни и ако нѣкои отъ тяхъ сж злоупотрѣблявали, това се дължи главно на този редъ въ управлението, на главната контрола при него.

До днесъ въ службата на това отдѣление не се успѣ да се нареди единъ ясно и точно опредѣленъ редъ въ работите; нѣма въ нея строго опредѣлени начала, които да бждатъ законна основа при рѣшаването на разните въпроси; липсватъ ония положения, които трѣбва да се иматъ винаги прѣдъ видъ при рѣшаването въпроси отъ по-важенъ характеръ. Ето защо рѣшенията му сж били винаги ялови, носили сж характеръ такъвъ, какъвто рѣшающите сж намирали за добръ и изисквали, или пъкъ такъвъ, какъвто заинтересованиятъ въ рѣшението е въздѣйствувалъ чрезъ влияието си.

Това положение на работите въ отдѣлението твърдѣ много е коствувало на желѣзниците ни. Не на това ли се дължатъ ония безмислени отстъпки и концесии давани на

разни лица и прѣдприятия? Единъ вагонъ, откаранъ празенъ на 50 и повече километра разстояние и натоваренъ оттамъ съ 10.000 кгр. камани и плочи, приготвени за тротуари, се докарва обратно само за 8 лева, когато поврѣдата отъ товарянieto и разтоварянieto на каманите и плочите е струвала често пѣти много повече. Такива вагони и специални влакове не сж били единъ и два, а съ стотини, хиляди. Какви, питамъ, сж съображенията за даването на такива чудовищни отстъпки, когато намалената до минимумъ изключителна тарифа, за този видъ артикулъ и за такова разстояние, прѣдвижда таксата отъ 27 лева за 10.000 кгр?

Теорията: колкото по-голѣми транспортите толкова по-низки тарифите, е призната отъ всичките добри уредени желѣзнопѣтни управления. Тя е приложима на всѣкъдѣ и винаги намира добра почва въ всичките почти желѣзници, били тѣ държавни или частни, защото ползата отъ нея е отъ голѣмо значение за експлоатацията. Обаче, намаленията на тарифите и правените отстъпки, въ максимумътъ си даже, да не отиватъ по-далѣче отъ вънѣшните тракционни и други разноски. Инакъ не може да се очаква друго, освѣнъ загуби, каквито нашите желѣзници ежегодно прѣтерпяватъ.

Какъвъ доходъ се очаква отъ нашите желѣзници когато се даватъ концесии съ от-

стѣжки отъ 70 и повече на сто върху намалениѣ до минимумъ изключителни тарифи, които въ основата си иматъ единични цѣни до 3 стотинки на тонъ и километръ. Отстъпванитѣ концесии за 8 лева на вагонъ съставляватъ намалението 70 и вѣщо на сто отъ сумата 27 лева, таксата по изключителната тарифа за прѣвозъ на проститѣ камъни и блокове. Ако изключителнитѣ тарифи даватъ 70% печалба, нашитѣ желѣзници трѣбва да се считатъ за цѣтущи, защото иматъ и тарифи на които единичнитѣ цѣни сѣ поголѣми отъ 10 ст. на тонъ и километръ.

Ето тия необмислени отстъпки до какво доредже сѣ докарали нашитѣ желѣзници.

Цѣльта, която разнитѣ желѣзнопѣтни управления се стрѣматъ да постигнатъ сѣ даването на частни лица и експедиторски кѣщи отстъпки отъ съществующитѣ тарифи, срѣщу извѣстни, разбира се, условия и ангажименти, е, да привлѣкатъ повече транспорти, да отбиватъ транспортитѣ отъ другъ конкурентенъ пѣтъ, да увѣличатъ по този начинъ трафикътъ, а заедно съ това да увеличатъ и доходността на управляванитѣ отъ тѣхъ желѣзници. Тѣ обаче не правятъ такива големи намаления и не даватъ отстъпки които да причинатъ загуби. На противъ максималнитѣ отстъпки, смѣтатъ тѣй, че не само покриватъ разносиктѣ, нѣ даватъ и извѣстни печалби.

У насъ, чрѣзъ даванитѣ грамадни отстъпки, постигано е дѣйствително едно увѣличение на трафикътъ, нѣ пита се: покривани ли сѣ били поне разносиктѣ, когато често пѣти, поврѣдата на вагонитѣ е струвала повече отъ прибирата транспортна такса?

* * *

Тѣкмо 14 години сѣ изминали отъ като въ Княжеството ни се експлоатиратъ желѣзници и до днесъ това отдѣление не можа да приготи една пълна, ясна и точна класификация на стокитѣ, благодарение на което таксуването и прилагането на тарифитѣ отъ чиновницитѣ става по единъ твърдъ разбърканъ начинъ. Сумата рекламации, негодувания, даже и възмущения отъ страна на търговцитѣ и имѣющитѣ взимане-даване съ желѣзницитѣ ни, се дължатъ на това именно обстоятелство, че чиновницитѣ не сигурни въ приспособлението на съответствующитѣ тарифи, прилагатъ винаги по високитѣ, отъ страхъ да получатъ поправки, които по начина на издаването имъ отъ главната контрола оставатъ за тѣхна смѣтка.

Сумата на издаденитѣ до сега отъ контролата поправки възлиза на повече отъ 100.000 лева, а пѣкъ останалиятъ недоборъ по тѣхъ до края на мѣсецъ априлий тази година възлиза около 60.000 лева. Мисли ли се, че ако единъ день се пожелае да се събере този недоборъ не само съ конфиску-

ване и задържане гаранциите на въ нищо не провинилият се чиновници, но и кожата им да се одерат и продайтъ, ще може да се покрие горниятъ недоборъ? Има се при това шанс да се удвои и утрои той, ако и за напрѣдъ върватъ работитъ така. Да се искатъ недобори отъ търговцитъ за стоки, които прѣди година даже и двѣ сж били получени отъ желѣзницитъ, продадени и прѣ-продадени, това улеснение на търговията ли е? Не се ли съ това прѣдизвиква цѣла пертурбация въ сметкитъ имъ. Не се ли е случвало съ васъ читателю, на справѣдливитъ ви възражения, че се прилага по-висока тарифа върху стоката ви отъ слѣдующата се, да ви се отговаря: „оплачете се въ Министерството, оттамъ рекламирайте“.

Голѣмо е злото което по този начинъ управлението на желѣзницитъ ни наниса на търговията изобщо, а частно на себѣ си. Половината отъ врѣмето прѣзъ годината чиновницитъ въ управлението губятъ за разглеждане на подобни рекламации, оплаквания и пр. и пр.

