Сръ п. Кожа

Сръ п. Кожа

Георги Т. Данаиловъ

Нашитѣ Желѣзници

съ особно внимание върху линията

Централната—Свищовъ

София—1902.

ГК 2/100

Георги Т. Данаиловъ

НАРОДНА БИБЛИОТЕКА

Нашитѣ Желѣзници

съ особно внимание върху линията

Централната—Свищовъ

София—1902.

16088

НАРОДНА БИБЛИОТЕКА

Прѣдговоръ.

Подъ укоритѣ на мнозина мои съграждани — *свищовчане* — азъ се заловихъ да напишѫ и извадѭ на свѣтъ тази тукъ студия, съ намѣрение да докажа прѣдъ любезнитѣ си четци — покрай теорията на желѣзницитѣ, основитѣ на желѣзнопѫтната политика и историята на нашитѣ желѣзници — онова значение, което може да има въ ступанския животъ на страната ни линията, що съединява града Свищовъ съ другитѣ наши желѣзници. Свищовъ е родното ми мѣсто и макаръ да нѣмамъ днесь материални свързки съ него, сѫдбата му живо ме интересува. Като святиня се издигатъ прѣдъ менъ споменитѣ за оня кѫтъ, дѣто пръвъ пѫть видѣхъ свѣтлината на живота, и научихъ родната си рѣчь; дѣто за пръвъ пѫть чухъ отъ родителитѣ си Божието слово, отъ учителитѣ си — завоеванията на мисъльта, а отъ гражданитѣ си — насладнтѣ отъ трудолюбие и святия дългъ къмъ отечеството! При тие високи връзки, азъ не могѫ да оставамъ спокоенъ, когато Свищовъ прѣкарва мѫчни минути. Това ме накара да хвана, макаръ още слабото си и неопитно перо, за да защитя интереситѣ на града Свищовъ. И тукъ ми спомагатъ особното положение на града и естественото стечение на условията. Затова и азъ съмъ се мѫчилъ да издигнѫ особното значение на едно парче отъ нашата желѣзнопѫтна мрѣжа, не чрѣзъ прѣсилване на фактитѣ, а чрѣзъ най правдивото и естественно тѣхно комбиниране. Дали съмъ постигнѫлъ щѳгодѣ задачата си, ще остане на четеца да се произнесе.

Ст. София, 2 Декемврий 1901 г.

Г. Т. Д.

I.

Ступанско значение и история на пѫтищата изобщо.

Уводни забѣлѣжки. — Ступанско значение на пѫтищата. — История. — Сухоземни пѫтища. — Междуселски пѫтища и шосета.

Кога се замислимъ, макаръ съ слаби сили, върху историята на човѣшката дѣйность тукъ на земята, върху въпроса, кое е най-реално отъ завоеванията на човѣка прѣзъ дългата върволица на вѣкове, що образуватъ негова животъ, нашето внимание бива привлечено най-вече отъ три групи явления, които говорятъ за истинско реално завоевание въ областьта на неизвѣстностьта и за реаленъ прогрессъ въ живота. Въ тие три групи явления човѣкътъ е захващалъ съ философското „*нищо*“, и е достигналъ неописуеми резултати на *творчество*.

Между тия явления първо мѣсто заема *книгопечатането* или отливанието на човѣшката мисъль въ твърди форми, способни да се прѣдаватъ не само между живитѣ днесь човѣшки сѫщества, но и да се запазятъ за много бѫдѫщи поколения. Разбира се, че книгопечатането, като всѣки човѣшки институтъ, има своя история и първични форми, които се захващатъ отъ простото отбѣлѣзване на мислитѣ чрѣзъ писмена. Втората група явления съставлява *музиката*, която улавя звуковетѣ на небесната хармония и ги възвежда до велики творения, способни да възбудятъ и най-закоравѣла душа тукъ на земята. А третята група явления, това сѫ *пѫтищата* или по-право *срѫдствата за сѫобщение*, чрѣзъ които човѣкътъ е опасалъ земята и е покорилъ пространството. Тукъ най-добрѣ личи мощьта на човѣшкия гений: ние гледаме, какъ слабиятъ човѣкъ се носи съ бързината на молнията отъ поле на поле, отъ хълмъ на хълмъ и само мисъльта може да го възвърне къмъ покореното и изминѫто пространство. Това послѣдно завоевание, съ което човѣкътъ е станалъ вече царь на про-

странството, ще бѫде прѣдметъ на нашето тукъ изучване. И макаръ да нѣмаме нито врѣме, нито доста умствени сили да обгърнемъ тая область на човѣшкото творчество, ние неможемъ да се не запрѣмъ върху законитѣ, които сж го управлявали, както въ първитѣ моменти на изникването, тъй и при по-нататъшното развитие. Защото, както всичко създадено отъ ржката на човѣка, така и съобщенията си иматъ свои закони на изникване, развитие, най-подиръ и тѣ прѣслѣдватъ извѣстни интереси отъ живота на човѣка. Така щото и ние въ по-нататъшнитѣ изложения ще се спрѣмъ най-напрѣдъ върху ступанското значение на съобщенията и тѣхната роль въ икономическиятъ животъ на единъ народъ и като разгледаме това заедно съ историята на желѣзницитѣ — оная часть отъ съобщенията, която насъ най-много интересува—да можемъ и подобрѣ да се ориентираме въ темата. Защото ние само тогава ще можемъ да разберемъ добрѣ въпроса, ако разгледаме общитѣ закони на тия колоси на човѣшкия гений — срѣдствата за съобщение.

Пѫтищата, отъ какъвто видъ и да бѫдѫтъ тѣ, се намиратъ въ тѣсна свързка съ народното ступанство, особено съ една негова страна, която наричатъ *размѣна* на ступански продукти, на стока. между разнитѣ домакинства. Размѣната на ступански блага изобщо е свързана съ прѣнасянето на стоки отъ едно мѣсто на земната повърхнина къмъ друго. За да размѣни своето жито селянинътъ трѣбва да го прѣнесе, по какъвто и да е начинъ, до тържището; за да може занаятчията или фабрикантътъ да продаде изработенитѣ продукти, трѣбва тъй сѫщо да ги изнесе на пазаря или да ги прѣпраща къмъ такива мѣста, дѣто намира най-изгодни купувачи. Прѣнасянето на стокитѣ пъкъ отъ едно мѣсто на друго е свързано съ прѣнасяне на *лицата*, които сж ги произвели или които сж заети съ тѣхното разпродавание на тържището — *търговцитъ*. Или самъ селянинътъ, занаятчията, или пъкъ тѣхниятъ посрѣдникъ — *търговецътъ* — трѣбва да отиде съ стоката на тържището, за да се грижи за тѣхното разпродаване. Така е било въ моментитѣ, когато се е появила размѣната, така става въ много случаи и до днесь. Най-подиръ прѣнасянието на стокитѣ е свързано съ познаване на пазаря къмъ който тѣ се отнасятъ, неговата купувателна сила, цѣнитѣ на стокитѣ и пр. Ако селенинътъ или занаятчията но-

сятъ стоката си къмъ извѣстни тържища, правятъ го или защото знаятъ отъ опитъ, или защото сж се научили въ случая, че на даденото тържище ще намѣрятъ купувачи. Ще каже, *доставяние на свѣдения—новини* — за положението на едно тържище, неговитѣ условия въ даденъ моментъ и т. н. е тѣсно свързано съ прѣнасянието на ступански блага. Трѣба още тукъ да се оговоримъ, че службата на пѫтищата *не е само ступанска* защото още отъ най-старитѣ врѣмена на човѣшката култура и до днесь пѫтищата служатъ за много още други социални цѣли, като прѣнасяние на новини, които нѣматъ нищо общо съ ступанскитѣ явления, прѣнасяние на войници и т. н. Съ военни, администраторски и пощенски цѣли сж се строили напр. най-много отъ пѫтищата на стара Персия и Римъ. При всичко това, службата на пѫтищата, която се изразява въ прѣнасяние на стоки, хора и новини отъ едно мѣсто на друго по земната повърхнина, е посвѣтена прѣдимно на ступанската размѣна и ступанския животъ на обществата. Спорѣдъ това и пѫтищата, тѣхната мрѣжа, тѣхната бързина или ефтиния въ прѣнасянието най-добрѣ и най-правилно се оцѣняватъ отъ народно-ступанско гледище.

Единъ по-дълбокъ анализъ между пѫтищата или срѣдствата за съобщение и народното ступанство издига още по-вече значението имъ. Въ ступанската наука намира сѐ по-вече привърженици идеята на Offenberg'a, споредъ която *транспортътъ трѣба да се отнесе къмъ самия процесъ на производството.* Споредъ тая мисъль транспортътъ е една часть отъ процеса на производството, особно кога става дума за съврѣменното производство: едно продължение на самия този процесъ. Защото, казва Offenberg, „ступанскитѣ блага не сж нищо друго, освѣнъ извѣстна материя, въ извѣстно врѣме на извѣстно мѣсто. И тогава всѣко производство е промѣнявание на мѣстото отъ страна на материята“. Тази мисъль ще ни стане досущъ ясна, ако се вгледаме въ нѣкои случаи отъ самия процесъ на производството. Да вземемъ, напримѣръ, фабрикацията на памучни и ленени платове въ Англия, която е толкозъ развита въ тая страна. Тая фабрикация може да се разложи на нѣколко отдѣлни процеса, които прѣдставляватъ едно прѣобразование на материята. Трѣба най-напрѣдъ да се добие лена или памука; послѣ тия сурови материали да се прѣобърнатъ въ прежда; да се истъкатъ въ платъ, да се боядисатъ или

нашаратъ, дордѣто достигнатъ най-подиръ формата на сукно или платно, отъ които има нужда консоматорътъ. Добрѣ, но Англия не произвежда нито памукъ, нито ленъ, а тия материали се произвеждатъ далечъ отъ тая страна, въ Америка, Русия, Индия или Египетъ, и, за да могатъ да достигнатъ вратитѣ на англійската фабрика, тѣ трѣбва да се възползуватъ отъ съобщителнитѣ срѣдства т. е. да бѫдатъ транспортирани. Въ тоя случай процесътъ на добиването е отдѣленъ отъ самата фабрикация чрѣзъ другъ единъ срѣденъ процессъ — *прѣнасянието*, — който само свързва тия два крайни процеса. По тая причина срѣдния процессъ съставлява часть отъ самото производство. Най-подиръ до като изработеното сукно стои натрупано въ складоветѣ на фабриката, не може да изпълни ролята на ступанското благо и дори не би могло да се нарѣче такова, ако не достигне рѫката на консоматора. Изработеното отъ англійската фабрика сукно ще трѣбва да се прѣнесе отъ складоветѣ и до неговитѣ консоматори въ самата Англия или другадѣ. Съ други думи между процесса на самото производство и консомацията днесь стои по срѣдата пакъ транспортътъ. Изобщо при съврѣменнията характеръ на ступанското производство, дѣто добивътъ на сурови продукти, фабрикацията имъ и консумацията сѫ отдалечени чрѣзъ голѣми пространства отъ земната повърхнина, транспортътъ и пѫтищата сѫ едно необходимо условие на производството, една нераздѣлна часть отъ неговия процессъ; съ една дума — съврѣменното производство на ступански блага почива изцѣло на транспорта и срѣдствата за съобщение. Тоя транспортъ е съдѣйствувалъ най-много да се раздѣлятъ държавитѣ въ международнитѣ си търговски сношения, по думитѣ на пр. Dietzel, на държави за фабрикати и държави за сурови материали.

Друго е било съвсѣмъ значението на пѫтищата въ врѣмената на т. нарѣч. затворено ступанство, когато и придобиването на сурови материали, и обработването, и консумирането на готовитѣ продукти е било съсрѣдоточено въ рѫцѣтѣ на една и сѫща кѫща — домакинство, както що ставаше прѣди 20 — 30 години въ нашитѣ села, па става и днесь още въ нѣкои кѫтове на българско. Тѣхната ступанска задача тукъ е отстѫпвала на заденъ планъ.

Но значението, което транспортнитѣ срѣдства иматъ за едно народно ступанство, испъква още по-ясно *въ промънитѣ*,

които ставатъ, както въ самото производство, тъй и въ начинитѣ на размѣната, въ свързка съ промѣнитѣ и усъвършенствуванията на самитѣ транспортни срѣдства.

Прѣди обече да разгледаме тоя въпросъ, ние ще отбѣлѣжимъ, какво и пѫтищата иматъ своя история и развитие. Така *сухоземнитѣ* пѫтища трѣба да се смѣтатъ за по-стари отъ *воднитѣ*. И въ двѣтѣ категории пѫтища — водни и сухоземни — най-напрѣдъ сѫ служили, като двигателна сила, мускулитѣ на човѣшкитѣ рѫцѣ — прѣнасяне на гърбъ и рѫцѣ, тегление на допатата и т. н., послѣ сѫ биле приспособени силитѣ на животнитѣ и чакъ по-късно човѣкътъ се е додумалъ да приспособява стихийнитѣ сили — вѣтъра, огъня и парата. Ако вземемъ частно сухоземнитѣ пѫтища, които насъ особно интересуватъ тукъ, ще намѣримъ, че прѣдходници на желѣзницитѣ или механичното движение въ прѣнасянието — най напрѣдъ трѣба да се смѣтатъ проститѣ междуселски пѫтища, които прѣдставляватъ единъ видъ утъпкана земя отъ постоянно движение, а по-сетнѣ — и шосетата. Въ нова Европа, като оставимъ Римлянитѣ на страна, шосетата сѫ сравнително доста нови пѫтища. Още къмъ края на 13 вѣкъ въ напрѣдналата индустриално Англия между повечето градове сѫ сѫществували само междуселски пѫтища, които на есень отъ дъждоветѣ сѫ ставали дори непроходими. Шосетата сѫ захванали да се распространяватъ въ Европа едва отъ началото на 19 вѣкъ, особно въ свързка съ военнитѣ интереси и движения на Наполеона. Така отъ 1800 — 1810 год. Франция похарчи за шоссета до 300 милиона лева. Белгия имаше къмъ 1840 г. едва 1600 к. м, а днесь повече отъ 9000 километра. Прусия е имала въ 1816 година 3155 километра шоссета

„ 1876 „ 64975 „ „ „ *)
„ 1891 „ 86526 „ „ „ *)

Колкото се отнася до другитѣ видове срѣдства за съобщения — рѣчнитѣ, каналитѣ, моретата и пр., върху тѣхъ нѣма да се спираме, а ще прѣминемъ направо къмъ най-важнитѣ въ случая — желѣзницитѣ.

*) Landstrassen — R. van der Borght.

II.

История и ступанско значение на желѣзницитѣ.

История на желѣзницитѣ. — Прѣдимството прѣдъ другитѣ срѣдства за съобщение.— Промѣнитѣ, които докарватъ въ ступанския животъ на една страна.—Статистика на желѣзницитѣ.

Желѣзнитѣ пѫтища иматъ своя история. Пѫтища съ *дири и релси* е имало още отъ старо врѣме. Особно приспособление тѣ сѫ получили обаче въ планинската индустрия на Европа, дѣто сѫ употрѣбявани малки колички за носене на руда. Въ Harz е имало още въ 15 — 16 вѣкъ *дървени релси* за тая цѣль. Въ Англия дървенитѣ релси сѫ биле замѣнени съ тенекиени или тънки желѣзни пръчки, а въ 1738 г. тукъ сѫ употрѣбени за пръвъ пѫть излѣти желѣзни шини. Тѣ сѫ биле постепенно подобрявани, дордѣто най-подиръ Birkinshaw е въвелъ ковани шини. Отъ монтанната индустрия, дѣто количкитѣ сѫ се карали отъ силитѣ на животни, по желѣзни ковани релси, въ Англия желѣзнитѣ пѫтища съ животна сила сѫ влѣзли въ употрѣбление постепенно и за други прѣвозвания. Така въ 1801 г. се иска отъ парламента концесия за уреждането на желѣзенъ пѫть — ralway или tramway — между Croydon и London. Концесията е искана отъ страна на едно акционерно дружество; пѫтьтъ пъкъ щѣлъ да служи за прѣнасяне, както на вѫглища, тъй и за пшеница и други стоки. При това всѣки е могълъ да получи правото да се ползува отъ тоя пѫть съ кола и коне. Отъ тая дата нататъкъ всѣка година сѫ се искали отъ парламента подобни концессии, но за кратки растояния. Въ 1821 год. се иска отъ парламента концассия за релсовъ пѫть между извѣстнитѣ каменовѫглещни мини на Darlington и пристанището Stockton-on-Tees, но пакъ само за прѣнасяне на стока съ *конска сила*. Най-послѣ въ 1823 г. George Stefenson получава първата концессия за релсовъ пѫть

съ *парна машина* и за пѫтници. Още по-рано сѫщиятъ тоя George Stefenson бѣше приспособилъ парна кола — локомотивъ — на каменновѫглищния желѣзенъ пѫть въ Killingworth, близо до Newcastle. Въ 1826 год. Stefenson получи концессия за желѣзенъ пѫть между Liverpool и Manchester, който бѣ откритъ на 17 Септемврий 1830 год. Той се смѣта и първиятъ желѣзенъ пѫть въ свѣта. Както ще може да забѣлѣжи четецътъ отъ тия само нѣколко редове, изникването на най съвършеннитѣ днесь срѣдства за съобщение — парнитѣ желѣзници — стана въ Англия, страна, дѣто индустрията още отъ рано бѣ захванала да се развива и при това въ такъвъ единъ моментъ, когато тази индустрия достигаше сѐ по-вече и по-вече апогеята си. Отъ тукъ и свързката между назрѣлитѣ стунански нужди на една страна и по усъвършенствуванитѣ ѝ пѫтища — желѣзницитѣ. Съ други думи откриването на новитѣ пѫтища бѣ прѣдизвикано и докарано отъ развитата англійска индустрия къмъ края на 18 вѣкъ и началото на 19-ия. Че въ туй врѣме бѣ назрѣла нужда отъ единъ по усъвършенствуванъ транспортъ се доказва отъ обстоятелството, дѣто желѣзницитѣ, въпрѣки силната критика, захванаха бързе да се разпространяватъ не само въ Англия, но и въ другитѣ страни на Европа и Америка. Въ Англия напр. прѣзъ единъ периодъ отъ 1826—43 год. Парламентътъ удобри една сума за желѣзници до 80 милиона лири стерлинги; а пъкъ само прѣзъ 1844—47 г. — до 252 мил. лири! За това говорятъ още и слѣднитѣ цифри:

1856	г.	имаше	въ	Англия	8707	мили желѣзници
1869	„	„	„	„	15145	„ „
1897	„	„	„	„	21433	„ „

които заключаватъ въ себе си единъ капиталъ до 1090 милиона англійски лири или $27\,^1/_4$ милиарда зл. лева. Но не само въ Англия, дѣто усиленото производство имаше нужда отъ по-усъвършенствовани пѫтища, желѣзницитѣ сѫ расли така бързо; въ всички страни на културния въ ступанско отношение свѣтъ се забѣлѣзва сѫщиятъ ръстъ. Въ Съединенитѣ Щати напр. се отвориха първитѣ желѣзници въ 1830 година, които едва достигаха $64\,^1/_2$ километра, когато въ

1840	имаше вече	4.500	километра	
1850	„ „	12.000	„	

1870 имаше вече 80.000 километра
1896 „ „ 292.000 „ *)

Такова едно бързо развитие на желѣзницитѣ се дължи на тѣхнитѣ качества и прѣдимствата имъ прѣдъ другитѣ срѣдства за съобщение по сушата. Тѣзи прѣдимства могатъ да бждатъ събрани и изразени на кратко въ слѣднитѣ нѣколко точки.

1-о. Прѣнасянето по желѣзници, както на хора, тъй и на стока, може да става *съ много по-голѣма бързина*, отколкото при старитѣ способи на съобщение. Най-голѣмата бързина въ движението на конетѣ за едно непродължително врѣме, споредъ проф. Чупрова**), не надминава 12—15$^1/_2$ километра въ часъ. Така че и бързината на най-добритѣ дилижанси и пощенски кола въ Англия или Франция не е надминавала 15 km. въ часъ и това само при изключителни случаи. Най-добритѣ дилижанси въ Белгия сж прѣнасяли пжтници съ 10 километра въ часъ. Deniel и Jacqmin***) прѣсмѣтатъ, че бързината, съ която ставало прѣнасянието на стоки въ Франция по сухо прѣди желѣзницитѣ, не надминава 3_3 km. въ часъ. Jacqmin е прѣсмѣтналъ врѣзъ основа на данни за 1834—46 г. г., че при най-голѣма бързина стокитѣ сж изминавали тогава 60 km. въ день; а при обикновенна бързина — не повече отъ 25—30 km. Прѣносътъ по желѣзницитѣ още къмъ срѣдата на деветнайсетия вѣкъ е надминавалъ съ 3 пжти старото движение на стокитѣ и 7 пжти — на пасажеритѣ. Днесь бързитѣ тренове въ Европа иматъ, като обикновенно, изминаването на 60—70 km. въ часъ; въ Англия и Америка тия коефициенти сж още по-голѣми.

2-о. Прѣнасянето по желѣзницитѣ става на *много по-голѣми масси* — хора и стока—отведнжжъ. Това има особно значение въ нѣкои исключителни обстоятелства— война, гладъ и други нещастия.

3-о. Прѣнасянето по желѣзницитѣ става *редовно и непрѣкжснато* прѣзъ всѣко врѣме на годината, когато при ста-

*) Глед. Eisenbahnen (Geschichte und Bedeutung), отъ J. Cohn.

**) Глед. А. И. Чупровъ. *Желѣзнодорожное Хозяйство, томъ I. с. I. 1875 год. Москва.*

***) *Deniel.* De la construction et de l'exploitation des chemins de fer en France 1841. Jacqmin — de l'exploitation des chemins de fer. (Цитирано по Чупрова).

ритѣ способи на прѣнасянията голѣмитѣ дъждове и снѣгове съвсѣмъ сж спирали движението на хора и стоки.

4-о. Прѣнасянето по желѣзницитѣ е свързано *съ по-малка опасность* за живота, отколкото при дилижанситѣ и колата. До скоро имаше наистина распространено мнѣние, че нещастията по желѣзницитѣ били много по-голѣми, отколкото при старитѣ сухопжтни срѣдства за прѣносъ. Цифритѣ обаче показватъ противното. Така напр. отъ цифритѣ за нещастията при старитѣ и нови начини на съобщение се вижда, че за единъ периодъ отъ 1835 – 1875 г. г. е имало:

за жѣлѣзницитѣ { единъ убитъ на 5.000.000 пжтника, единъ раненъ на 580.000 „
за дилижанситѣ { единъ убитъ на 355.000 пжтника единъ раненъ на 29.570 „

Изобщо нещастнитѣ случаи при желѣзницитѣ сж 15—20 пжти по-малко, отколкото при дилижанситѣ.

5-о. Най-подирното и най-голѣмо прѣдимство на желѣзницитѣ е, че прѣнасянето съ тѣхъ става *много по-ефтино*. Прѣнасянето на пжтници съ дилижанситѣ е струвало въ Франция до 20 стотинки за лице и километръ — при най-бързитѣ и отъ 10—14 стот.—при обикновеннитѣ. Въ Англия тие цифри сж по-високи и вжтрѣшнитѣ мѣста на дилижанса стрували отъ 27 — 35 стот. за лице и километръ. Желѣзницитѣ още въ първо врѣме сж намалили прѣнасянето на пжтници на 6_{42} стот. за лице и километръ; днесь тая сумма спада срѣдно до 3_{85} стотинки, а за нѣкои желѣзници тя пада дори до 2 стот. Въ цѣнитѣ за прѣнасяне на стока има още по-чувствителна разница. Jacqmin смѣта, че прѣнасянето въ Франция за периодъ 1834—46 г. г. е струвало 45 стот. за тонъ и километръ, при голѣма бързина и 25 стот. за тонъ и килом. при малка бързина. Желѣзницитѣ още въ първо врѣме намалиха тоя коефициентъ до 12 стот.; къмъ 1874 год.— до 6 стот., а днесь срѣдно — до 3 — 4 стот. Прѣнасянето на нѣкои стоки днесь въ Англия струва много по-малко. Въ Вестфалия прѣнасянето на единъ тонъ за килом. е струвало до прѣди желѣзницитѣ 45 фенига, а сега е спаднало до 2_2 фенига. Нѣма нужда да прибѣгваме къмъ по-вече цифри! Perdonnet е прѣсмѣтналъ за 1864 год., че отъ прѣноса съ желѣзници има една икономия само въ Франция — по сравнение съ ди-

лижанситѣ — до 500 мил. лева, което съставлява процентитѣ на единъ 10 милиарденъ капиталъ, когато за французскитѣ желѣзници е било похарчено до тогава само 4 милиарда лева.

Но най-главната причина за бързото распространение на желѣзницитѣ трѣба да се смѣта тѣхното ступанско значение. За да вникнемъ по̀-добрѣ въ тоя въпросъ, ние ще разгледаме, какъ новитѣ и по-усъвършенствувани пѫтища влияятъ върху народното ступанство на една страна. Съ това ние ще се приготвимъ по-добрѣ, за да оцѣнимъ влиянието, което ще могѫтъ да иматъ нашитѣ желѣзници върху народоступанския ни битъ, промѣнитѣ въ ступанската ни култура, особно въ земледѣлското ни ступанство, които ще могатъ да причинятъ и т. н.

Споредъ по-вечето автори*) въ ступанската наука, промѣнитѣ, които могѫтъ да бѫдѫтъ прѣдизвикани въ едно народно ступанство отъ нови и по-съвършенни срѣдства за съобщение, се изразяватъ въ слѣднитѣ нѣколко положения.

Когато транспортнитѣ срѣдства ставатъ по-съвършенни — както е било напр. при прѣхода отъ живата сила къмъ механичната въ сухоземнитѣ, а тъй сѫщо и въ воднитѣ пѫтища — прѣносътъ става по-ефтинъ. Получава се възможнина съ едни и сѫщи расноски да се прѣнасятъ много по-голѣми количества стоки и прѣзъ много по-кратко врѣме. Когато пъкъ прѣносътъ стане по-ефтинъ, поефтиняватъ и прѣнасянитѣ стоки. Затова и казватъ, че когато съобщенията се развиватъ, прѣносътъ поефтинява, разноскитѣ по производството на ступански блага се намаляватъ, тогава поефтиняватъ и произведенитѣ ступански блага. Разноскитѣ по производството на ступански блага въ такъвъ случай се намаляватъ: — а) Отъ поефтиняването на суровитѣ продукти, употрѣбявани въ индустрията и донасяни често пѫти отъ далече; б) отъ поефтиняване на хранителнитѣ вещества, които употрѣбяватъ работнитѣ сили и пр.

Когато срѣдствата за съобщение се развиватъ и правятъ прѣноса по-ефтинъ, разширява се тържището за извѣстни ступански продукти. Напр. единъ продуктъ може да се продава на едно тържище само, ако разноскитѣ за негово произвеждане, както и разноскитѣ за неговото докарване до тържището не достигатъ до тамъ, щото при ступ. условия на туй тържище стане възможно да се произвежда тоя продуктъ на

*) Особно E. Sax: Transport und Kommunikationswesen.

самато тържище. Ако разноскитѣ за прѣноса се намалѫтъ, тогава има възможность да се носѫтъ тия стоки по-надалече и тамъ да се продаватъ по старата цѣна.

Туй влияние не е еднакво върху всички стоки. Обикновенно, по-скѫпоцѣннитѣ стоки, по-малки въ обема и съ по-малко разноски прѣнасяни, не чувствуватъ толкова поевтиняването на транспорта; но обемиститѣ и тежки стоки, каквито сѫ дървени материали, житни храни и пр. възприематъ до голѣма степень намалението на разноскитѣ по прѣноса. Въ туй отношение най-добъръ примѣръ могатъ да ни послужатъ промѣнитѣ, които сѫ станали въ житното тържище. До прѣди развитието на желѣзницитѣ и прилагание на парата въ водния транспортъ, житнитѣ произведения сѫ били прѣдмети на размѣна само въ мѣстностьта, дѣто сѫ се произвеждали; прѣнасянието имъ поради голѣмия обемъ е струвало толкова скѫпо, щото тѣ не сѫ могли да отидатъ надалечъ. Но развитието на желѣзницитѣ и воднитѣ пѫтища отъ срѣдата на нашия вѣкъ отиде до тамъ, щото житото днесъ може да издържа най-голѣмъ транспортъ. И брашното, което днесъ консомиратъ англичанитѣ или германцитѣ, е направено отъ жито, расло въ Съед. Щати, Аргентина, или Австралия. Изобщо прѣвратътъ, който пѫтищата направиха въ туй отношение, е грандиозенъ.

Усъвършенствуването на пѫтищата докара *развитие на производството* и по други причини. Когато пѫтищата станатъ по-съвършени, добива се възможнина съ по-малко капиталъ и трудъ да се извършватъ услугитѣ по прѣноса и тогава една часть отъ народния трудъ и капиталъ оставатъ свободни и търсятъ прилагание на друго мѣсто. Разбира се, че тая истина не може да намѣри мѣсто въ страни, като нашата, дѣто една часть и голѣма часть отъ народния трудъ остава не утилизирана, та тукъ новитѣ пѫтища могѫтъ да причинятъ много по-голѣми страдания, защото измѣстениятъ трудъ, който по-рано се е занимавалъ съ прѣнасяне на стоки, не може да намѣри най-скоро приложение; но въ страни съ развита индустрия, като Англия и Германия, тая истина намира пълно приложение.