Какъ става че на годината, даже втора отъ деня на освобождаването стокитъ отъ станциитъ или влагалищата за стоки, се изискватъ отъ притежателитъ имъ недобори и съ това се прѣдизвиква цѣла пертурбация въ сметкитъ на г. г. търговцитъ и други, ще видите отъ слѣдующето:

По заведенъ редъ въ службата на търговското отдѣление. разнитъ недобори се съобщаватъ чрѣзъ поправки, издавани отъ главната контрола, въ тежестъ на виновнитъ чиновници. Сумитъ по тѣзи поправки, тоже по заведенъ редъ, се събиратъ отъ получателитъ или изпращачитъ съ стокитъ на които е станала грѣшката. Въ случай ако получателитъ или изпращачитъ откажатъ да внесатъ по доброволенъ начинъ недоборитъ, даватъ се подъ съждъ споредъ едно постановление на Министерския Съвѣтъ. Когато обаче по разни причини не може да бжде събранъ недоборътъ, виновниятъ чиновникъ е длъженъ да го внесе отъ своя джебъ, отъ заплатата си.

Понеже главната контрола съ провѣрката на сметкитъ е винаги назадъ, за което нѣщо много пхти е глобявана парично отъ централното международно счетоводно бюро въ Вѣлградъ, тя не е въ течението на текущитъ работи, а провѣрва тѣзи сметки и операции, които ѝ сж били прѣдставени прѣди 6 и 9 мѣсеца. По тази казвямъ, причина, почти всичкитъ издадени до днесъ поправки за недобори сж издавани на 6-ия, 9-ия мѣсець, даже и слѣдъ година отъ деня на извършването грѣшката. Отчетници, каквито сж началницитъ на влагалищата за стоки и на поголѣжитъ станции, въ мѣсеца само могатъ да прѣдизвикатъ, благодарение нѣмането на свѣства класификация или пъкъ благодаре-

ние своеобразнитѣ тълкувания на постановленията ѝ отъ контролата, недобори за десетъ, двадесетъ и повече хиляди лева. Ако, слѣдователно, тѣзи недобори не се съобщаватъ веднага и своевременно, както това се върши отъ другитѣ желѣзнопътни администрации, какъ ще могатъ отчетниците да ги събератъ? Не мисли се, че слѣдъ изтичането на 6-тия, 9-тия мѣсецъ и годината получателитѣ и изпращачитѣ може да промѣнятъ мѣстожителство, да фалиратъ, ако сж търговци, да умратъ и пр. и пр., а пъкъ още по възможното да откажатъ заплащането!

Има отчетници по желѣзницитѣ ни, на които цѣлитѣ мѣсечни заплати не сж постигали за да покриятъ недоборитѣ по такива поправки. Единъ чиновникъ, комуто цѣлата заплата се взима за недобори, прѣдизвикани по казания начинъ, иѣма ли да прибѣгне до крайни срѣдства, до кражба? Както щѣте, но той трѣбва да яде.

Още по-възмутителенъ е начинътъ по който се издаватъ тѣзи прочути поправки. Повечето отъ тѣхъ сж неоснователни, невѣрни, погрѣшени и като такива връщани обратно. Контролата издава поправка, че чиновникътъ на една станция, влагалище и пр. погрѣшно таксувалъ стоката или неправилно приспособилъ тарифата, и му се прѣдлага да внесе недоборътъ. Чиновникътъ връща поправката и

казва на контролата, че той правилно е таксувалъ стоката и приспособилъ тарифата и че не той, а главната контрола е направила грѣшка, като е приспособила друга тарифа и такса. Контролата признава грѣшката и издава контра поправка.

Разбирамъ единъ чиновникъ отъ една станция да направи грѣшка, да погрѣши тарифата, но не и една главна контрола, поставена да провѣрва операциитѣ и смѣткитѣ — да прави това.

Това е то послѣдната контролна инстанция по смѣткитѣ и операциитѣ на отчетниците по желѣзницитѣ ни, защото отъ 1896 година насамъ тѣзи смѣтки не се провѣрватъ вече отъ Върховната Смѣтна Палата. Послѣдната дума по тѣхъ има главната кантрела при търговското отдѣление въ управлението на нашитѣ желѣзници.

Какъ ви се вижда всичко това читателю?

Злото по тѣзи поправки не се състои само въ казаното до тукъ. Тѣ до толкова небрѣжно се издаватъ, че една и сжща стока въ една поправка на контролата се таксува по една тарифа, а въ друга — по друга тарифа или класъ. Значи, вмѣсто да опитватъ чиновниците, още повече ги заблуждаватъ. Това сж факти, които контролата не може и не ще посмѣе да откаже, нито пъкъ ще ги отдаде на друго, освѣнъ на пълната безпринцип-

ность въ службата и на нѣмането абсолютно никаква система въ работитѣ.

Сжиятъ хаосъ, сжията каша е и въ службата на бюро по счетоводството. За да ги охарактеризирамъ напълно ще си послужи съ слѣдующитѣ факти:

I. Въ Русенската гара единъ чиновникъ продавалъ билети отъ по-високитѣ, а не по-редни номера на билетитѣ, и сумитѣ по тѣхъ злоупотрѣблявалъ. Това нѣщо се продължавало съ мѣсеци и контролата не бѣ въ състояние да узнае за него по-рано отъ 5-ия или 6-ия мѣсецъ, т. е. едвамъ тогава, когато достигнала да провѣрва операциитѣ и смѣткитѣ на станцията за оня мѣсецъ, въ който е започнало злоупотрѣблението.

II. Въ Бургазката гара единъ чиновникъ, въ споразумѣние съ кондукторитѣ, дълго врѣме продавалъ некомпостирани билетитѣ, прибиралъ стойността имъ за себѣ си и вечеръ, когато кондукторитѣ се връщали, прѣдавали му билетитѣ неунищожени (неперфорирани) и тѣ на слѣдующия и послѣдующия день сж биле наново продавани и прѣпродавани.

III. Единъ началникъ станций цѣли мѣсеци не внасялъ въ хазната разнитѣ удържки на изплащанитѣ отъ него въ продължение на нѣколко мѣсеца платежни заповѣди по вѣдомости и ги злоупотрѣблявалъ. Счетоводството не могло да узнае за това докато външни лица не му обадили.

IV. Станциитѣ въ края на годината прѣдставляватъ смѣтки за осталитѣ имъ на лице, било въ наличностъ, било въ цѣнни книжа, суми. Контролата и счетоводството занитватъ самитѣ станции да обяснятъ, защо сж показвали въ смѣткитѣ си по-голѣми суми останали на лице у тѣхъ, когато споредъ партидитѣ имъ въ главнитѣ книги, водени отъ управлението, тѣзи суми трѣбва да бждатъ много по-малки. Обяснява се отъ послѣ, че партидитѣ имъ въ книгитѣ на управлението не сж биле задръжавани съ сумитѣ на много прашани тѣмъ пратки съ цѣнни книжа.

V. Единъ чиновникъ въ Разградската гара освобождавалъ стокитѣ, документитѣ имъ унищожавалъ и сумитѣ по тѣхъ злоупотрѣблявалъ, и пр. пр.

За да допълня картината ще приведа и този фактъ: администрацията на източнитѣ желѣзници съ едно писмо, отправено до управлението на нашитѣ желѣзници, въ което бѣше приключила два III класни билети продадени отъ нашата въ Каялий (Бургазката линия) станция за Т. Пазарджикъ, пишеше така: „Като ви прѣдставяваме тукъ приключенитѣ два билети продадени отъ станцията Ви въ Каялий прѣзъ мѣсецъ октомврий 1898 г. имаме честь да ви съобщимъ, че принадлежащата ни се частъ за разстоянието отъ Ямболъ до Т.-Пазарджикъ и до днесъ

не виждаме да е мината въ завършение на дѣлбата ни. Като чакахме да видимъ това въ смѣтките ви за ноемврий, декемврий 98 г. и януарий 99 г. и го нѣма, изпращае Ви самитѣ билети, за да екзаменуваме тази работа“.