Усъвършенствуването на пѫтищата докарва промѣни въ *самия характеръ на производството*. Докѫтъ различнитѣ страни сѫ горѣ-долу изолирани една отъ друга, всѣка една е прѣдадена на грижата сама да произведе потрѣбнитѣ ступански

продукти, но щомъ като се улесни размѣната, всѣка една отъ тѣзи страни захваща да се прѣдава по-вече къмъ произвеждание на такива продукти, които споредъ условията, може да произведе съ по-голѣмъ успѣхъ, а въ замѣна на тѣхъ да получи други продукти отъ чужбина. Защото и до днесь остава истина положението, че поради природнитѣ условия или различното развитие на населението, една страна или область може съ много по-голѣмъ успѣхъ да произвежда даденитѣ продукти отъ друга. Напр. Англия има всички условия за произвеждане на желѣзо съ най-голѣмъ успѣхъ, защото тукъ и желѣзото и топливото се копаятъ на едни и сѫщи мѣста. Не е чудно, че тая страна е станала класична по своитѣ желѣзни издѣлия. Южна Германия напр. може да прозвежда вино, когато сѣверна не може. Или Мюнхенъ напр. произвежда бира, каквато нийдѣ другадѣ не могатъ да произведѫтъ и т. н. Колкото повече транспортътъ между подобни центрове се развива, толкова и тѣ получаватъ възможность да се прѣдадѫтъ най-вече на онова занятие, което произвождатъ съ най-голѣмъ успѣхъ. Съ други думи улесненията транспоътъ докарва *специализация* въ производството, както между различнитѣ страни, тъй между разнитѣ части на една и сѫща страна.

Развитието на срѣдствата за съобщение докарватъ промѣни *въ системата на земледѣлческото ступанство.* Едно земледѣл. ступанство бива отъ една или друга система т. е. по екстензивно или по-интензивно, споредъ това, какво е участието на капитала, труда или природнитѣ сили. Земледѣлието прѣминава къмъ по-интензивна система, то захваща да употрѣбява по-вече трудъ или капиталъ, когато порастнатъ цѣнитѣ на земледѣлскитѣ продукти или пъкъ, когато пазаря може да погълне по-вече земледѣлски продукти. По тоя начинъ, ако срѣдствата за транспорта се подобряватъ, тѣ разширяватъ тържището за дад. земл. продукти, подигатъ цѣнитѣ имъ и съ туй докарватъ промѣни въ системата на самото земледѣлие. Примѣри отъ това можемъ да видимъ наврѣдъ изъ европейскитѣ държави. Развитието на земледѣлието напр. въ южнитѣ краища на Руссия, споредъ проф. Исаева, е до голѣма стѣпень свързано съ прокарването на нѣколко желѣзници прѣзъ тия краища. Съединенитѣ Щати напр. по условията на своето население не биха могли да прилагатъ такива интензивни системи въ земледѣлието си, ако не бѣха кръстосани

съ ефтини и бързи желѣзници и свързани изобщо съ такива добри срѣдства за съобщение съ голѣмитѣ консоматывни центрове на Европа. Въ Ливерпулъ напр., па и цѣла Англия употрѣбяватъ мѣсо отъ добичета, заклани въ Америка.

Развитието на пѫтищата е докарало, освѣнъ това, и промѣни въ институтитѣ на самата размѣна. Извѣстно е, че панаиритѣ изгубиха прѣдишното си значение и се замѣниха сега съ други институти на размѣната, благодарение най-вече на желѣзницитѣ. Промѣнитѣ въ характера на самата търговия днесь сѫ свързани съ развитието на пѫтищата и транспорта. Единъ английски писатель още въ срѣдата на 19 вѣкъ — Baxter *, — като е направилъ изучване върху силното развитие на търговията въ Англия, Франция, Съединенитѣ Щати и др. страни е дошълъ до заключение, че то е вървѣло пропорционално съ ръста на желѣзницитѣ. Особно той се старае да подтвърди своята мисъль съ едно сравнение между Белгия и Холандия. Той казва: „До появяването на желѣзницитѣ Белгия бѣше отрѣзана отъ европейския континентъ съ скѫпотия на сухопѫтния прѣносъ и съ недостатъкъ отъ водни съобщения; тя нѣмаше колонии; нейнитѣ кораби сѫ биле ничтожни. Желѣзницитѣ дадоха на Белгия прѣкъ и бързъ достѫпъ въ Германия, Австрия, Франция и направиха отъ Остенде и Антверпенъ важни портове за континента. Белгия скоро се обърна въ работилница на Европа и всѣко едно порастване на пѫтищата подигаше търговията ѝ. Холандия въ 1835 г. стоѣше много по-горѣ отъ Белгия. Тя е имала голѣми прѣдимства съ своята система отъ многобройни канали, съ своитѣ кораби, съ леснотията да бѫде съединена по Рейна съ сърдцето на Германия, съ транзита на нѣмскитѣ стоки, които сѫ се товарили въ Амстердамъ и Ротердамъ на холандски кораби. Холандцитѣ се опираха на тия прѣдимства и не бързаха да строятъ желѣзници. Слѣдствието на всичко това бѣ, че още въ 1850 г. Холандия изгуби нѣмската търговия, която прѣмина къмъ Остенде и Антверпенъ. За да си повърнатъ загубеното, холандцитѣ построиха желѣзенъ пѫть къмъ Рейна, което се свърши къмъ 1856 година; и тѣ сполучиха да си повърнатъ една часть отъ загубеното. Но да видимъ резултатитѣ. Въ 1839 г. вносътъ и износътъ на Холандия възлизаха на $28^1/_2$ милиона

*) *Baxter.* On Railway extension and its results. Journal of the Statistical Society of London 1866. Val. XXIII. (Цит. По Чупрова. Стр. 25).

лири стерлинги, а на Белгия — до $15^1/_2$ милиона. Въ 1862 год. тая сума се издигнала въ Холандия на 59 мил. лири стерлинги, а въ Белгия — на 78 милиона. По тоя начинъ, докѫтъ обращенията на вноса и износа въ Холандия се удвоиха, въ Белгия тѣ порастнаха на 5 пѫти и далечъ заминаха холандскитѣ".

Не по-малко е влиянието, което желѣзницитѣ сѫ произвели върху *цѣнитѣ* на ступанскитѣ продукти и тѣхното равномѣрно разпрѣдѣление въ една страна. При лошитѣ и скѫпи пѫтища всѣки единъ цѣнтръ има свои особни цѣни за единъ и сѫщи ступански продуктъ. Мѣстнитѣ условия на прѣдлагането и търсенето, нѣкои случайни явления, напр. недородъ, гладъ и пр. сѫ влияли изцѣло върху пазарнитѣ цѣни. При тия условия разликата въ цѣнитѣ на единъ и сѫщъ продуктъ — въ различнитѣ тържища — е била доста голѣма. Така Carey пише, че къмъ 40-тѣхъ години на 19 вѣкъ единъ бушелъ пшеница е струвалъ въ Охайо три пѫти по̀ ефтино отколкото въ Ню Йоркъ и Филаделфия, и т. н. Желѣзницитѣ, като поефтиняватъ прѣнасянето, даватъ лесnота да се занасятъ продуктитѣ отъ едно тържище къмъ друго за ничтожни цѣни и по тоя начинъ дѣйствуватъ за *изравняване въ цѣнитѣ на продуктитѣ* по разнитѣ тържища на страната. Гладътъ напр. който може, като се яви на едно мѣсто отъ територията, да докара нечувано по-рано покачване въ цѣнитѣ на селскоступанскитѣ продукти, днесь е обезсиленъ отъ желѣзницитѣ. Тѣ изобщо направляватъ продуктитѣ тамъ, дѣто има нужда отъ тѣхъ и съ това изравняватъ цѣнитѣ на тържището. Jacqmin разказва, че въ гладната 1866 год. въ Франция градътъ Вессерлингъ, отдалеченъ отъ Парижъ само на 645 километра, е билъ обезпеченъ отъ глада, като е получилъ само единъ вагомъ жито отъ Парижъ*). Въ Франция, по думитѣ на бившия Наполеоновъ министръ на търговията — Фокардъ де-ла-Рокетъ — произнесени въ 1866 година въ законодателния корпусъ, разницата въ цѣнитѣ на единъ хектолитръ жито по разнитѣ тържища на страната е била прѣзъ гладнитѣ години:

1818 година 40 лева
1847 „ 20 „

*) Цитирано отъ А. И. Чупрова—Желѣзнодорожное хозяйство, стр. 41-42. Изобщо по въпроса за „цѣнитѣ," ние се придържаме о споменатата книга на Чупрова.

1861 година 6—7 лева
1866 „ 3—4 „

Още по-добрѣ тая разница може да се забѣлѣжи въ Пруссия, отъ слѣднитѣ цифри:

Единъ шеффелъ пшеница е струвалъ въ Силбергоша:

Год.	По цѣла Пруссия:	Въ сѫщинска Прусия и Познань:	Въ Рейнската провинция и Вестфалия	Разница:
1817	122_2	96_1	166_3	70_2
1847	110_3	98_1	127_4	29_3
1855	119_5	112_6	130_4	17_8
1867	108_3	101_{11}	117_4	16_3

Сѫщитѣ резултати се получаватъ и за другитѣ видове житни храни. А отъ тия цифри може да се заключава, че съ развитието на желѣзницитѣ и разницитѣ между цѣнитѣ на селско-ступанскитѣ продукти въ различнитѣ тържища на страната се намаляватъ. Или, съ други думи, желѣзницитѣ изравняватъ цѣнитѣ на продуктитѣ и намаляватъ тѣхнитѣ колебания въ една страна. Въ международната търговия, това влияние на желѣзницитѣ е още по-голѣмо.

Да прѣминемъ сега къмъ статистиката на въпроса.

Значението, което желѣзницитѣ иматъ за ступанския животъ на народитѣ; тѣхното прѣдимство прѣдъ другитѣ пѫтища и по бързина и по сигурность и по ефтения; мощното орѫдие, което прѣдставляватъ тѣ въ рѫцѣтѣ на една държава за политичнитѣ и военни цѣли, най-подиръ за повдигане на ступанската и обща култура на народитѣ, сѫ причинитѣ, които сѫ дѣйствували и дѣйствуватъ отъ половината на 19 вѣкъ насамъ за бързото распространение на желѣзнитѣ пѫтища по земята. Въ $^1/_2$ вѣкъ отгорѣ по-голѣмата часть отъ земната повърхнина е прорѣзана на длъжъ и на ширь отъ желѣзници. Въ наше врѣме постройката на желѣзници расте съ още по-голѣма прогрессия. Нѣколко цифри**) ще могѫтъ да ни освѣтѫтъ по тоя въпросъ най-добрѣ.

*) Гл. А. И. Чупровъ I. с. стр. 43.

**) Цифритѣ, които даваме тукъ, сѫ заети най-вече отъ статията на K. Wiedenfeld, въ H.-W.-Buch der Staatswissenschaften II издание, „Eisenbahnstatistik".

	Най-напрѣдъ открити жел.	1860	1870	1890	1897
		въ	к и л о м е т р и		
Европа	1825	51919	103013	168416	263445
Азия	1853	1345	7784	15947	49764
Амѣрика	1829	53951	93775	170283	380384
Африка	1856	446	1782	4575	15948
Австралия	1854	226	1569	7799	23014
Цѣлъ свѣтъ	1825	107935	207923	367020	732255

Прѣдставената тукъ таблица, която ни дава цифритѣ по материци, показва прѣди всичко, че макаръ испърво распространението на желѣзнитѣ пѫтища да е вървѣло въ Европа най-бърже, скоро Америка надминава Европа и къмъ 1897 год. тя има вече 120 хил. километри повече желѣзници. Американскиятъ континентъ е много по-голѣмъ отъ Европа, но трѣбва да се помни, че бързиятъ ръстъ на американската желѣзнопѫтна мрѣжа се дължи най-вече на Съединенитѣ Щати. Изобщо на първо мѣсто по количеството на желѣзнопѫтнитѣ километри стои днесь Америка, послѣ иде Европа. Другитѣ материци, макаръ по-голѣми отъ Европа, стоѫтъ съвсѣмъ надирѣ. Тѣхната ступанска култура е изобщо по-ниска, та и нуждата отъ желѣзници тукъ не може да бѫде тъй голѣма. Колониалната политика обаче на Европейскитѣ държави, тѣхното надпрѣдварване да завладѣятъ по-голѣми тържища за своитѣ стоки, изнесе въпроса за постройки на желѣзници и въ другитѣ части на свѣта, особно въ Азия, на пръвъ планъ. Посрѣдствомъ желѣзницитѣ, Германия, Англия, Франция, Белгия, та дори и Русия се мѫчатъ вече да навлезатъ въ обширнитѣ пространства на Китай, Индия, Персия и Мала-Азия. Разбира се, че туй надпрѣдварване между държавитѣ ще даде скоро чувствителни резултати и мрѣжата на азиатскитѣ желѣзници, особно, ще захване да расте двойно и тройно по-бърже. Та не ще бѫде, може би, далечъ деня, когато азиатскитѣ желѣзници не само ще достигнатъ дължината на европейскитѣ, но и ще ги надминатъ.

Цифритѣ за общото количество желѣзници по земното кълбо даватъ най-добрѣ идеята за бързия ръстъ на тоя институтъ. Разгледани по 20-лѣтия желѣзнитѣ пѫтища сѫ порасли отъ 8641 килом. прѣзъ 1840 год. до 107936 кил. прѣзъ 1860, т. е. тѣхната дължина се е увеличила 11—12 пѫти; прѣзъ второто 20-лѣтие —въ 1880 год. тѣ достигатъ 367.020 кил., т. е. увеличили сѫ се 3 пѫти; прѣзъ третото 20-лѣтие до 1897 г., за която имаме точна цифра, тѣ достигатъ до

732.255 килом. т. е. имаме едно удвояване. Съ други думи относителниятъ ръстъ отслабва, защото и общото количество — въ цифри — е голѣмо.

Още по-голѣмъ интересъ въ това отношение ще прѣдстави слѣднята таблица, гдѣто сѫ дадени цифри за желѣзницитѣ на пѫ-видниятѣ държави въ свѣта, като е показано и тѣхното *относително значение* т. е. дължината имъ, измѣрена съ пространството на територията и гѫстотата на населението.

Страни и държави.	Година на първата желѣзнопѫтна линия	1840 km.	1860 km.	1870 km.	1880 km.	1890 km.	1897 km.	1897 година: Колко се пада на 100 кв. км желѣзн. км.	1897 година: Колко се пада на 10,000 жит. желѣзн. км.
Германия	1835	469	11088	18450	33411	42869	48116	8_9	9_3
Австро-Унгария	1838	475	5160	9761	18475	27015	33668	5_0	7_1
В. Британия и Ирлан.	1825	1349	16797	24383	28872	33229	34445	10_9	8_5
Франция	1838	427	9439	17462	26191	36672	41342	7_8	10_8
Руссия и Финландия	1838	26	1589	11243	23857	30957	40262	0_7	3_8
Италия	1839	8	1800	6134	8715	12855	15643	5_5	5_0
Белгия	1835	333	1695	2906	4112	5263	5904	20_0	9_1
Холандия и Люксемб.	1839	16	388	1275	2300	3061	3129	8_8	6_1
Швейцария	1845	—	1096	1449	2571	3199	3646	8_8	6_1
Испания	1848	—	1649	5295	7494	9878	12916	2_5	7_1
Португалия	1854	—	68	720	1150	2125	2358	2_5	4_6
Дания	1854	—	485	764	1579	1986	2543	6_5	11_1
Норвегия	1854	—	68	359	1059	1562	1938	0_6	9_2
Швеция	1851	—	531	1734	5761	8018	10169	2_3	20_5
Ромжния	1870	—	—	776	1387	2593	2880	1_7	4_7
Сърбия	1884	—	—	—	—	540	570	1_2	2_5
Турция и България	1860	—	66	291	1470	1765	2554	0_9	2_7
Гърция	1869	—	—	11	11	776	952	1_4	3_8
Съединенитѣ Щати	1829	5344	49255	85288	145835	268409	296745	3_8	42_2
Япония	1872	—	—	—	125	2333	4032	0_9	0_9
Китай	1887	—	—	—	—	200	482	—	—
Индия	1853	—	1354	7665	14800	26299	33820	0_8	1_1
Сибиръ	1894	—	—	—	—	—	3801	0_0	6_5
Египетъ	1856	—	443	1056	1500	1547	2824	0_2	2_9
Капска Земя	1860	—	3	103	1400	3326	3634	0_4	20_7
Бурската Република	—	—	—	—	—	120	1142	0_3	13_1
Република Оранжъ	1890	—	—	—	—	237	1340	1_0	63_8

Отъ тая таблица може да се разбере ръстътъ на желѣзницитѣ на всички туку-рѣчи европейски държави, па и на царствата отвънъ Европа. Отъ всички държави най-много желѣзници иматъ Съединенитѣ Щати— 296.745 килом., което число надминава дори общата сума на европейскитѣ желѣзници; въ Европа най-много желѣзници по дължина има Германия—48116 кил.,

послѣ иде Франция, Руссия, Англия и т. н. Най-малко желѣзници има между всичкитѣ държави Сърбия—едва 570 кил. За Китай сж показани 482 кил., но тая цифра се отнася до 1897 год., отъ когато тъкмо се захванаха истръгванията на разни концесии за постройки на желѣзници отъ страна на силитѣ, така щото Китай днесь трѣбва да има много по-вече линии отъ показаната цифра. Всичко това сж *„абсолютни“* цифри, защото показватъ само дължината на линиитѣ; за да има обаче човѣкъ ясно понятие за значението на разнитѣ желѣзнопжтни мрѣжи, трѣбва да изучи тѣхното *„относително“* число, което най-ясно говори за тѣхната интензивность и ролята, която могжтъ да извършватъ. Отъ абсолютнитѣ цифри напр. се вижда, че желѣзницитѣ на Руссия сж много по-дълги отъ англійскитѣ или белгійскитѣ, но това още не ни дава право да кажемъ, че Русия има повече желѣзници отъ Англия или Белгия. Кога трѣба да се сравняватъ различнитѣ държави по желѣзницитѣ имъ, трѣба за това да се взема относителната имъ величина, т. е. дължината имъ подведена подъ единъ общъ знаменатель, напр. общата повърхнина или населението на страната. Но затова че населението на разнитѣ народи не е еднакво гжсто, най доорѣ е да се прави сравнението по отношение на *пространството*. Подобни сравнения сж дадени на въпросната таблица. Отъ тѣхъ може да се види, че най-много желѣзници има въ цѣла Европа, па и въ свѣта изобщо — Белгия; послѣ нея иджтъ Англия, Германия, Холандия, Швейцария, Франция, Дания и т. н. Най-малко желѣзници иматъ въ Европа Русия, Норвегия и Турция. А изобщо най малко желѣзници отъ изброенитѣ държави иматъ Сибирь, Египетъ и Бурскитѣ републики.

По отношение на населението най-много желѣзници иматъ въ Европа — Швеция, Дания, Франция и т. н. Вънъ отъ Европа най-много желѣзници на 10000 жители се падатъ на Оранжъ—63_8 килом., Съединенитѣ Щати—42_2 кил. на 10000 жители а Капската колония — 21 килом.

Изобщо най-гжста е мрѣжата на желѣзницитѣ въ Европа и тъкмо централна, западна и Англия, т. е. тамъ, дѣто е ступанската култура по-висока, дѣто индустрията е прѣдимно развита и има нужда отъ пжтища, за да ѝ се донасятъ сурови материали, съ обработката на които е тя заета, както и да изнасятъ готовитѣ ѝ продукти къмъ консоматоритѣ. Съединенитѣ Щати въ сравнение съ тие мѣста на Европа иматъ много по-редка мрѣжа. Най-подиръ трѣба тукъ да отбѣлѣжимъ, че срѣднята гжстота на европейската мрѣжа — 2_7 километра на 100 кв. кил. и 6 кил. на 10000 жители е по-малка отъ гжстотата на желѣзницитѣ въ Съединенитѣ Щати, дѣто възлиза на 3_8 и 4_2 килом.

III.

История и ступанско значение на нашитѣ желѣзници.

История до освобождението.—Задължението на берлинския трактатъ.— Българската мрѣжа слѣдъ освобождението. — Законътъ отъ 1888 г. — Мрѣжата отъ 1894 год. и подирни промѣни.—Икономична оцѣнка.—Ступанската размѣна и мрѣжата.— Несъгласие съ икономичнитѣ условия на страната.

Първата линия на балканския полуостровъ, построена подиръ Парижкия трактатъ, бѣ желѣзницата, която съединяваше Дунава съ Черно Море, между Черна Вода и Кюстенджа*). Тя бѣ построена подъ влиянието на английската дипломация, въ свързка съ английскитѣ търговски интереси, но тя отговаряше и на стратегическитѣ планове на Турция, която по онова врѣме искаше да се укрѣпи най-много противъ Руссия. Тая линия се построи отъ английско дружество, като се захвана въ 1857 год. и завърши въ 1860 г., мѣсецъ Ноември.

Друга една линия, която е по-тесно свързана съ нашата територия и сждбата на нашитѣ желѣзници, е *Руссе-Варненската*. Дунавската провинция, особно източния четверожгълникъ, съ граница до Дунава и Черно Море, бѣше прѣдметъ на най-голѣмитѣ стратегични грижи на турското правителство. Тя бѣ отворена за русскитѣ настжпвания; нѣколко пжти вече прорѣзвана отъ русскитѣ войски, сега, подиръ кримската война, тя бѣ още по-силно застрашена отъ едно навлизание на русскитѣ войски, което караше Турция силно да се замисли и да иска подкрѣпа отвънъ, защото това бѣ и въ интереса на другитѣ велики сили — Англия най-вече. Като остави на страна старитѣ си планове за желѣзнопжтната мрѣжа на балканския полуостровъ, турското правителство мислѣше сега да съедини Цариградъ съ „Русчукъ“—главния административенъ

*) При историята на желѣзницитѣ по нашенско до освобождението ние сме се ползували най-вече отъ книгата на г. Дръ *Рад. Димчевъ — Das Eisenbahnwesen auf der Balkan-Halbinsel*, едно прѣвъсходно и цѣнно съчинение, но за жалость твърдѣ малко познато на българската публика.

центръ на дунавската область. Имаше даже и особенъ планъ отъ англичанина Layard, но това остана безъ резултатъ и въ 1861 г. виждаме да се издава особно ираде за постройката на една желѣзница отъ Руссе до Варна. Турцитѣ се радваха на тая линия, защото освѣнъ стратегичното ѝ значение, тя ги освобождаваше да харчатъ голѣми сумми за направата на Кюстенджанското пристанище, понеже сега Варненското можеше да се поправи съ по-малко разноски. Европейцитѣ въ Цариградъ, особно нѣмската колония, посрѣщнаха това събитие съ радость, защото пжтьтъ между Виена и Цариградъ сега се съкратяваше на 68 часа, а разноситѣ на 80—90 марки. Въ 1863 година се подписа контракта за постройката на линията между турския посланникъ Мусурусъ паша и главния прѣдприемачъ на Английското Дружество William Gladstone. Дружеството имаше основенъ капиталъ отъ 2.000.000 лири стерлинги, раздѣленъ на 45.000 акции, отъ които 9000 се поемаха отъ турското правителство. Линията трѣбаше да се свърши за три-годишенъ срокъ и бѣ отстжпена на компанията подъ концессия за 99 години, съ една субвенция отъ страна на турското правителство по 140.000 лири годишно за първитѣ 33 години; по 120.000 лири за вторитѣ 33 години и по 100.000 лири за послѣднитѣ 33 години. Постройката се захвана въ 1864 г. и понеже нѣмаше контрактъ, компанията строеше, както ѝ бѣше най износно. Разказватъ, че не само се е ползувала тя отъ земнитѣ и дървени материали безплатно, но е употрѣбявала мѣстното население на ангария за земнитѣ работи. Постройката е била най-проста, безъ по-скжпи мостове, а направлението на линията е минало прѣзъ пусти пространства, като е оставила голѣмитѣ по онова врѣме градове Шуменъ и Разградъ на страна. Както и да е, линията е била свършена къмъ 1867 година, а когато компанията е трѣбало да я прѣдава, по-голѣмата ѝ часть е била подъ вода залѣна. Самата експлоатация отсетнѣ е ставала недотамъ правилно, така щото нѣмскитѣ и други вѣстници сж прѣпълнени съ най-голѣми куриози за движението на тая първа въ днешната българска територия желѣзница. По-сетнѣ българското правителство бѣ заставено да я купи за 44.500.000 лева, когато, по оцѣнката на специална коммисия, тя не струваше съ всичкия си подвиженъ материалъ повече отъ 18,575.000 лева.

Освобождението завари и южна България, прорѣзана отъ двѣ линии—*Сарамбей—Пловдивъ—Андрианополъ—Цариградъ*

и *Търново-Сеймен*ъ—*Нова-Загора*—*Ямболъ* — които съставляватъ часть отъ така нарѣченитѣ „*Източни желѣзници*“. Тая мрѣжа има една твърдѣ интересна история. Тя стана въ свързка съ широкитѣ планове на Турция подиръ кримската война — да се постави стратегично въ по-благоприятни условия срѣщу нѣкои възможни външни нападения,—както и съ политиката на европейскитѣ индустриални държави — да отворятъ тържищата на балканския полуостровъ за своитѣ фабрикати. Станаха разни изучвания отъ европейски инжинери и се установиха двѣ важни направления. Едни, подъ влиянието на Ami Boué и v. Hahn конструираха главната артерия на турскитѣ желѣзници да минава отъ Цариградъ къмъ Адрианополъ и отъ тамъ по долината на Марица, ихтиманския проходъ, Софийско поле, долината на Морава къмъ Бѣлградъ и Виена—съ една дума по стария римски пѫть на балканския полуостровъ. Тоя пѫть е изучванъ и установенъ отъ инжинеритѣ Charles Léger и W. v. Pressel. Втори единъ планъ имаме, съставенъ отъ французския инжинеръ A. Dumont, на ромѫнска служба, който искаше да съедини Цариградъ прѣзъ Адрианополъ, Шуменъ, Руссе, Букурещъ, Крайова и Вирчерова съ Европа. Най-послѣ въ 1865 г. „Диванътъ“ е удобрилъ първия проектъ. Въ свързка съ тая главна артерия имаше още други линии, които щѣха да съединятъ морето при Еносъ и Солунъ съ вѫтрѣшностьта на Турция. Цѣлата мрѣжа бѣ проектирана на 2500 километра. Подиръ редъ несполучливи финансови опити, върху които нѣма да се запираме*), Турция сполучи да намѣри единъ испълнитель въ лицето на баронъ Hirsch. Постройката се захвана прѣзъ м. Мартъ на 1870 година, по концессия, съ привилегии, каквито може да измисли само лукавиятъ европеецъ. Линиитѣ се строѣха отъ морето навѫтрѣ, най-вече подъ натиска на нѣкои сили, за да могѫтъ материалитѣ нуждни при постройката да дохождатъ отъ Англия, Белгия и др. по море. Линиитѣ се строеха по единъ най-простъ и икономиченъ начинъ: земята се не заплащаше, дървенитѣ материали се вземаха безвъзмездно отъ родопскитѣ гори, а населението работѣше ангария. Както и да е, постройката слѣдваше и линията Цариградъ—Сарамбей се отвори

*) Подробности по тоя въпросъ у г. Д-ръ Р. Димчевата книга Das Eisenbahnwesen auf der Balkan-Halbinsel — отъ която и ние се ползуваме тукъ — Стр. 16 — 56.

прѣзъ Юния 1873 година, а другата часть — Търново-Сеймен—Нова-Загора—Ямболъ — една година по-късно — на 17 Декември 1874 година. Тия желѣзници и до днесь още оставатъ подъ експлоатацията на извѣстната Хиршова компания. Развитието на другата часть отъ мрѣжата на „източнитѣ желѣзници“, като несвързани съ нашата днесь територия, нѣма да ни занимава тукъ. Ще спомена самo, че, мѣсто проектиранитѣ 2.500 километра желѣзници, баронъ Хиршъ построи само 1179 километра, съ всевъзможни измѣнения, които бѣха само въ негова интересъ.