Отъ разслѣдването по това се узнава, че и тия два билети били продадени по начинъ както разказаното за Русе и сумата злоупотреѣбена.

Ето, слѣдователно, резултатъ отъ добръ уредена контрола, отъ наврѣменно провѣряване и контролиране операциитѣ и смѣтките на чиновницитѣ. Нашето управление, нашата главна контрола, систематически и съ мѣсеци вършени кражби не може да узнае и хване. Каква е, слѣдователно, ползата отъ такъва контрола? Смѣшното въ случая е това, дѣто всичкитѣ почти дадени досега подъ сѣдъ чиновници за равни злоупотреѣбления сѣ били оправдавани отъ сѣдилищата и сѣ били на ново назначавани на служба. Какво характеризира всичко това? Нищо друго, освѣнъ българската поговорка, че рибата мирише отъ главата.

Що се касае до работитѣ въ рекламационното бюро, ще кажа само това, че докато се разгледа и се даде рѣшение по една твърдѣ проста, точна, ясна и справедлива рекламация, трѣбва да се изминатъ нѣколко мѣсеци, а често и година. Факти за това

сѣ излишни, защото съ мнозина отъ васъ, драги читатели, се е случавало подобно нѣщо.

* * *

Сега да видимъ какво е вършило и върши отдѣлението на движението при управлението на желѣзницитѣ ни.

Службата въ това отдѣление е разпрѣдѣлена на 3 бюро, а именно: бюро по контролата на движението, бюро по телеграфната служба и вагонпораспрѣдѣлително бюро. Всичкитѣ чиновници и служащи по станциитѣ, влагалищата за стоки, както и влаковия персоналъ, началницитѣ влакове, кондукторитѣ и спирачитѣ, служебно сѣ подвѣдомствени на това отдѣление.

Въ активътъ на службата въ тритѣ бюро на това отдѣление ще прочетете слѣдующитѣ невѣроятни, но за жалость вършени работи:

А. Твърдѣ бавното прѣнасяне транспортитѣ и стокитѣ на търговцитѣ до станциитѣ на мѣстоназначението, вслѣдствие което желѣзницитѣ ни сѣ плащали грамадни суми за обезщетение на прѣтърпѣвшитѣ. Наредбитѣ и правилницитѣ по експлоатацията на желѣзницитѣ ни прѣдвиздатъ опрѣдѣлени срокове за прѣнасянето и доставянето на стокитѣ, и за всѣко закъсняване и просрочване управлението ни е длѣжно да плаща обезщетения. До колко обаче това се пази ще разберете като ви кажа, че единъ вагонъ

натоваренъ и прѣдаденъ въ София, употребява цѣли двадесетъ и повече дни докато пристигне въ Варна. Единъ вагонъ, прѣдаденъ въ Русе, употребява 14 дни докато пристигне въ Шуменъ. Това може ли да се нарече желѣзнопътнo движение?

Б. На реда въ службата на това отдѣление се дължи фактътъ да стоятъ по 4 до 5 мѣсеца неразтоварени пристигналитѣ по стациитѣ пълни вагони и то тогава, когато нуждата отъ подвиженъ материалъ е била въшлюща. Притежателитѣ на стокитѣ отъ страхъ да плащатъ голѣми глоби за прѣстояването на вагонитѣ, не по тѣхна разбира се вина, отказватъ да получатъ стокитѣ, които отъ дългото прѣстояване въ вагонитѣ и отъ влиянието на атмосферата — защото е имало стоки стояли и въ открити вагони — се съвсѣмъ развалятъ, губятъ отъ стойността си и ставатъ негодни. Разносикитѣ по такива транспорти управлението е било принуждавано да признава въ загуба на желѣзницитѣ и да плаща отгорѣ обезщетения на прѣтърпѣвшиитѣ за стойността на стокитѣ и други загуби.

В. Прѣзъ врѣмето когато нуждата отъ подвиженъ материалъ се е чувствувала най много, когато търговцитѣ сж рискували да изгубятъ, да поврѣдятъ окончателно стокитѣ си, това отдѣление е допускало съ десетки вагони да се бавятъ съ мѣсеци неразто-

варени и неприбрани, само и само да се пакости. Такива сж случаетѣ съ вагонитѣ пращани съ разни материали на службитѣ въ Ямболъ, Бургазъ, Варна, Каспичанъ, Русе, Плѣвенъ и другадѣ. За да не се заплати единъ левъ за разстоваряне, — пуста економия! — разпореждано е било изчерпването на съдържането имъ да става постепенно и направо отъ вагонитѣ, т. е. вагонитѣ да служатъ за складъ. Такива вагони сж прѣстоявали по 30 дни въ Ямболъ и Бургазъ, по 20 и повече дни въ Русе, Варна и другадѣ. Даже въ столицата, прѣдъ очитѣ на управляющитѣ, тѣ сж прѣстоявали, докато бждатъ разтоварени по 5 до 10 дни.

Г. Правилницитѣ за взаимното употребление на вагонитѣ прѣдписватъ, че когато отъ чужда или съседна желѣзница пристигнатъ въ нашитѣ станции чужди вагони съ стоки, при завръщането на тѣзи чужди вагони, ако нашитѣ станции иматъ да изпращатъ стоки по направление на пътя, по който ще вървятъ вагонитѣ, да не ги връщатъ празни, но да товарятъ въ тѣхъ стокитѣ, а не въ наши вагони. По разпореждане обаче на движението чуждитѣ вагони сж били връщани празни, а пъкъ стокитѣ, които е трѣбвало да вървятъ тамъ, дѣто сж отивали празнитѣ вагони, върпки силното и твърдѣ справедливо настояване на чиновницитѣ по стациитѣ, по заповѣдъ на отдѣлението

сж били товарени въ наши вагони. По този начинъ вмѣсто да се ползуваме отъ чуждитѣ вагони, както правятъ другитѣ администрации съ нашитѣ — пращали сме наши вагони да се търкалятъ съ хиляди километри и отъ това, разбира се, по скоро да се поврѣждатъ и развалятъ.

Д. По разпореждане на сжщото това отделение спирани сж съ цѣли часове отъ работата си работнитѣ влакове, съ които сж работили стотини работници по поддържането, само и само да се угоди на извѣстни лица по начинъ да се откарватъ вагонитѣ имъ за разтоваряне съ машинитѣ на сирѣлитѣ влакове не тамъ дѣто всичкитѣ търговци товарятъ и разтоварятъ, а близо до завѣдѣнията имъ, за да не плащатъ разноски каквито всичкитѣ други търговци плащатъ. Можете си прѣдстави колко коштува спирането на единъ влакъ, който работи съ стотини работници!

Е. Двѣ години се изминаха отъ като се тури въ експлоатация централната ни линия, а именно парчето Плъвенъ-Шуменъ, както и линията Русе-Търново, по които се пхтува нощно врѣме. Какви сж удобствата за пхтуването по тѣзи мѣста и главно какво е освѣтлението на влаковетѣ, всѣки единъ отъ васъ, който е ималъ нещастieto да пхтува, е видѣлъ и разбралъ. Сумата оплавания, сумата скандали, не сж били доста-

тъчни да обърнатъ вниманието на управлението, за да се взематъ мѣрки и се отстранятъ тѣзи неудобства. За управителитѣ и началниците е свѣтло и топло, защото тѣ пхтуватъ въ служебень вагонъ съ печката му, съ лампитѣ му, съ канапетага и креслата му. Че нѣма нищо по-неприятно и по-утекително отъ да пхтувашъ цѣли нощи въ мракъ и студъ, тѣ не искатъ и да знаятъ. Не прѣувеличавамъ ако кажа, че вагони, а често и цѣли влакове, сж циркулирали безъ всѣкакво освѣтление.

Ж. Законътъ за полицията по желѣзнитѣ пхтища, както и конвенцията за взаимното употрѣбление на вагонитѣ, прѣдвиждатъ извѣстенъ срокъ за периодическа ревизия на вагонитѣ въ движение. Слѣдъ като сж пропхтували извѣстно число километри, вагонитѣ се подлагатъ на щателна ревизия. Такива ревизии, по изчисления, установено е да ставатъ всѣки три години веднажъ. Единъ вагонъ съ изтекълъ срокъ за ревизия, т. е. не на врѣме прѣгледанъ да ли отговаря на всичкитѣ условия за безпрѣпятственото му движение, поставенъ въ единъ влакъ, може да прѣдизвика не само катастрофа и годѣми нещастия, но и чувствителни загуби за желѣзницитѣ. На това, обаче, малко внимание се обръща. Сума вагони съ изтекли ревизии се пускатъ въ движение. Циркулирещи въ границитѣ на нашитѣ желѣзници такива

вагони съ мѣсеци се употрѣбляватъ и по едно щастие нищо опасно досега не сж прѣдизвикали. Въроятността, обаче, да прѣдизвикатъ единъ день много нѣщо, е повече отъ допустима. И ако, недай боже, ни сполети отъ това пѣкъя катастрофа, властитѣ ще обвинатъ ония нещастници, които сж придружавали влака, или пѣкъ които сж въ близката станция, а интелектуалнитѣ, прѣмитѣ виповници, ще останатъ ненаказани.

Много вагони съ изтекли ревизии се товарятъ отъ нашитѣ станции за станциитѣ на събѣднитѣ ни и други чужди линии, обаче администрациитѣ имъ сж отказвали приема нето на тѣзи вагони въ пограничнитѣ станции и управлението ни е било принуждавано да прави излишни разноси и ги прѣтоваря въ други, съ редовни ревизии. Такива случаи много на често ставатъ. Ето още единъ начинъ за увеличаване разхода по експлоатацията на желѣзницитѣ ни.

Готовъ съмъ и своеврѣмено ще подкрѣпя всичко изложено до тукъ съ хиляди факти.

* * *

Тракционното отдѣление при управлението на държавнитѣ ни желѣзници има само едно *материално бюро* при него. Това отдѣление се нарича още и *централно тракционно отдѣление*, защото отдѣлнитѣ тракции, съществуващи при Софийската, Бургаската и

Русенската линии, както работилницитѣ и магазинитѣ за материалитѣ и сѣчивата, заедно съ цѣлия тракционенъ персоналъ, сж подвѣдомствени нему.

По естеството на работата си, това отдѣление е най-жизненото и най-скѣпното за нашитѣ желѣзници, защото то борави съ цѣлия тракционенъ и подвиженъ материалъ. По негово прѣдставление и одобрение се купуватъ всичкитѣ локомотиви, вагони, разни желѣзни конструкции, машини и други сѣчива, консомативнитѣ и потрѣбителни материали и пр. и пр. Съ една рѣчь, всичко техническо нужно за експлоатацията на желѣзницитѣ ни.

Едно отъ главнитѣ условия за рационалното експлоатиране желѣзницитѣ ни, е, да могатъ тѣ да се снабдяватъ съ материали съответствующи на нуждитѣ, на цѣльта имъ и на интереситѣ на държавата. Между тѣмъ, ако разгледаме внимателно съставътъ на нашия тракционенъ подвиженъ материалъ, ще видимъ, че послѣдния не само че не съответствува на своята цѣль и назначение, но е тъкмо противенъ на нашето икономическо и културно състояние на страната.

За да бѣда по-ясенъ, ще разгледамъ този въпросъ по-подробно и ще се постарая по единъ най-систематически начинъ да истѣкна, до колко нашитѣ управляващи желѣзницитѣ ни сж проникнати отъ идеята да дадѣтъ

единъ на пълно отговаряющъ на нашето стопанско и економическо състояние потикъ.

I. *Машины.* На всички намъ е извѣстно, че нашитѣ желѣзници, въ по-голѣмата си частъ, сж планински съ нагорнища до 25 на хилядата. Това като е така, машинитѣ доставени до днесъ, трѣбваше да бждатъ на пълно съответствующи на профильтъ на линиитѣ ни, т. е. тѣжки планински машини, които да бждатъ въ състояние да тѣглятъ и при най-голѣмитѣ нагорнища единъ товаръ отъ 250 до 300 тона. Доказано е, че разносикитѣ на единъ влакъ, пренесенъ отъ двѣ машини, двойна тракция, както обикновено у насъ се върши, сж почти двойно по-голѣми ако този влакъ се искараше съ една машина. Тази е именно причината, гдѣто по напредналитѣ страни, въ послѣдно врѣме, не купуватъ вече машини, които не могатъ да тѣглятъ поне 300 тона по всичкитѣ направления на линиитѣ имъ.

При сегашното положение на машинното производство, непростително е за нашитѣ управители да не могатъ да прѣдвиждатъ толкова яснитѣ и близки нужди, на нашитѣ желѣзници, защото вѣсто да се доставятъ машини, каквито би отговорили на нуждитѣ, тѣ сж доставляли и купували машини, безъ да е държано смѣтка за нуждитѣ на желѣзницитѣ ни въ настояще и бждще врѣме. Така напримѣръ: отъ всичкитѣ наши купени

отъ насъ прѣзъ послѣднитѣ 10 години около 60 товарни машини, много отъ тѣхъ сж машини лѣки и не съответствующи на нашитѣ линии. Машинитѣ номера 28 до 35 „Вулканъ“, тендернитѣ стѣ № 102 до 109 „Мафай“, особено послѣднитѣ, сж много далѣчъ отъ да отговарятъ на нуждитѣ на нашитѣ желѣзници, понеже първитѣ по своята лѣкостъ могатъ да тѣглятъ по нагорнища отъ 25 на хилядата единъ товаръ до 130 тона най-много, или 8 натоварени десеттонни вагона, а само 6 петнадесеттонни. когато тѣ можеха да се поржчатъ съ по 10 тонна по-тѣжки и да тѣглятъ товаръ отъ 200 до 250 тонна при еднаква бързина, т. е. при еднакъвъ диаметръ на колелетата имъ. а вторитѣ — не само че не могатъ да теглятъ и толкова, но не могатъ въобще да се употребляватъ като машини за експлоатация, защото не притѣжаватъ и нужното пространство за вода и вжглища за да могатъ да изкаратъ единъ какъвъ годъ влакъ отъ една станция до друга по нагорнище отъ 25 на хилядата. Тѣ могатъ, както и работятъ само по свършено равнитѣ парчета по нашитѣ линии, като парчето отъ Сливница до Новоселци и отъ София до Червенъ-Бръгъ. А мѣжду тѣмъ тѣ сж купени на послѣдъкъ когато е трѣбвало да се държи смѣтка за профильтъ на нашитѣ желѣзници и да не се повтарятъ прѣдминитѣ грѣшки.