Освобождението свари по този начинъ нашата страна съ двѣ желѣзнопѫтни линии. Едната съединяваше Руссе съ Варна, другата вървѣше по долината на Марица — отъ Сарамбей прѣзъ Пловдивъ и Едрене до Цариградъ, съ едно отклонение до Ямболъ. Мѫчно е да се каже, какъ щѣше да погледне на желѣзницитѣ младото наше княжество, ако въпросътъ за тѣхъ не бѣ прѣдрѣшенъ, както чрѣзъ договоритѣ на Турция, които по Берлинския Конгрессъ падаха върху новото княжество, така и отъ Самия Конгрессъ, който наложи върху княжеството постройката на една линия, която да съединява сръбската желѣзница съ желѣзницитѣ на Ориенталцитѣ и така да се отвори пѫтя между Виена и Цариградъ прѣзъ Бѣлградъ и София. Още отъ самото начало на нашето сѫществуване, ще рѣче, ние бѣхме задължени да се хвърлимъ въ постройка на линия, която бѣ прѣсмѣтната да служи по-вече на чуждитѣ икономични и стратегични интереси, отколкото на нѣкакви наши държавни и ступански нужди. Европа прѣсмѣтна, че е необходимо да си отвори пѫтя къмъ Цариградъ прѣзъ двѣ направления, та въ случай на нѣкакви русски настѫпвания къмъ тоя пунктъ на турската империя, да може и тя, въ лицето на Австрия, да се яви като противовѣсъ. Тукъ обаче испъкнаха и други — чисто *икономични интереси*. Нѣмската индустрия, макаръ още не съзнателно, поиска да си отвори пѫть къмъ тържищата на ориента, дѣто до тогава боравяше Англия. И въ едното, и въ другото отношение нѣмската политика сполучи, както се вече съзнава отъ всички наши съврѣменници. Не можемъ тъй сѫщо да не отбѣлѣжимъ, че русситѣ разбраха още тогава тенденцията на нѣмската политика и поискаха да ѝ се противопоставятъ, като построятъ друга една линия прѣзъ нашата страна — отъ Свищовъ къмъ София и Македонската граница. Какъ

се развиваше тогава тоя въпросъ и защо подобна една линия не успѣ, ние — по-младото поколѣние — не можемъ още да разберемъ, защото третиранията по него сж още тайна, запазена отъ държавнитѣ ни мжже, които тогава играѣха първостепенна роль и които, като още млади и въ активнитѣ политични борби днесь, не сж могли да ни дадѫтъ своитѣ „мемоари“ напечатани, или поне въ ржкопись. Както и да е, но едва ли ще бжде грѣшка да се прѣдполага, че русскиятъ проектъ за централната наша желѣзница не успѣ, главно поради съвѣтитѣ и прѣчкитѣ на нѣмската политика. Загубата обаче за нашитѣ политични и икономични интереси отъ изоставянето на тоя проектъ се чувствуватъ добрѣ още днесь, но ще се почувствуватъ още по-силно въ случай на нѣкоя военна евентуалность на Балканитѣ, каквато може скоро да настжпи. Съ тия разсжждения искаме да установимъ прѣди всичко, че въпросътъ за нашитѣ желѣзници бѣ отъ началото на нашето сжществуване, като самостойна държава, прѣдрѣшенъ и въ ущърбъ на нашитѣ политични и икономични интереси. Ние имахме да испълнимъ единъ планъ, създаденъ отъ Турската империя, който не можаше да се срѣщне въ всички точки съ задачитѣ на новосъздаденото княжество.

Силитѣ, въ лицето на Австро-Унгария, настояха за испълнението на чл. чл. X, XXI, и XXXVIII отъ Берлинския конгрессъ и прѣзъ пролѣтьта на 1883 година имаше въ Виена срѣща на прѣдставителитѣ отъ Турция, Австрия, Сърбия и България, дѣто се подписа добрѣ извѣстната на нашето общество конвенция à quatre*) и се рѣши, че ние трѣбва да захванемъ и довършимъ линията Царибродъ—София—Вакарелъ до Бѣлово и да я прѣдадемъ на експлоатация най късно до 15 Октомврий 1886 година. Не стигаше това, ами нашитѣ делегати, покойнитѣ министри Н. Стойчевъ и К. Стоиловъ трѣбваше да подпишатъ една по-рано подготвена между Австрийското правителство и Сръбского конвенция, по която съединението на турската желѣзница „Скопие—Солунъ“ ставаше прѣзъ „Нишъ — Враня“, намѣсто прѣзъ „София—Кюстендилъ“, както бѣ първиятъ планъ. Това бѣ явно стъкмено противъ плановетѣ на Руссия и нейнитѣ интереси за едно съединение на Дунава

*) Гледай — „Конвенция за свързване на желѣзнопжтнитѣ линии и пр.“ Сборникъ отъ закони по М-во на Общ. зграли, пжтища и съобщения, издание — 1896. Стр. 120.

съ Македония, прѣзъ Кюстендилъ, но това задѣваше чувствително и нашитѣ политични и икономични интереси, като туреше за дълги години граница на икономичнитѣ и обществени сношения междя България и сърдцето на Македония. Тая конвенция е била санкционирана отъ българския Князь съ указъ още прѣзъ Декември 1883 година, та и постройката на линията трѣбваше да се захване. Като слѣдствие отъ това задължение трѣба да се смѣта и *„законътъ за желѣзнитѣ пжтища“* въ България отъ 1884 г., утвърденъ прѣзъ Януари 1885 година. Тоя законъ тури основата на нашата желѣзнопжтна политика. Той нарежда, че нашитѣ желѣзници трѣбва да бждѫтъ държавни, да се експлоатиратъ отъ държавата, че тѣ трѣба да се строятъ по отдѣленъ законъ, съ особени кредити и отъ заемни срѣдства и т. н.

Постройката на линията Царибродъ—София—Вакарелъ бѣ рѣшена отъ Събранието сжщата есень съ специаленъ законъ, въ размѣръ 115 километра за 17 милиона лева, споредъ проектитѣ, разбира се. На 21 Май 1885 година тя бѣ дадена за построяване на български прѣдприемачъ — Ив. Грозевъ — за една сумма отъ 16.990.000 лева. Но поради войната и други причини тя закъснѣ, така щото можа да бжде отворена за експлоатоция едва на 23 Юни 1888 година. Къмъ сжщото врѣме прѣмина въ ржцѣтѣ на държавата и Руссе — Варненската линия. Тя бѣ отворена по финансови подбуждения още по-рано, но се тури подъ държавна експлоатация на 10 Августъ 1888 година. Така щото лѣтото на 1888 година трѣба да се смѣта, като дата на *първитѣ наши държавни желѣзници*.

Къмъ края на сжщата — 1888 год. (указъ № 288 отъ 18 Декември) се прокарва новъ законъ, който нарежда постройката на други двѣ линии *Ямболъ—Бургасъ* и *Каспичанъ* —Шуменъ—Търново—Севлиево—Ловечъ—Плѣвенъ — София — Кюстендилъ и освѣнъ това — пристанищата Варна и Бургасъ. Отпуща се сжщеврѣменно на правителството единъ кредитъ отъ 92 мил. лева; като се опрѣдѣля за линията Ямболъ — Бургасъ 11 милиона; за Централната 75 милиона и за пристанищата — 6_5 милиона. И най подиръ — разрѣшава се постройката да стане или по ступански начинъ — отъ самата държава, или да се даде на прѣдприемачъ (à forfait). Оставаше само да се намѣрятъ пари и да се захванятъ построй-

китѣ. Пари въ прѣдполагаемиятъ размѣръ не се намѣриха (заемътъ сключенъ прѣзъ 1889 год. бѣ само 30 милиона и постройката на прѣдначъртанитѣ линии не се захвана на скоро. Прѣдприе се само построяването на Ямболъ—Бургаската линия, по ступански начинъ, още прѣзъ 1889 година, която и наскоро — 18 Май 1890 г. се отвори за експлоатация.

Правителството обаче не се отказваше да испълни и останалитѣ части на закона отъ 1888 г. и скоро — слѣдъ като сключи прочутиятъ 6% ипотекаренъ заемъ отъ 1892 г. на номинална сума 142 мил. лева, — захвана постройката и на централната линия и на пристанищата.

На 2-й Декември 1893 год. се откри за експлоатация линията София—Перникъ — часть отъ голѣмата наша трансверсална линия, която се построи по̀ скоро, поради голѣмата ѝ важность, да снабдява нашитѣ желѣзници съ каменни въглища. Постройкитѣ на други нѣкои части отъ централната линия, както и на пристанищата, се продължаваха още и прѣзъ 1894 година, когато се издаде единъ новъ *„законъ за проектирането и построяването на желѣзнопѫтната мрѣжа въ България“*, утвърденъ съ указъ отъ 20 Декември 1894 год. Тоя законъ внесе нови нѣща въ нашитѣ желѣзници. Най напрѣдъ той измѣни посоката на централната линия, която сега остави Балканътъ и се приближи къмъ Дунава и намѣсто 3 голѣми наши градове, тя минаваше сега само прѣзъ Плѣвенъ. Опрѣдѣлиха се, кои линии ще бѫдѫтъ *„първостепенни нормални* и кои *второстепенни линии“*, както дѣли тоя законъ нашата мрѣжа.

Първостѫпенни ставаха: централната, въ измѣнената ѝ посока; линията, която ще съединява Руссе съ Централната при Поликрайще и която отъ тукъ ще прѣсече Балкана; линията Сарамбей—Чирпанъ—Ст.-Загора—Нова Загора, или тъй наричаната отпослѣ „Паралелната“ линия; както и продължението на С.—Пернишката линия до границата.

За второстѫпенни ставаха: единъ клонъ отъ Централната за Ловечъ, Севлиево и Габрово; Сливенъ — линията Ямболъ — Бургазъ; Мездра—Вратца—Видинъ; клонътъ отъ една станция на Централната до Ески Джумая и О.-Пазарь; клонътъ Пловдивъ до Карлово, най-подиръ линията, която ще съедини Централната между Шуменъ и Чаталаръ съ Я. — Бургаската.

Съ тоя законъ се проектира една нова, по̀-широка отъ старата мрѣжа за желѣзницитѣ въ България, която мрѣжа тогавашното правителство проектираше да испълни, защото чрѣзъ сѫщия законъ (чл. 6) получи единъ кредитъ отъ 105 милиона лева, потрѣбенъ за построяването на тия желѣзници.

Една подиръ друга се отдадоха на прѣдприемачъ частитѣ на централната линия и още линията Сарамбей—Ст.-Загора—Н.-Загора. Малко по̀-кѫсно слѣдъ това — 1898 г.—се даде на прѣдприемачъ и постройката на линията Радомиръ—Кюстендилъ—Границата. Но тъкмо въ тоя разгаръ, политиката въ постройкитѣ на нашитѣ линии прѣтърпѣ страшна криза. Безъ да бѫде правителството осигурено отъ къмъ срѣдства, отдаваше линиитѣ една подиръ друга и така внисаше сѐ по-нови и нови затруднения въ нашето желѣзнопѫтно дѣло и държавнитѣ финанси; прибавиха се къмъ това и икономични бѣдствия за страната и мѫчнотии се испрѣчиха отъ всѣка една страна. При всичко това правителството се не стрѣсваше и постройкитѣ продължаваха.

Постепенно се откриха за експлоатация линията Шуменъ —Каспичанъ на 20 Юни 1895 година; по късно — на 6 Февруари 1897 г. линията Перникъ—Радомиръ; а на 20 февруари сѫщата година, въ присѫтствието на Сръбския Краль дори — линията София—Романъ. На 27 Септември 1898 г. се откри пъкъ и малката линия — Гебедже—Девня.

Постройката на „Паралелната линия“, която ни вкара въ една борба съ прѣдставителитѣ на источнитѣ желѣзници, както и на другитѣ двѣ — централната и „Руссе—Търново“, макаръ че продължаваха, бѣха станали, рѣчи, твърдѣ мѫчни, защото обѣщанитѣ послѣдни опции отъ 142 милионния заемъ не постѫпваха, а правителството бѣ упражнило вече всичкитѣ свои срѣдства и ресурси. Мѫчнотиитѣ идѣха най-вече отъ прѣдставителитѣ на источнитѣ желѣзници — нѣкои крупни германски банки, та затова и нашето правителство стѫпи въ прѣговори съ кредиторитѣ си — банкитѣ и прѣдставителитѣ на источнитѣ желѣзници. Сключи се контрактъ за новъ заемъ, който щѣше да даде срѣдства за доискарване на захванатата часть отъ проектираната мрѣжа жел.-пѫтища, а тъй сѫщо и контрактъ за прѣминаване експлоатацията на источнитѣ желѣзници въ рѫцѣтѣ на нашето правителство. Тия контракти получиха и законодателна форма, но не влѣзоха въ сила, защото

Турция се исказа противъ една експлоатация на нейни желѣзници отъ българското правителство. Постройката на линията продължаваше, нуждата отъ пари растѣше и българското правителство, въ лицето на новодошлото въ началото на 1899 година Министерство, Грековъ-Радославовъ стжпи въ нови прѣговори съ сжщитѣ банки за заемъ, които прѣговори имаха фаталенъ резултатъ за нашитѣ желѣзници. Споредъ новитѣ контракти, които влѣзоха въ сила още прѣзъ юни 1899 г. и дѣйствуватъ и до днесь, ние се задължаваме да прѣкратимъ постройката на линията Сарамбей — Нова-Загора на едно протяжение отъ 110 километра между Сарамбей и Чирпанъ, като се отказваме отъ подновяване на тая постройка въ продължение на 25 години. Освѣнъ това задължаваме се да дадемъ другата часть на тая линия — Чирпанъ — Н.-Загора подъ наемъ на Източнитѣ желѣзници за единъ 25-годишенъ срокъ, както и да съединимъ Чирпанъ съ една точка отъ тая желѣзница: Скобелево — Чирпанъ. Но тоя контрактъ отиде и по-нататъкъ, като ограничаваше нашата автономия по постройката на желѣзни пжтища за единъ 5 годишенъ периодъ, само въ нѣколко захванати линии и още линиитѣ Пловдивъ—Карлово—Казанлъкъ; Търново—Ст.-Загора и Вратца—Видинъ. За да разберемъ по-добрѣ силата на тия ограничения, ще трѣба да отбѣлѣжимъ, че въ края на 1896 и прѣзъ 1897 г. г. мрѣжата на нашитѣ линии се разширочи сравнително. Съ законъ отъ 1897 г. правителството се натоварваше „да извърши изучването и построяването на слѣднитѣ линии“: 1) Сливенъ—Прѣзбалканската линия; 2) Свищовъ—Централната; 3) Силистра съ Добричъ и Р.—Варненската линия; 4) Мездра—Ломъ—Берковица; 5) Тутраканъ и Р. — Варна; 6) Орѣхово и Никополъ — Централна. А по сжщия законъ се задължаваше правителството нѣкои отъ тие нови линии да се построжтъ „*тождевръмено*“ съ захванатитѣ вече.

Законътъ отъ 30 Декември 1897 год. натоварваше правителството да отдаде на търгъ линиитѣ по редъ: Радомиръ—Кюстендилъ—Граница; Мездра—Ломъ — Видинъ; Свищовъ — Градище и Сливенъ — Кулаклий. Отъ тия линии се даде на прѣдприемачъ само линията Радомиръ—Кюстендилъ—Границата. Сжщиятъ законъ нареждаше изучването на ново проектирана трансбалканска линия Търново—Севлиево — Габрово—Шипка и т. н.

Такава е накратко историята на българскитѣ желѣзници. Всички захванати линии се прѣвършиха тая година, подиръ единъ периодъ отъ 15 годишно трѣскаво строение. Само финансовата криза, която прѣкара и прѣкарва още нашата страна, ще тури точка на желѣзно-пжтнитѣ постройки у насъ може би за много години.