Ето защо нашата тракция при сравнително достатъчно количество машини, се намира въ едно безсходно положение и въ постоянна нужда от такива, понеже много от тях не могат да служат освѣнъ за маневри, както е случая съ тендернитѣ машини отъ 102 до 109.

Причината на това е, че вмѣсто да се приготвятъ нуждитѣ планове и поемни условия за машини съответствующи за нашитѣ линии и нужди и своевременно се поръчатъ за да бждатъ готови когато дотрѣбватъ, тѣ или се купуватъ на готово, каквито се намиратъ, когато се видимъ въ нужда, и то безъ всѣкакви условия или пъкъ ако се купуватъ по условия, последнитѣ биватъ заимствувани отъ други администрации, на които линиитѣ сж поставени въ съвѣтмъ друго положение и при други условия.

II *Вагони.* Нашата страна е изключително земеделѣческа и произведенията и не могат да бждатъ други освѣнъ продукти на земеделѣието и скотоводството. Това като е така, нашия вагоненъ паркъ на желѣзницитѣ ни трѣбваше да бжде снабденъ, прѣдъ всичко, съ вагони за транспортъ на жита, добитѣкъ—едъръ и дрѣбенъ, риба, сѣно и пр. При това и вагони съ нуждитѣ приспособления за военни транспорти, ние абсолютно нѣмаме, а пъкъ политическото ни положение на Балканский полуостровъ е отъ

такова естество, щото отечествения дългъ ни налагаше да се позамислимъ и върху този не по-малко важенъ въпросъ. Защото осждително е при дѣшната ни воена организация да купаме въ това отношение. Ако и да имаме нѣкои отъ горнитѣ видове вагони, които ужъ сж приспособени за казанитѣ цѣли, но тѣ далѣко не отговарятъ на нуждитѣ. Не тѣзи ли нужди прѣдизвикаха покупката на последнитѣ гнили вагони?

Въобще вагонния паркъ на нашитѣ желѣзници не отговаря на нуждитѣ на страната ни, а нѣкои отъ тяхъ иматъ и технически неудобства, поради което сж били отказвани отъ съседнитѣ и други администрации, да циркулиратъ по линиитѣ имъ. Така напримѣръ: Въ нѣкои отъ нашитѣ станции миналата година се натовариха нѣколко вагона съ едъръ добитѣкъ съ назначение за Цариградъ. Вагонитѣ се прикачиха на смѣсенитѣ влакове, като по бързи отъ товарнитѣ, и съ такива тѣ трѣбваше да пътуватъ непрекъснато до Цариградъ, защото всѣко спирание или откачване на живия добитѣкъ по станциитѣ е съпроводено съ неговото обезцѣняване. Защо това, нѣма нужда да обяснявамъ, защото всѣкому, мисля, е понятно.

Вагонитѣ се прѣдадоха въ Сарамбей на администрацията на Источнитѣ желѣзници, която отъ своя страна ги прикачи на ко-

респондирующия тѣхенъ смѣсенъ влакъ пхтующъ по направление къмъ Цариградъ. Щомъ, обаче, вагонитѣ стигнаха въ Одринъ, администрацията спрѣ по-нататъшното имъ пренасяне съ бързъ влакъ, откачи ги тамъ и ги остави да ги отправи на слѣдующия и послѣдующъ день като ги прикачи на товаренъ влакъ, пхтующъ много по-бавно.

Това откачване и отказване администрацията мотивира и оправда съ обстоятелството, че мѣждусието на нашитѣ вагони било малко и не отговаряло на влаковетѣ имъ, които за разстоянието отъ Одринъ до Цариградъ имали по-бързо расписание. Отъ силното движение вагонитѣ се клатили до толкова много, че абсолютно невъзможно било на агентитѣ имъ поставени да отслужватъ спирачкитѣ на вагонитѣ, да изпълняватъ службата си. Опасявали се даже и отъ дерайлиране.

Не е ли това една голѣма прѣчка за износътъ на този толкова важенъ за поминакътъ ни артикулъ? Ще рискуватъ ли и втори пхтъ търговцитѣ капиталитѣ си, когато видатъ, че стоката имъ, въ случая добитъкътъ, се излага на лишения и обезцѣнявания гладенъ и жеденъ да се държи по станциитѣ?

По нѣмане приспособени за транспортъ на риба вагони, тя се товари заедно съ багажитѣ и стокитѣ. Можете си прѣдстави какво е на тия багажи и стоки пхтували

въ съѣдство съ кошове риба. Обезщетения за поврѣдени по този начинъ стоки, не е да не сж плащани често пхти.

Прѣди една-две години стана нужда да се пренася сѣно и слама. Каква бѣше олеията за вагони, мнозина я знаятъ.

Не по-добрѣ въ това отношение стои и паркътъ на пхтнишкитѣ ни вагони. При доставката на тѣзи вагони, не се взима въ съображение, види се, масата на нашето население, вслѣдствие което пропорцията на класнитѣ вагони не е такава, каквато е нужна, а може да се каже просто копирана отъ тази на другитѣ администрации. Така количеството на третокласнитѣ вагони е далѣко недостаточне и въ сравнение съ първо и първо — второкласнитѣ, тѣ сж много малко.

Тукъ му е мѣстото да се запита: да ли е замислювано до сега учрѣдяването и вѣвѣждането на четвъртия класъ въ нашитѣ пхтнишки влакове, това единствено срѣдство за оттучване и отмахване убѣждението въ нашия селянинъ, че по-ефтино и по-добрѣ му е да пхтува пешкомъ, съ конь или съ кола. Не простително ще бѣде ако не се взематъ мѣрки за това. Мисля длѣжностъ се налага на управлението да постигне частъ по-скоро това отъ всинца ни желано нѣщо, защото не само че е отъ голѣмо значение за желѣзницитѣ ни, но и за самитѣ ни селяни,

за продуктивната сила на България. При-
мѣръ за това може да ни послужатъ трам-
вайтъ.

* * *

Още отъ самото начало на експлоатацията на държавнитѣ ни желѣзници се е чувствувала нуждата отъ свѣстенъ и опитенъ персоналъ, както за езекутивната частъ на службата, така и за управлението имъ. Нуждата по това до толкова е порасла прѣзъ 1896 год., щото управлението на експлоатацията, отъ сериозни опасения, изработи новъ служебенъ правилникъ за чиновницитѣ и служащитѣ по желѣзницитѣ.

Въ доклада си до Негово Царско Ви-
сочество управлението ето какъ, между дру-
гото, мотивира нуждата отъ този правилникъ :
1) че длѣжноститѣ по желѣзницитѣ дълго
врѣме, па даже и до днесъ, се смѣтаха за
не специални и се заемаха безъ разборъ —
кой какъ попадне; 2) че подобно вербу-
ване на чиновници и служащи безъ про-
грама, цензъ, изпитъ и пр., се оказва твърдѣ
врѣдно за службата по желѣзницитѣ и 3)
че прѣдъ видъ голѣмата важность на служ-
битѣ по желѣзницитѣ, правилното изпѣлне-
ние на които е свързано и съ безопасността
за движението по тѣхъ и пр. и пр. До
колко, обаче, е билъ спасенъ правилникътъ
и какъ се гледа на безопасността на дви-
жението, ще видите отъ слѣдующето :

Въ всѣка една отъ по-голѣмитѣ станции
ще наѣмѣрите по двама-трима практиканти
ученици, безъ заплата, между които и мла-
дежи съ пълно гимназиално образование.
Това се прави съгласно постановлението
на служебния правилникъ и съ единствената
цѣль, да се иматъ винаги приготвени хора
за завзимането на открившитѣ се ваканции
или пъкъ при случайтъ на нужда. Чис-
лото на тѣзи практиканти ученици до
днесъ възлиза на повече отъ 80 души на
брой. Мнозина отъ тѣхъ твърдѣ умѣло из-
пѣлняватъ почти всичкитѣ работи по служ-
бата и замѣстватъ по този начинъ много
платени чиновници, каквито, при отсъствието
на практикантитѣ, управлението би се при-
нудило да назначи. Изпѣлняватъ же тѣ почти
всичката работа, защото дълго врѣме — една,
двѣ, даже и по три години — се държатъ ужъ
да практикуватъ и изучаватъ службата, а въ
сжщностъ да работятъ при всѣвъвозможи ли-
шения, безъ да получаватъ нито пукната
пара. Възмугителното въ случая е това, че
когато се откриятъ ваканции за назначаване
въ първата ученическа или чиновническа
степенъ на длѣжността, не се назначаватъ
практикантитѣ, а съвсѣмъ вънкашни лица,
ползующи се съ протекцията и благоволе-
нието на всѣвъвозможи голѣмци, включително
началницитѣ на отдѣленията и министритѣ.

Отъ всичко това не може освѣтъ да се

дойде до заключението, че нѣкоя гениална глава въ управлението прилага по този начинъ своитѣ кръгли познания по економическото управление и експлоатиране държавнитѣ ни желѣзници, защото не прѣувеличавамъ като кажа, че повече отъ половината служба по станциитѣ и другадѣ се изпълнява отъ такива практиканти ученици и безплатни прѣносачи.

Мнозина отъ практикантитѣ по станциитѣ и другитѣ служби сж издържали още прѣди година и двѣ установенитѣ отъ правилницитѣ за назначаването въ длѣжности съ заплати изпити, показвали сж блѣстящи успѣхи, но поради завзимането на ваканциитѣ отъ вънкашни хора, или пъкъ просто поради не назначаване по економически съображения, държатъ се съ години да практикуватъ и работятъ безъ всѣкакво възнаграждение. Казахъ, че числото имъ е по-голъмо отъ онова на станциитѣ по желѣзницитѣ ни и, като прибавите още половина такива практиканти по влаковата и друга служби, ще оправдаете образувалото се въ обществото ни понятие, защо нашитѣ чиновници по желѣзницитѣ ни крадатъ.

Що се отнася до положението на ония нещастници, които съставляватъ продуктивната сила на желѣзницитѣ ни, като началницитѣ станции, машиниститѣ, началницитѣ влакове и другитѣ чиновници и служащи по

екзекутивната служба, то е отъ такова естество, че ще бѣде прѣдметъ на отдѣлна и обстоятелствена статия, която по-послѣ ще поднеса на читателитѣ си.

Слѣдъ прочитането на изложеното въ статията ми до тукъ, съставили сте си, драги читатели, едно понятие за положението на работитѣ въ управлението на държавнитѣ ни желѣзници. Обаче не е само това злото въ него. Изобщо, на управлението трѣбва да се отдаде сжществующия антагонизмъ и пълната разюзданостъ между чиновницитѣ по екзекутивната частъ на службата, които твърдѣ много коштуватъ на сѣжнитѣ ни желѣзници. Не другадѣ, а въ управлението трѣбва да се търсятъ причинитѣ на нѣмането абсолютно никаква солидарностъ въ персонала на разнитѣ служби, никаквъ иерархически редъ и никакво чинопочитание по-между имъ. На това именно се дължатъ не рѣдкитѣ случаи на караници и скандали по станциитѣ и другадѣ, на които, увѣренъ съмъ, мнозина отъ васъ сж били свидѣтели. Всичко това тѣ сж наслѣдили отъ своето началство, защото сжщиятъ антагонизмъ, сжщата разюзданостъ и не солидарностъ владѣе въ самото управление. Най-напрѣдъ тамъ, и то въ най-важното отдѣление, — въ търговското, е започналъ боятъ, дърпането на г-да контролоритѣ за коситѣ си, и то въ присѣдствението на началника на отдѣлението. Това е фактъ.

Каква оправия, какъв редъ по-нататъкъ очаквате отъ това управление?

Не само изъ между чиновниците въ управлението, но и между началниците на отдѣленията владѣе цѣлень антагонизъмъ. До това печално заключение се дохожда отъ многото и неоспорими факти на издаванитѣ отъ разнитѣ отдѣления окръжни наставления и опжтвания по службата, противорѣчущи едно на друго. Когато нѣкое отдѣление прѣдприеме да приложи нѣкаква мѣрка по своето вѣдомство, по своята служба, и тази мѣрка има нѣщо общо съ службата на друго нѣкое отдѣление, или пъкъ му противорѣчи, прѣдприетата мѣрка се прилага не иначе, а така, както отдѣлението което е поискало да я приложи. Въ такъва смисълъ веднага последватъ и разпореждания до подвѣдомственитѣ. Не се минава, обаче, много врѣме, току вижъ, последвало разпореждане за отмѣненіето на мѣрката. Характеристичното въ случая е това, че и единитѣ и другитѣ разпореждания носятъ подписа на министра.