Дължината на нашата жел.-пжтна мрѣжа днесь се изражава въ слѣднитѣ цифри:

Държавни желѣзници:	Кога е открита?	Дължина въ километри—виртуална и тарифна
Царибр.—София—Сарамбей	28/VI 1888	203
София — Романъ	20/II 1897	119
Романъ — Плѣвенъ	18/VII 1899	89
Плѣвенъ — Шуменъ	8/XI 1899	262
Шуменъ — Каспичанъ	20/VI 1895	26
Плѣвенъ — Сомовитъ	1/IX 1899	40
София—Перникъ—Радомиръ	1893-97 г. г.	65
Ямболъ — Бургазъ	18/V 1890	112
Руссе — Варна	10/VIII 1888	272
Гебедже — Девня	27/IV 1898	15
Руссе — Търново	1/IX 1900	150
Чирпанъ — Н.-Загора	3/IX 1900	82
	Всичко	1435
Частни (източни) желѣзници		
Сарамбей—Пловдивъ—Хебибчево		197
Търново-Сейменъ		108
		305

Или всичко до днешна дата нашата страна има 1740 км. желѣзници, което съотвѣтствува на пространството и населението така: На 100 кв. клм. се падатъ въ България 1_7 клм. жел. пжтища, а на 10.000 жит. „ „ „ „ 4_7 „ „ „ „ като се вземе повърхнината на страната въ 96.660 кв. клм. и населението въ 3.700.000 души. Въ туй отношение, както ще може четецътъ да забѣлѣжи отъ прѣдставената по горѣ таблица, нашата страна има по вече желѣзници отъ Турция, Гърция, Сърбия, Норвегия и т. н. Относителната величина на нашитѣ желѣзници е почти колкото на Ромжнскитѣ, макаръ че тѣ иматъ близо 2900 клм. желѣзни пжтища, ако не и по вече *).

*) Ние смѣтахме виртуалната дължина, защото по нея се опрѣдѣлятъ тарифитѣ, макаръ че правилното е да се смѣта дѣйствителната дължина.

Да видимъ сега, какво значение могатъ да иматъ желѣзницитѣ за нашия икономиченъ животъ и напрѣдъкъ, па и до колко още проектираната и испълнена мрѣжа на желѣзницитѣ отговаря на икономичнитѣ условия на нашата страна. Въпросътъ е мученъ, свързанъ не само съ доброто познаване на всѣки кътъ отъ нашата страна, съ движението на вътрѣшната търговия, но още и съ личнитѣ интереси на отдѣлнитѣ градове отъ страната, влиянието на които не всѣкога може да се улови.

Ние видѣхме изобщо, че желѣзницитѣ служатъ *на размѣната*, — да кажемъ съ обикновенни думи — *на търговията*. Тѣ изникнаха въ ступанската история, като резултатъ *на развитото производство* въ Англия, отъ нуждата за износъ на изработенитѣ продукти и лошитѣ до тогава пътища. За да съществуватъ, за да се построятъ въ нѣкоя область желѣзници, ще трѣба ступанското ѝ производство да е развито до тамъ, щото не само да удовлетворява мѣстнитѣ нужди, но и да трупа голѣми количества ступански продукти, които да търсятъ по-далечни купувачи. Инъкъ, ако производството не е развито, ако размѣната, нуждата отъ търговия не е голѣма, могатъ да се употрѣбяватъ обикновеннитѣ пътища, съ колата и силата на животнитѣ, които сж и по-ефтини. Какво прѣдставлява тогава нашата страна по своята ступанска размѣна, търговия или производство?

Размѣната у насъ вече съществува, но е слабо развита. Въ турско врѣме имаше голѣми панаири; днесь тѣ се замѣстватъ съ услугитѣ на търговеца и комисионера, което е наистина една по-висока стадия въ ступанската култура, но размѣната си остава сѐ пакъ твърдѣ слаба. Погледнете днесь на нашия селянинъ, що той носи, що яде, гдѣ спи, какво си постила, съ какво се топли? Не е ли всичко добито отъ ржцѣтѣ му, изработено отъ неговата жена, дъщеря или снаха? А такива сж 70%, ако не и по-вече отъ нашето население. Селянинътъ отива на пазаря съ излишъка отъ своето жито, като се връща отъ тамъ съ малко желѣзо, малко соль, газъ или най-вече — малко памукъ за платно; другитѣ пари или се скътватъ за черни дни, или се даватъ за данъкъ, на попа, на кръчмаря и пр. Наистина нашиятъ селянинъ захвана да купува отъ пазаря и по-други нѣща — накити, умбрели, тенекиени печки, но това става тепърва и въ нѣкои само пунктове — напр. Софийско. Земледѣлското производство е отъ друга страна слабо развито. Ние не изнасяме, споредъ земята, споредъ населението си. Като консоматывни центрове трѣба да се смѣтатъ до нейдѣ само градищата ни, но тукъ пакъ населението е сравнително доста малочисленно за да възбуди една широка размѣна. Ние нѣмаме голѣми градове, съ много занаятчии, фабрики и пр. Съ една дума, стадията на нашата икономична култура е такава, че ние едва ли имаме назрѣла нужда *отъ бързи и массови съобщения*. Въ това ще ни убѣди дѣятелностьта на нашитѣ желѣзници. Прѣносътъ по нашитѣ държавни желѣзници е билъ:

	За 1898 г.		1900 г.	
Камъни	301.603	тона	184.972	тона
Жито и ръжъ	90.622	„	66.437	„
Каменни вътлища	76.966	„	70.943	„
Царевица	27.957	„	12.854	„
Тухли и керемиди	25.966	„	10.554	„
Дървенъ материалъ	25.318	„	25.587	„
Дърва	24.314	„	27.696	„
Пѣсъкъ и чакълъ	22.720	„	—	„
Соль	22.552	„	17.663	„
Желѣзария	19.300	„	7.349	„
Ячемикъ	13.449	„	13.662	„
Брашно	12.607	„	15.336	„
Разнородни стоки	10.730	„	—	„
Мануфактура	9.828	„	1.327	„
Газъ	8.768	„	5.992	„
и т. н.				
Всичко прѣнесено	792.442	„	647.585	„

Отъ тия цифри се вижда, че най-много сж прѣнасяни по нашитѣ желѣзници *камъни*, чакълъ, пѣсъкъ, дървенъ материялъ и пр. — нѣща, които сж биле потрѣбни по вече на самитѣ тия желѣзници, за доискарване на захванатитѣ имъ части и пр.; послѣ идатъ житнитѣ храни — *нашиятъ износъ* — и най-подиръ — мануфактура, желѣзо, газъ, соль и други. И което е най-печалното, прѣзъ 1900 год., когато се прѣвършиха вече постройкитѣ, намалѣха камънитѣ, намалява и общата сумма на прѣнесенитѣ по желѣзницитѣ стоки.

Нашиятъ ступански животъ, нашитѣ взаимни вѫтрѣшни ступански земанье-давания слѣдов. *не могѫтъ да дадѫтъ работа, храна на желѣзнопѫтни съобщения.* Излиза тогава, че по условията на нашия ступански животъ, желѣзницитѣ у насъ не могѫтъ да се оправдаятъ и тѣхната постройка е една грѣшка. Слѣдното съображение ще истъкне още по-ясно несъответствието между желѣзнопѫтния транспортъ и нашия икономиченъ битъ. Желѣзницитѣ сѫ днесь най-интензивния, най високия начинъ за прѣнасяне било на стока, било на хора. Ако прослѣдимъ развитието на пѫтищата, ще видимъ, че тукъ и степенно отъ силата на човѣка, който е носѣлъ на гърба си, се прѣминава къмъ силата на животното, което е и по скѫпо; послѣ къмъ помощьта на механиката — колата и най подиръ — къмъ силата на парата. Всѣко едно отъ тия по подирни срѣдства е много по-удобно, но затова е и по-скѫпо: човѣкътъ върви по всѣкаква земя и дѣто нѣма пѫть; коньтъ иска само една пѫтека, едно разчистване на камънитѣ и други прѣчки; колата вече иска утъпканъ пѫть и шоссе, което струва 20 — 30 хил. лева на километръ, па и повече, а желѣзнитѣ кола искатъ здравъ пѫть, който струва съ стотини хиляди лева на километръ. Ето защо и желѣзницитѣ, за да покриятъ голѣмитѣ разноски, иматъ нужда отъ голѣмъ трафикъ — движение на много стоки, много хора и пр. А това има мѣсто въ страни съ развита индустрия, голѣми градове, гѫсто население и пр. Желѣзницитѣ помогнаха за бързото развитие на Белгия, но тя имаше вече и индустрии и голѣми градове, гѫсто население и пр., когато въ нашата страна работата стои инъкъ. Ние сме народъ бѣденъ, при системата на дребното земледѣлие и землевладѣние, съ дребни занаяти, които при това отпаднаха отъ освобождението насамъ, най подиръ съ слаба или никаква още индустрия. Отъ тука — и несъответствие между стадията на нашата още низка ступанска култура и желѣзницитѣ, които сѫ най-интензивния днесь институтъ на прѣноса. Несъответствието пъкъ разваля хармонията на органитѣ и ще трѣба да се изрази въ страдание или криза на нашия народно ступански организмъ, което ще трае, поне докѫто нашиятъ народъ закрѣпне икономично до тамъ, щото да дава храна за желѣзнопѫтнитѣ съобщения. Защото щомъ ступанскитѣ условия на една страна не даватъ храна на желѣзницитѣ, тѣ нѣма да покриватъ разноскитѣ си, не ще

могѫтъ да рентиратъ вложенитѣ у тѣхъ капитали и ще трѣба да паднатъ изцѣло върху тѣхнитѣ строители и експлоататори. Нашитѣ държавни финансии наистина много вече говорятъ въ това отношение.

Но колкото строго и да гледаме на въпроса въ дадения случай, ние не можемъ да отречемъ значението на желѣзницитѣ и въ нашата, макаръ слабо развита ступански, страна. Тукъ тѣ иматъ чисто *културна роль*, т. е. тѣ не сѫ повикани да служатъ на нѣкакви назрѣли ступански нужди — на размѣна, на търговия, а тѣ самитѣ ще трѣба *да възбудятъ* въ страната размѣна, търговия, да увеличатъ нашия износъ. Не защото нашето производство е голѣмо, строимъ ние нашитѣ линии, а защото искаме да накараме нашето население да захване да произвежда, като го сближимъ съ пазаря, съ експортнитѣ пунктове на морето или Дунава, като намалимъ разноскитѣ на прѣноса и му дадемъ възможность да продава по-скѫпо. Като какъ ще изиграятъ нашитѣ желѣзници своята културна роль, не е трудно да се начъртае. До сѫществуването на желѣзницитѣ голѣма часть отъ полетата на вѫтрѣшна България оставаха необработени. Селянинътъ е билъ тъй далечъ отъ износнитѣ пунктове на Дунава, щото не му е било възможно да продава своитѣ продукти на експортнитѣ центрове. И той е добивалъ толкова храна, колкото е било нуждно за семейството му, да се прѣхрани и колкото е поглъщалъ малкия наоколо му градецъ съ своитѣ консоматори—търговцитѣ и занаятчиитѣ. Сега, щомъ като полетата му се прорѣзватъ прѣзъ срѣдата или на десетина километра съ желѣзница, той ще може да продаде своето жито на търговца, около станцията и ще осѣща нужда да разработва по-вече пространство отъ земята си, да има по-силенъ добитъкъ и т. н. Желѣзницата ще захване сега да поглъща, освѣнъ житото му, още и много други продукти, които до това врѣме не можаха и да се носятъ по-далечъ отъ близния околийски градецъ. Износътъ на яйца и кокошки напр. стои въ свързка съ желѣзнопѫтната ни мрѣжа; а слѣдъ износа на яйцата ще дойде маслото, сиренето, медътъ, плодоветѣ, зеленчукътъ и т. н. Въ сѫщия смисъль ще подѣйствуватъ желѣзницитѣ и върху занаятчийскитѣ центрове. Ако Габрово напр. бѣ съединенъ съ голѣми нѣкои градове, като Варна, Руссе, София и пр., голѣма часть отъ продуктитѣ на неговитѣ занаяти щѣха да намѣрятъ

консоматори и да получатъ потикъ за по-широко производство. Сравнете напр. кухненскитѣ ножове, които се продаватъ на софийското тържище, докарани отъ Solingen, съ габровскитѣ и ще се убѣдите, че габровскитѣ, при по-груба външность наистина, сж много по-остри, много по-трайни и три пѫти по-ефтени отъ солингенскитѣ. Не биха ли могли тѣ тогава да завладѣятъ софийското тържище, стига да имъ се дадѣше ефтинъ прѣносъ? А сѫщото може да се каже и за много други продукти на българския занаятчия отъ Габрово, Севлиево, Троянъ, Шипка, Пирдопъ и пр. Ние оставаме на страна ролята на нашитѣ желѣзници *въ стратегическо отношение*, напр. въ случай на една война съ Ромѫния, каквато можѣше да избухне прѣди една година; не говоримъ и за тѣхното обществено значение — *сближаване на хората, идеитѣ*; нѣма и да се спираме върху друго едно значение — *изравняването на цѣнитѣ* между различнитѣ тържища на страната, което и нашитѣ желѣзници ще извършатъ или пъкъ — за услугитѣ имъ въ случай на гладъ въ нѣкои части на нашето отечество, както бѣ прѣди 2 години въ Хасковско и т. н. За насъ е важно чисто ступанското значение на желѣзницитѣ и тукъ ние търсимъ тѣхното влияние. Тѣ иматъ ще каже, за нашата страна по-вече културно значение.

Но въ такъвъ случай и политиката въ постройкитѣ на нашитѣ желѣзници трѣбаше да бѫде по-пѫкъ пригодена. Отъ една страна — трѣбаше разноскитѣ за постройки да се расхвърлятъ *къмъ по-далечнитѣ поколѣния*, които тъкмо ще да извлекатъ сѫщинската полза отъ желѣзницитѣ; съ други думи — трѣбаше заемитѣ за постройки на нашитѣ желѣзници да се направятъ по-дългосрочни, което щѣше да намали текущитѣ ни анюитети; отъ друга пъкъ — трѣбаше нашата желѣзнопѫтна мрѣжа така да се скомбинира, щото да се съединѫтъ найнапрѣдъ *нашитѣ сѫществующи центрове на размѣната* — градоветѣ, особно тие, които сж захванѫли още отъ турско врѣме да се отличаватъ по своята търговия и по своята индустрия — занаятитѣ. Не се ли поставѣше въпроса така, нашитѣ желѣзници, като държавни, трѣбваше да легнѫтъ тѣжко върху финансиитѣ ни, а това — отъ друга страна, ще имъ попрѣчи да изслужатъ тъй скоро културната си роль. Това става поне въ наши дни.

Планътъ на нашитѣ правителства бѣ да се покрие България въ едно десетолѣтие съ желѣзници. Такова трѣскаво

строение може да има мѣсто въ страна съ развито производство, дѣто желѣзницитѣ сж повикани отъ назрѣли ступански нужди; но въ страна, като нашата, дѣто желѣзницитѣ иматъ по-вече културно значение, строението трѣбва да става побавно, разложено на части, та и дѣйствието имъ да прѣдизвиква правилни промѣни въ ступанския животъ. Че усиленитѣ постройки, като нашата, докарватъ кризи, чувствува го вече цѣлата страна.