На този хаосъ въ управлението, на описания редъ въ работитѣ, на антагонизма мѣжду чиновниците по езекутивната часть на службата, на нѣмането солидарность по между имъ, се дължатъ стотинитѣ случаи на изгубени колетѣ съ стоки; на разтоваряне стоки не въ станцията на назначението, а много по-далеко и послѣ връщани

обратно; на пълни вагони, откарвани въ Руссе, вмѣсто въ София; на пълни вагони дошли въ София, за тамъ назначени, но разкарвани по други станции и послѣ пакъ докарвани въ София за разтоваряне; на празни вагони неоткачвани отъ влаковетѣ въ станциитѣ за дѣто сж назначавани, а откарвани въ други — по-далечни, и послѣ връщани; на изпращане специални машини за докарване на заблудилитѣ се по този начинъ вагони и стоки; на, на, и пр. и пр. На тази, казвамъ, неокачествимостъ се дължатъ оскърбленията и грубоститѣ отправяни по телефона отъ чиновниците на началниците отдѣления и, въ замѣна на това, такива чиновници се повишаватъ и се поощряватъ, безъ да се помисли, че тѣ сж злото, защото не съ друго, а съ интриги, доноси, оскърбления и нагрубявания се занимаватъ. Такива чиновници сж вредни и за обществото.

Ето, любезни читатели, защо хубавитѣ ни желѣзници не сж принасяли и не принасятъ никаква полза нито за търговията, индустрията и пр., нито пъкъ за хазната, а постоянно сж прѣтърпѣвали и прѣтърпѣватъ загуби. Ще продължаватъ тѣ и за напредъ въ това направление, докато една желѣзна, една здрава и опитна ржка не пишне тамъ, дѣто трѣбва да се пишне.

Нѣдвѣйте мисли, че всичко това не е било

известно на тѣзи, отъ които е зависѣло отмахването му. Имало е и има чиновници, едни отъ които за всичко сж долагали писмено и устно, безъ да се страхуватъ че ще изгубятъ хлѣба си, защото котерията е била винаги готова да се хвърли отгорѣ имъ и ги удуши, а други — отъ страхъ да бждатъ уволнени, съ апатия сж гледали на всичко. Докладитѣ на еднитѣ сж бивали обезсилвани чрѣзъ разни хитрувания, или пъкъ сж потъвали въ неизвѣстностъ, когато се е виждало, че отъ тѣхното изваждане на масата ще има да се отговаря и пострада. На такива чиновници сж бивали хитро скроявани и приписвани разни прѣстѣпления, обвинявани сж били въ некадърностъ и незнание на службата, въ причиняване отъ тѣхъ хаоса, въ злоупотрѣбления, въ кражби и пр. и пр. Чрѣзъ тѣзи си козни, сжщинскитѣ виновници на злото сж успѣвали винаги, защото сж дѣйствували колективно.

Ако стане нужда всичко казано до тукъ ще подкрепя съ хиляди факти.

Това е въ общи черти положението на работитѣ по държавнитѣ ни желѣзници, до идването на г-на Бѣлиновъ за министъръ на Общественитѣ Сгради, Пхтищата и Съобщенията.

II.

Видѣхме какъ сж вървѣли работитѣ на нашитѣ желѣзници и какво е било положе-

нието имъ отъ самото начало на експлоатацията до идването на г. Бѣлиновъ за министъръ. Сега да видимъ въ какво се състоятъ взетитѣ отъ него радикални мѣрки и какво тѣ ще постигнатъ за уреждането на желѣзницитѣ ни, които, споредъ думитѣ му, цѣли 15 години сж били разрушавани.

Прѣди всичко ще кажа, че съ радикални мѣрки си служатъ само онѣзи хора, които сж напълно увѣрени и сигурни въ послѣдствията отъ прилагането имъ. Защото, радикалнитѣ мѣрки често пхти сж опасни и вмѣсто да поправятъ вѣжди, изваждатъ очитѣ. Сжщото постигна и г. Бѣлиновъ.

Въ желанието си да урежда, вмѣсто да изучи причинитѣ на злото, вмѣсто да започне постепенно, но за това пъкъ радикално дѣкуване, още съ първото си влизане въ министерството и поемане на управлението, заблуденъ отъ хора далеко стоящи до работата или пъкъ отъ приближенитѣ до него, но съ цѣль — той се хвърли на най-сжщественитѣ служби въ управлението на желѣзницитѣ ни и ги окончателно съсипа. Закри търговското отдѣление, като че ли въ закриването му и изхвърлянето отъ него доста чиновници, — между които и добри сили, и съ назначаването отпослѣ на тѣхно мѣсто хора съ абсолютно никакви познания по службата, — се е състояло всичкото зло въ работитѣ на желѣзницитѣ ни.

Ако г. Бѣлиновъ знаеше, че службата на търговското отдѣление е най-важната работа въ експлоатацията на желѣзницитѣ ни, че тя е душата за съществуването и напредъка имъ; че търговската частъ на службата е която може да имъ даде работа въ смисълъ на увеличение трафика, слѣдователно доходността на желѣзницитѣ ни; че отъ нея служба населението ни очаква всевъзможни улеснения за износа на произведенията му, откриване пазари за тѣхъ, поощряване по този начинъ народния ни поминъкъ и пр. и пр. и че чрезъ проученитѣ и добри комбинирани тарифи — ограничаване на чуждия вносъ, — той нѣмаше да посѣгне върху него и го закрие, защото злото въ случая, съ закриването на отдѣлението, е много голѣмо.

Видѣхме, че при наличността, при самостоятелното функциониране на това отдѣление, въ какво положение е била службата въ него, а сега, съ закриването му, богъ знае до какво доредже ще достигне тя.

Не въ закриването на отдѣлението, а другадѣ трѣбваше г. Бѣлиновъ да търси злото. И ако той съ свойственото на единъ въ пълната смисълъ на думата реорганизаторъ хладнокрѣвие, безъ да се влияе отъ никого, съ разчетливостъ и разумно погледѣше положението на заваренитѣ отъ него работи, безъ друго щѣше да схване, че всич-

киятъ хаосъ въ службата на това отдѣление се дължи не на самостоятелното му функциониране, защото той тамъ го потърси, а въ това, че по-голѣмата частъ отъ персонала въ главната контрола и другадѣ, още отъ самото начало и до днесъ, се е състоялъ и състои отъ хора, които не сж минали презъ всичкитѣ фазиси на службата, които не сж възкачвали постепенно стълбата, за да достигнатъ стѣпалото на контролата, а се е състоялъ и състои отъ хора, които само когато сж нѣтували по желѣзницитѣ, за да пристигнатъ въ София и влѣзватъ въ главната контрола и другадѣ, сж изучили службата, т. е. тѣкмо такива, каквито г. Бѣлиновъ, съ дохождането си за министъръ, наброй десетина души, назначи за да въведатъ и възстановятъ нужния редъ?!

Само въ добри уреденитѣ и умно управявани желѣзници, каквито сж Източнитѣ, Ромѣнскитѣ и други, само тамъ хората назначаватъ за контролѣри и по висши чиновници тѣзи, които сж минали всичкитѣ степени на езекутивната частъ на службата, добри познаватъ сточната, и не уволняватъ такива, които десетки години сж служили честно и съвѣстно, за да ги замѣстватъ съ нови, безъ всѣкакво понятие по службата, а напротивъ осигуряватъ положението имъ материално и морално. Тамъ началникътъ на едно отдѣление или бюро познава службата

отъ алфа до омега, инакъ той не може по никои начинъ да бжде такъвъ. Защото, вѣсто да направлява службата и опѣтва чиновниците, цѣлата му дѣятелность ще се състои въ опити да я изучава, както обикновено у насъ става. Сжщото е и съ цѣлия персоналъ въ управлението.