Кога става по-нататъкъ дума за *мрѣжата* на нашитѣ желѣзници, грѣшкитѣ на нашитѣ правителства сж още по-голѣми. Отъ гледището на икономиститѣ, на една правилна икономична политика, желѣзнопѫтната мрѣжа на една страна трѣба да гледа, *да служи на вѫтрѣшното производство и на експорта, като намалява до минимумъ импорта на чужди стоки*; тя трѣба да гледа, щото мѣстнитѣ градове, търговски и индустриални центрове, които сж изникнали прѣзъ години и вѣкове, които сж погълнали народния трудъ и капитали въ постройки на здания и др. удобства за търговията и занаятитѣ, да получатъ единъ импулсъ къмъ по-нататъшно развитие; мрѣжата трѣба така да се проектира, щото да не нанася никакъвъ ударъ на старитѣ търговски центрове, а още по-малко — да създава нови центрове и градове. Така погледната, проектираната и особно екзекутираната часть на нашата жел.-пѫтна мрѣжа може силно да се критикува.

Прѣди всичко нашитѣ желѣзници служатъ до голѣма стѣпенъ по-вече на нашия вносъ, отъ колкото на износа. Прѣкарването линията Ц.-С.-Вакарель има за резултатъ наводняването столицата съ чужди продукти. Вносътъ — износътъ на Софийската митница е:

	Вносъ — лева	Износъ — лева
1885	184.525	—
1888	2.369.185	66.969
1894	17.148.396	890.208
1896	12.115.597	2.301.428
1899	8.606.812	4.031.406
1900	10.164.932	6.372.498

Наистина, населението въ София расте, та трѣба и консомацията ѝ да се увеличава, но ако столицата бѣ свързана съ дру-

гитѣ индустриални центрове на страната, голѣма часть отъ тоя вносъ можеше да стане за смѣтка на вѫтрѣшното производство, което трѣбаше да бѫде задачата на нашата икономична политика.

Централната линия бѣ проектирана да мине прѣзъ много крайбалкански градове и мѣстности, дѣто отдавна вирѣе българската индустрия и дѣто изобщо има най-изгодни условия за развитието на мѣстната индустрия, но законътъ отъ 1894 г. я истласка отъ тукъ и прѣкара прѣзъ полето и по-близо до Дунава. Каквито и да бѫдатъ оправданията на тая промѣна, икономично тѣ не издържатъ критика.

Сѫщиятъ законъ нито прѣдвиждаше въ мрѣжата си пѫть, който да съедини най-важниятъ градъ на Дунава, по своя експортъ — Свищова — съ вѫтрѣшностьта. Когато по сетнѣ изникнаха борби въ самиятъ нашъ парламентъ, между депутатитѣ, за измѣняване на нашата желѣзно-пѫтна мрѣжа, станаха нѣкои нови разширения на мрѣжата, и тогава чакъ влѣзе и тоя градъ. Другъ единъ законъ, за който споменахме по горѣ, прѣдвиждаше по-скорошното съединение на Свищовъ напр. съ централната линия, което ще се отрази твърдѣ благоприятно върху трафика ѝ, но интереситѣ на отдѣлни групии наддѣляха въ друга страна. Правителството прѣдпочете да отдаде на прѣдприемачъ линията Руссе — Търново, прѣдъ Свищовъ — Градище, което едва ли може да се оправдае отъ икономичнитѣ интереси на страната. Но върху това има да се запрѣмъ по-дълго въ въ слѣднята глава.

По-нататъшното развитие на нашата мрѣжа дойде съвсѣмъ да ни изненада. Централната линия се свърза съ единъ пунктъ на Дунава—Сомовитъ, безъ мрѣжата да е прѣдвиждала нѣщо подобно до тогава. Едно голо поле се обръща слѣдов. за единъ исходенъ пунктъ къмъ Дунава на нашата централна линия; отъ него ще трѣба тепърва да се създаде пристанище за търговията ни. До колко такова случайно развитие на нашата мрѣжа отговаря на икономичнитѣ интереси на страната, ще имаме случай да изложимъ прѣдъ четеца въ слѣднята глава.

Такава може да бѫде характеристиката на голѣма часть отъ мрѣжата на нашитѣ желѣзници въ Сѣверна България. Тя е съвсѣмъ изоставила старитѣ, естественно развити посоки на ступанскитѣ сношения на страната и търси прѣзъ пустото поле, обрасло пѫ̀ вече съ хръсталаци отъ смрадлика, нови извори на

ступански животъ — на търговия и занаяти. Наистина прѣкарването на главната наша желѣзнопѫтна артерия прѣзъ полето ще струва по-ефтино, когато ако държѣше посоката — Плѣвенъ—Ловечъ—Севлиево—Габрово и т. н., тя щѣше да струва съ 10—15% по-скѫпо и това е билъ главниятъ мотивъ на конструкторитѣ ѝ, но тукъ е забравено едно само нѣщо; по втория пѫть, макаръ по-скѫпа, линията щѣше да бѫде *пѫ̀ доходна*. защото щѣше да срѣщне *пѫ́ гѫсто населенъ* и *пѫ́ занаятчийски* „терренъ“, безъ да се откаже въ сѫщото врѣме да служи и на земледѣлския експортъ. Ами сега, когато трѣба отдѣлни клонове да съединяватъ Ловечъ—Габрово—Севлиево и пр. съ Централната, нѣма ли да ни костува това по скѫпо? А ние не можемъ да се отказваме отъ съединението на градоветѣ по сѣвернитѣ склонове на Балкана съ желѣзенъ пѫть, защото ще трѣба да се откажемъ тогава отъ икономичното надмощие, което е имала и може още по-вече да има за напрѣдъ България на Балканския Полуостровъ. И. Н. Гюзелевъ, учитель на нашитѣ учители, въ една монография върху *значението на Балкана въ живота на България**), която трѣба да стане настолна книга на българската младежь, истъква най ясно, каква роль е играла и ще играе въ ступанския животъ на България скритата слънчева енергия въ нѣдрата на тоя исполинъ, който прѣсича на длъжъ страната. Като почнешъ отъ Чипровецъ, дѣто още старитѣ саксонски рудари сѫ разработвали метални руди, и отивашъ на истокъ до самото Черно море, Балканътъ крие неисчерпаема енергия отъ водни сили, растителни и минерални богатства. Не е ли тогава погрѣшна и нѣма ли да се самоунищожи оная желѣзнопѫтна и ступанска политика, която игнорира тоя важенъ факторъ въ нашия миналъ, сегашенъ и бѫдѫщъ икономиченъ животъ?...

Колкото се отнася до южна България, трѣбва да признаемъ, че и тамъ се повториха горѣ-долу сѫщитѣ погрѣшки въ развитието на желѣзнопѫтната ни мрѣжа. Захвана се постройката на едно кѫсче желѣзница: „Ямболъ — Бургасъ“, което имаше наистина блага цѣль — да повдигне бургаското пристанище, но което отъ друга страна, като изолирано, струва на държавата много скѫпо по своя инвентаръ, персоналъ и пр. Дойде при това конкуренцията на източнитѣ желѣзници и

*) Глед. Юбилеенъ Сборникъ на Габровската гимназия.

ние, за да спасимъ ужъ Бургаското пристанище, хвърлихме цѣлата страна въ огънь. Съ тая цѣль се прѣдприе набързо постройката на една *паралелна* линия, която щѣше да мине прѣзъ плодородни наистина мѣста, но оставаше на страна най индустриални пунктове на нашия югъ — *Срѣднегорскитѣ градове*. Здравата икономична политика и тукъ диктуваше да се съединѫтъ съ желѣзенъ пѫть тия индустриални центрове — Панагюрище, Карлово, Сопотъ, Калоферъ, та прѣзъ розовата долина, Казанлъкъ и чакъ до Сливенъ, да се прѣсрѣщне линията Ямболъ—Бургасъ. Тия мѣста сѫ най-занаятчийскитѣ въ цѣлата ни страна, но сѫ и най-изоставени на разрушителното дѣйствие на чуждата конкуренция, когато въ тѣхъ, освѣнъ споменатата енергия на Балкана, има подготвено *работно население*, готово да прилѣгне къмъ всѣка фабрикация, която се закрѣпи по-трайно. Примѣрътъ съ килимената индустрия въ Панагюрище най добрѣ показва жизнеността на тая люлка на българщината. Ето защо и една линия, която да съедини София, прѣзъ Пирдопъ, Клисура, Карлово, Казанлѫкъ, Сливенъ, съ Бургасъ, макаръ мѫчна и скѫпа, би била най-съотвѣтна на икономичнитѣ интереси на страната ни, а такава линия не се нито срѣща въ приетитѣ по законодателенъ редъ желѣзнопѫтни мрѣжи.

По тоя начинъ ние дохождаме до заключение, че както по начинитѣ, съ които си служихме ние до сега да се сдобиемъ съ срѣдства за постройка на желѣзници, тъй и по бързината на постройката, така най-подиръ и по развитието на желѣзнопѫтната мрѣжа, ние сме допущали грѣшки, които най-чувствително задѣватъ икономичнитѣ и финансови интереси на страната и населението.

IV.

Значението на клонътъ „Централната — Свищовъ“ за нашия ступански животъ и и за нашитѣ желѣзници изобщо.

Обща грѣшка на нашата мрѣжа. — Ступански и административни центрове. — История. — Kanitz за Свищовъ. — Свищовска търговия слѣдъ освобождението. — Други цифри за ступанското му надмощие. — Желѣзнопѫтното му значение. — Мнѣния на техници. — Дунавъ или морето. — Сомовитъ или Свищовъ. — Заключение.

Ако сме смогнали да изразимъ своитѣ мисли ясно, четецътъ ще е разбралъ отъ туку-що завършената глава, че най-главната грѣшка на нашата мрѣжа е, дѣто тя оставя образуванитѣ отъ силата на ступанскитѣ нужди направления на размѣната и търговията на страна и минава прѣзъ мѣста, които сѫ най-згодни въ технично отношение само. Когато задачата на една правилно конституирана мрѣжа е да търси търговскитѣ и занаятчийски центрове и да прорѣже ония мѣста, дѣто отдавна вече кипи животътъ, за да му даде своитѣ нови и по-силни импулси, нашата мрѣжа и особно сега дѣйствующитѣ желѣзници иматъ своеобразна политика да минаватъ само тамъ, дѣто поприляга да се върти колелото безъ масло, па ако ще би да не срѣщне нито единъ градъ, нито едно селце, ни жива душа! Такава една политика въ постройката на желѣзници е твърдѣ обяснима за една английска компания или за баронъ Хирша, които иматъ едничката цѣль да печелятъ отъ постройката, да спестяватъ отъ лесната експлоатация. За тѣхъ е доста да съединятъ двата крайни пункта Варна и Руссе, Цариградъ и Адрианополъ и пр., а че едно малко извиване на линията, единъ мостъ по-вече, единъ насипъ по-голѣмъ, щѣли да дадѫтъ животъ на десетици хиляди население — това за тѣхъ е повторостепенно. Но една държава не може да остава въ рамкитѣ на такава една тѣсна политика. Нейнитѣ задачи сѫ много

по-широки; тя има да дохожда на помощь не само на двата крайни пункта на една линия — София или морето; тя трѣбва да се съобрази съ интереситѣ на много още пунктове, покрай които има да мине тая линия, а понеже често пѫти интереситѣ на тия пунктове се прѣплитатъ тъй сложно или пъкъ се прѣко противопоставятъ, изисква се голѣмъ тактъ и разбиране на въпроса, за да се прѣодолѣятъ мѫчнотиитѣ. Нѣма по-лесно отъ правата и прѣкарана прѣзъ най-леки мѣста линия, но нѣма пъкъ и по-безцѣлно и пагубно отъ нея прѣдприятие. Такава една линия трѣбва тепърва да възбужда сношения, да привлича пѫтници и стоки, да създава наоколо си центрове и заселени мѣста и може въ краенъ случай да намѣри оправдание само въ една новонаселявана страна, каквито сѫ напр. Съединенитѣ Щати или другитѣ европейски колонии. Разбира се, че при такива условия линията ще бѫде слабо доходна и ще легне изцѣло върху този, който я е строилъ. Нашата страна е стара; тя има своитѣ търговски пѫтища и ступански интереси, изработени съ вѣкове. Нали трѣбаше споредъ тѣхъ да си пригодимъ мрѣжата? Ние обаче не направихме и нуждитѣ изучвания на нашитѣ линии, макаръ да имахме особно за тая цѣль учрѣждение. И какво излѣзе отъ всичко това? Проектирва се линия, която да прѣсѣче С. България, проектирва се друга на срѣща ѝ и за центръ на прѣсичането имъ се избира единъ пунктъ, като Г. Орѣховица, малко градленце, когато Търново, градъ населенъ, съ значение не само за нашата история, но и стара и нова индустрия*), се остава съвсѣмъ на страна, безъ дори да се изучатъ всевъзможнитѣ технични мѫчнотии. Бихме желали да знаемъ, колко по-скѫпо щѣше да ни струватъ нашитѣ желѣзници, ако Търново се направѣше възелъ на нашитѣ линии въ С. България? . . . Не е само това. Когато се проектираше централната линия, нали трѣбаше да се помисли и за правилното ѝ съединение съ Дунава? Нашето производство, днесь за днесь е отъ такъвъ характеръ, щото нашиятъ износъ не ще може да прѣтърпи разноскитѣ на прѣноса до Черното море, а ще гледа да излѣзе по-скоро нейдѣ на Дунава. И кога става дума за съединението на централната линия съ Дунава, прѣди всичко рѫко-

*) Глед. по тоя въпросъ. F. Kanitz. Donau-Bulgarien und der Balkan. Band. II. p. 36—58.

водимъ отъ здравия разумъ, човѣкъ ще трѣба да се спре къмъ централната часть на С. България, дѣто Дунавътъ се най-доближава до Балкана и дѣто е най напрѣднѫлия въ ступанско отношение районъ на С. България. Въ такъвъ случай конструкторътъ на нашата мрѣжа *естественно* трѣбаше да се спре на най вдадената точка на дунавското корито, дѣто въ отдавнашни врѣмена е кипѣла българската търговия — *на града Свищовъ*. Въпрѣки тая нагледность въ правилното разрѣшение на нашата мрѣжа, централната линия намѣри други, съвсѣмъ *случайни исходи* къмъ Дунава, а градътъ Свищовъ стои и до днесь изолиранъ противъ традициитѣ на нашата търговия, противъ правилното развитие на нашия износъ и противъ интереситѣ на самитѣ наши желѣзници. Разбира се, че тие наши инженери и държавни мѫже, които направиха това, сѫ имали своитѣ мотиви, но каквито и да сѫ биле тѣ, намъ ни се струва, че не сѫ потрѣбни особни дарби и краснорѣчие, за да се покаже тѣхната несъстоятелность; доста е да се извадятъ на лице фактитѣ отъ историята и сегашното положение на нашия ступански животъ, за да се спечели общественното мнѣние въ полза на онеправдания въ туй отношение гр. Свищовъ.