Имать си и хора, които постоянно обикалятъ близкитѣ пристанища, портове, пазари; въ стѣлкновеніе сж постоянно съ производителитѣ и потребителитѣ; изучаватъ на самото мѣсто откъдѣ и закъдѣ какви стоки и транспорти се изнасятъ и внасятъ и всичко това донасятъ въ търговското отдѣление, което пъкъ отъ своя страна направлява своята дѣятелность.

Намъ що ни трѣбва всичко това?! Службата въ търговското отдѣление нѣма нищо общо съ другитѣ служби по експлоатацията на желѣзниците ни. Тя е служба свършено самостоятелна и, като такъва, трѣбва да бжде дирижирана отдѣлно и твърдѣ умѣло. Желѣзниците ни само тогава ще постигатъ назначението си, когато търговската часть на службата, т. е. тарифната, контролната, счетоводната и пр. се поставатъ на висотата на положението си. По другитѣ желѣзници, дѣто хората сж разбрали значението на търговското отдѣление, не само че го не закриватъ, но часть отъ службата въ него, каквато е рекламационната, въвеждатъ и въ по-големитѣ гари.

Увѣренъ съмъ, че г. Бѣлиновъ въ скоро вѣме ще съзнае грѣшката си и ще вземе нужнитѣ мѣрки за възстановяване самостоятелното функциониране на търговското отдѣление, като подбере за него по-опитнитѣ и стари чиновници, а тѣзи, които не сж борабили съ езекутивната часть на службата, ги прѣпрати по станцитѣ, влагалищата за стоки и другадѣ.

По-нататѣкъ радикалнитѣ мѣрки на г. Бѣлиновъ се състоятъ въ слѣдующето: Подъ благовидниятъ протекстъ на проглушилитѣ свѣта економии, намали и така недостатѣчния надзоръ по поддръжката на желѣзницитѣ; намали секционнитѣ инженери, пикьоритѣ и четитѣ, и съ непосилното увеличение участѣцитѣ на еднитѣ и другитѣ, изложи въ опасность сигурностьта на движението. Уволни цѣлия персоналъ по контролата и надзора на работитѣ, които прѣдприятието по постройката на линията Русе — Търново имаше да довършва до прѣдаването. Тѣй щото работитѣ, извършени по линията прѣзъ мѣсецитѣ: май, юний, юлий и отчасти августъ — тогава стана прѣдаването — се извършиха безъ всѣкакъвъ контролъ и надзоръ отъ страна на правителството. А пъкъ съ намаляването и тѣй оскъднитѣ срѣдства по поддръжането, нанесе такъвъ ударъ на желѣзницитѣ ни, че до година или втора, може би, не ще бж-

датъ достатъчни двойно и тройно увеличени тѣ за привеждането на желѣзниците ни въ способностъ да издържатъ безпрѣятственно движение по тѣхъ.

Мислите ли, че всичко това е било вършено отъ економии? Поне менъ позволѣте да откажа, защото не се мина и единъ мѣсець, почувствува се нуждата и се започна нанаво назначаването на нѣкои отъ уволненитѣ инженери и чиновници, па даже и съвсѣмъ нови, не виждали желѣзницитѣ, съ тази само разлика, че до уволнението си първитѣ получаваха заплата, а сега единтѣ и другитѣ получаватъ надници. Между това положението на постигнатитѣ економии е таково, че сумитѣ, прѣдвидени въ бюджета за волнонаемнитѣ работници по поддържането на желѣзницитѣ за до края на текущата година, се свършиха още на 1-ий августъ. По нататъшното, слѣдователно, поддържане ще става пакъ чрѣзъ свѣрхсмѣтни кредити, противъ които толкова много масило се изхаби. Уравновѣсениятъ значи бюджетъ не дочака и втората половина на упражнението си!

По пхтя на прѣобразуваніята г. Бѣлиновъ издаде приказъ, че ще бжде немилостивъ къмъ провинилитѣ се, нѣма да се влияе отъ ходатайствата и протекциитѣ на когото и да било и ще уволнява всѣкого, който не си гледа работата.

Тази мѣрка, обаче, никакъ не му погрѣчи да уволни нѣколко души въ интереса на службата?!; други за извършени дѣйствиа, несъмнѣними съ службата?!; трети по това, че прѣди нѣколко години, чрѣзъ влиянието на високопоставени лица, сж били повишавани?! — за да ги замѣсти съ свои хора безъ всѣкакво понятие по службата! Въ старанията си да уреди желѣзницитѣ отиде дотамъ, че нагази въ просото и започна да уволнява и отъ чиновницитѣ по езекутивната частъ на службата и да назначава на тѣхно мѣсто свои и не знаещи службата хора.

Докога тѣзи игри съ нашитѣ желѣзници, по които се возятъ хора? Кой ли день тѣ ще ступнатъ главитѣ и на самитѣ играчи?

До като веднажъ за винаги не се разбере, че всичкитѣ служби и длѣжности по желѣзницитѣ сж технически и специални; до като не се съзнае, че и службата на спирачъ даже е служба за завизмането и умѣлото изпълнение на която се изисква извѣстна подготовка, и до като чиновницитѣ, било по езекутивната частъ на службата, било въ управлението, не прѣстанатъ отъ да бждатъ играчка на разнитѣ случайни голѣмци — нѣдѣйте очаква нищо добро отъ нашитѣ желѣзници. Защото на това именно нежелание да се разбере важността на желѣзницитѣ, която е отъ голѣмо значение за

държавата ни, се дължи плачевното имъ състояние.

Врѣме е вече да се замислимъ сериозно за уреждането на желѣзницитѣ ни, защото, повтарямъ, че ако тѣ сж били и сж първоизворътъ на финансовия ни батакъ, тѣ сж пакъ, които ще могатъ да поправятъ това положение въ страната ни, чрѣзъ създаването всѣвъзможни улеснения за напредъка на земледѣлието, скотовѣдството, търговията, индустрията и пр. и пр. Това е назначението на нашитѣ желѣзници, за постигането на което единственитѣ отговорници оставатъ управителитѣ имъ.

Ето защо, увѣренъ съмъ, че ако г. Бѣлиновъ мисли за напредъка на нашитѣ желѣзници, ще съзнае грѣшкитѣ си и ще трѣгне по правия нѣтъ. Сжщото очакваме и отъ новия директоръ на желѣзницитѣ ни г. П. Николовъ. Да се надѣваме ли? Ще видимъ.

Като иллюстрация на всичко изложено до тукъ нека послужи на читателитѣ потрѣсателната катастрофа станала на 23 тогѣ въ Горно-Бавската ж. п. станция съ пжтинския влакъ, идещъ отъ Радомиръ за София. Въ разстояние на единъ мѣсець двѣ такива катастрофи сж избѣгнати, а именно: въ Джумая и мѣжду София и Курило, до като третата ни сюрпризира въ Горня-Баня.

Цѣна 50 ст.