Отъ чисто ступанско гледище, прѣди всичко, не бѣ правилно да се прѣдпочита Руссе прѣдъ Свищовъ за исходъ отъ централната линия. Руссе е наистина по-многолюденъ градъ отъ Свищовъ, но Руссе е чисто административенъ центръ, когато Свищовъ е ступански центръ. Самата история на гр. Руссе показва, че той се е развилъ най-напрѣдъ отъ единъ стратегиченъ пунктъ; въ военнитѣ стълкновения, особно между Русситѣ и Турция, е обърналъ постѫпенно вниманието на турското правителство и е билъ възведенъ до валийски градъ, тогазъ когато Свищовъ се е издигнѫлъ благодарение на своята особна търговия. И кога чете човѣкъ бѣлѣжкитѣ на нѣкой пѫтникъ изъ българско — ние ще се възползуваме въ случая отъ F. Kanitz'a — за Руссе и Свищовъ, най добрѣ ще може да схване впечатлението, което правятъ тия градове на чужденцитѣ и това, което е у тѣхъ за забѣлѣзване. За Руссе напр. Kanitz *) нийдѣ не споменува да е особно търговски градъ. Той говори за неговитѣ занаятчии, за неговитѣ търговци, но

*) Цитираната книга — Гл. I. стр. 3—2 ›.

всичко това смѣта като естественно необходимо за голѣмото количество консоматори, които сж привлечени отъ военното и административно значение на града. Всичко въ ступанско отношение е описано съ обикновенни думи. Съвсѣмъ е другъ неговътъ езикъ по отношение на Свищовъ. Още когато говори за долината на Янтра и земледѣлието тукъ, когато се удивлява на примитивния *плугъ* на българския земледѣлецъ, той споменува натъртено, че само въ Свищовско и още Раховско той срѣща по-рационални плугове*). Непоказватъ ли тие бѣлѣжки сами по себе си, че земледѣлието още тогава въ Свищовската область е било по-интензивно въ сравнение съ земледѣлието на Руссенска область? Ето и нѣколко цитати отъ Kanitz'a за Свищовъ и неговото ступанско положение.

„Свищовъ, при новобългарскитѣ писатели тъй сжщо Свѣщовъ, на западъ познатъ като „Sistow", се смѣта за *единъ отъ най-цвѣтущитѣ търговски градове* на долния Дунавъ..." И по-нататъкъ, като разказва за старото название на Свищовъ „стъкленъ" и „Nove", Каницъ казва: „Турскитѣ войни прѣвърнаха значителния едно врѣме Свищовъ въ село. Отъ XVI вѣкъ насамъ градътъ се прѣнася малко по-назападъ отъ „стъкленъ" и достигна постъпенно на днешното си мѣсто до разцъвтѣване". . .

„Ако да не бѣше географичното положение на Свищовъ до толкова извънредно благоприятно за търговията, тоя градъ подиръ повтарянитѣ разрушения, напр. въ 1797 г. отъ кърджалиитѣ на Названтоглу и пр., би се срѣщалъ днесь само въ аналитѣ на историята. Обаче всѣкога старитѣ жители сж се връщали назадъ въ огнищата си, къмъ тѣхъ сж приидвали нови отъ вжтрѣшностьта и вече къмъ 1820 година Свищовъ захваща да се поправя пакъ отъ тежкитѣ разрушения на Saint Priest. Русско-турската война въ 1828—29 г. г. докара нови испитания за едва възстановения отъ пепелището градъ. Отново се захваща едно избѣгване къмъ отсрѣщния Зимничъ и малкия влашки градецъ Александрия се населява отъ бѣжанци свищовчане**). Скоро прочее, съ съдѣйствието на австрийското *параходство* по долния Дунавъ, се захваща за

*) l. c. II. p. 34.

**) Наистина, нѣма още и днесь свищовска къща, която да не покаже на свои сродници въ Александрия.

Свищовъ една нова епоха и той става най-важното стоварище за срѣдня България, Тракия и Македония". . . „Понеже за търговскитѣ сношения на Дунавска България смѣтамъ да говоря въ третия томъ на моята книга, тукъ ще спомена на кратко, че доходитѣ отъ Свищовската митница възлизатъ на $1^1/_2$ милиона гроша; отъ които $^1/_3$ се пада на вноса и $^2/_3$ се падатъ на износа. Отъ 1873—76 г. градътъ обаче е изгубилъ отъ своето цвѣтуще положение, защото единъ отъ главнитѣ му источници за доходъ — скотовъдството — поради раздаденитѣ на черкезитѣ земи и пасбища, се намали; и жетвата бѣ прѣзъ послѣднитѣ години по-слаба; за опасяване е прочее, че благодарение на турскитѣ наредби и плодородната българска земя ще постигне сждбата на анатолскитѣ провинции. Не помалко бѣ повлияно бързото развитие на Свищова отъ банкирската и търговска криза въ Европа". . .

„Различна е мѣрката за богатство въ българскитѣ градове. Въ Свищовъ най-богатия човѣкъ се смѣта да има 100.000 марки (6—700.000 гроша). Хора съ 40.000 марки капиталъ, при извѣстна прѣдприемчивость, си докарватъ добъръ годишенъ доходъ. Като обикновенна лихва се смѣтатъ 16% годишно"... А за Свищовската скеля Kanitz казва: „Долу, на дунавския брѣгъ се простира една върволица красиви едноетажни здания и магазини, повечето отъ които сж построени въ европейски стилъ, слѣдъ значителния пожаръ въ юни 1870 год. Тукъ владѣе живо движение лѣтѣ и особено прѣзъ износа на житата". . . „Въ търговията често се съединява турския капиталъ съ труда на българина за общо прѣдприятие. Така единъ богатъ турчинъ, Ахмедъ, притежава заедно съ единъ българинъ единъ реморкйоръ на Дунава, една огнена воденица и хлѣбарница. Но обикновенно българинътъ работи съ своитѣ сродници. Въ всѣкой отъ по-голѣмитѣ, *твърдѣ често неочаквано богато наредени магазии* на скелята, ще срѣщнете най-малкъ единъ по-младъ роднина на притежателя". . .

Тие нѣколко думи на безпристрастния европейски пжтникъ, смѣтаме ние, сж най-добро доказателство за богатството и търговското значение на Свищовъ прѣди освобождението. Тукъ сж биле струпани голѣми сравнително български капитали, тукъ е билъ центрътъ на търговията не само на централна България, но и на часть отъ Тракия и дори Македо-

ния. Неотдавна починалия нашъ дѣдо, който е билъ членъ отъ една богата търговска фирма на Свищова, ни е разказвалъ често за своитѣ търговски пѫтувания изъ южна България до Тат.-Пазарджикъ и Озунджовския панаиръ, отъ дѣто сѫ докарвали оризъ и др. стоки за Свищовъ и Ромѫния.

Но докѫтъ за до освободителната епоха ни говорятъ само въспоминания и пѫтни бѣлѣжки, като какво е било търговското значение на Свищовъ, слѣдъ освобождението вече излизатъ на явѣ правилно отбѣлѣзани факти и статистика на явленията, които съ още по̀-голѣма сила изтъкватъ прѣдимството на Свищовъ прѣдъ другитѣ търговски пунктове на Дунава.

Ние ще се обърнемъ най-напрѣдъ къмъ статистиката на нашата търговия, като най-мѣродавенъ въ случая факторъ.

Отъ сгъкменитѣ тукъ двѣ таблици за *вноса* и *износа* на Свищовската митница и съсѣднитѣ ней крайдунавски, както и на морскитѣ, може да се правятъ твърдѣ интересни заключения за цѣлъта. Въ първото врѣме на освобождението Свищовската митница надминава всичкитѣ митници на Дунава, както по вноса си, тъй и по износа и стои на второ мѣсто подиръ Варненската. По-сетнѣ обаче значението на Свищовъ, като вно-

Градове	Вносъ въ хиляди левове						
	1881	1885	1888	1894	1896	1899	1900
Свищовъ	8218	4373	4743	8981	5196	3518	2292
Руссе	4713	7003	9158	13715	11569	10038	6021
Никополъ	602	446	440	1900	1269	692	287
Ломъ	6294	5919	4782	3196	1220	964	707
Варна	10548	13485	14713	17933	17301	11580	10883
Бургазъ	—	5364	4153	8957	8310	6962	4495
	Вносъ въ тонни						
Свищовъ	—	16246	19849	33748	24258	22296	15065
Руссе	—	10530	16730	36229	41178	31043	20284
Никополъ	—	2214	2181	7419	8614	5792	4069
Ломъ	—	13689	10676	8137	6189	6437	5292
Варна	—	16816	18456	37944	43914	35274	29444
Бургазъ	—	7434	6469	28668	33048	31352	14694

сенъ пунктъ, захваща да пада, а Руссе да се издига. Вънъ отъ това Свищовъ остава пакъ на първо мѣсто послѣ Руссе. По вноса си Свищовъ съперничи и съ Бургазъ, до когато тоя градъ, макаръ морско пристанище, не бѣше поставенъ въ по-благоприятно положение чрѣзъ линията Ямболъ—Бургазъ. Колкото се отнася до стойностьта на *износа*, Свищовътъ безспорно е нѣмалъ до послѣднитѣ моменти съперници на Дунава. Но това негово прѣдимство прѣдъ другитѣ пристанища се още по̀-вече издига, когато се обърнемъ къмъ *тонажа* на износа. Тукъ Свищовъ не само е надминавалъ значително Руссе, както може да се съзре на втората табличка, но спори и съ морското пристанище на Бургазъ. Въ това отношение прѣдимството на гр. Свищовъ прѣдъ Руссе остава неоспоримо. Нека прибавимъ къмъ това, че Руссе напр. отъ 30 години насамъ е съединенъ съ вѫтрѣшностьта чрѣзъ желѣзница и хубави шосета още отъ Митхадово врѣме и слѣдоват. се е намиралъ въ много по̀-благоприятни условия да развива своята търговия изобщо и износа частно. Ясно е за здравия разумъ, че ако Свищовъ, при лоши пѫтища, спори и надминава тър-

Градове	Износъ въ хиляди левове						
	1881	1885	1888	1894	1896	1899	1900
Свищовъ	3175	3151	4879	4487	7904	3225	2363
Руссе	3115	2326	4064	3294	5882	2918	2761
Никополъ	1523	1839	2499	3044	5906	2012	486
Ломъ	1117	925	1215	1867	3145	2725	4220
Варна	8403	14575	11630	13904	18554	8263	8744
Бургазъ	—	4548	4311	9004	18682	5324	5133
	Износъ въ тонни						
Свищовъ	—	38781	46655	55002	71344	35213	17286
Руссе	—	28201	35374	32367	54235	19717	18752
Никополъ	—	24330	26609	39317	57919	23876	5052
Ломъ	—	10197	12979	24833	39142	28209	19755
Варна	—	102469	77143	106256	131480	52938	52294
Бургазъ	—	14545	29930	71044	137896	32009	32559

говското знание на Руссе за експорта на страната, неговото положение би било несравнено по-благоприятно, ако да бѣ съединенъ на 50 — 100 км. съ вѫтрѣшностьта на страната чрѣзъ желѣзница. Не говорятъ ли тие факти, че нашиятъ законодатель е попадналъ въ грѣшка, когато е оставилъ естественния изходъ на централната желѣзница къмъ Свищовъ на страна и е отишълъ да я съединява съ Руссе? Каквито и да сѫ биле неговитѣ мотиви, тѣ падатъ съ прѣклонена глава прѣдъ фактитѣ на търговската статистика. Здравия разумъ тукъ диктува да се съединѣше, прѣди още да се помисли за Руссе, Свищовъ съ централната линия. Самъ Kanitz, като пѫтувалъ отъ Търново за Свищовъ и срѣща на пѫтя си много кираджии, които за една натоварена съ 400 оки кола взематъ само единъ наполеонъ отъ Свищовъ до Търново т. е. за 4 дена пѫть, прави слѣдното заключение: „Това скромно възнаграждение за четире дневенъ пѫть, при лошо врѣме и ненастилани пѫтища, показва по-добрѣ отъ всѣка фраза, колко трѣба да бърза Турция съ прокарването на своитѣ пѫтища, ако иска за въ бѫдѫще да се яви заедно съ другитѣ земледѣлски страни на Дунава, като конкурентка на европейското тържище . . . За съжаление обаче Портата взема въ съображение, при желѣзнопѫтнитѣ проекти, повече стратегични съображения, отколкото народно-ступански; инъкъ би трѣбвало отдавна вече да се осѫществеше линията *Свищовъ — Търново*, за която придружающиятъ ме инженеръ-съпѫтникъ г. Гавронски още въ 1870 година е проектиралъ едно лесно испълнимо трасе. Да, защо не можа Митхадъ да остане по-дълго управитель на Дунавската провинция?“ *) Тие нѣколко думи не сѫ съображения нито на заинтересуванъ материално, както може да бѫде Свищовскиятъ търговецъ днесь, нито на човѣкъ увлѣченъ отъ мѣстенъ патриотизмъ; тѣ сѫ напълно безпристрастни, а при туй тѣ сѫ изказани още прѣди освобождението ни заключения за въпроса, който ни занимава тукъ!

Но не сѫ само съображенията на търговската статистика, които ни довеждатъ до даденото заключение. Има редъ други факти, които идатъ да усилятъ доказитѣ на търговската статистика. Знае се напр., че отъ двѣ проектирани направления

*) F. Kanitz. Donau—Bulgarien. П. В. p. 72.

на една желѣзница трѣба да се прѣдпочете онова, което прѣкарва линията или прѣзъ мѣста пò-населени, или прѣзъ мѣста съ пó-развита индустрия, или най-подиръ — прѣзъ мѣста, дѣто земледѣлческото производство е пò-напрѣднѫло. А въ това отношение районътъ на гр. Свищовъ тъй сѫщо надминава района на гр. Руссе и изобщо на крайдунавскитѣ градове. Въ една твърдѣ интересна брошура на инженеръ П. Николова намираме една — „таблица за земледѣлската производителность на окрѫзитѣ въ Княжеството прѣзъ 1891 г.“*) — отъ която се вижда, че производителностьта на Свищовския окрѫгъ стои пó горѣ не само отъ Руссенския, но и отъ всички други окрѫзи въ България. Докѫтъ земледѣлческото производство на глава отъ населението въ Свищовско е 375 лева, въ Руссенско е само 306 лева, или — докѫтъ земледѣлческото производство на квадр. кил. въ Свищовско е 12839 лева, въ Руссенско то е 12091 лева. Биха могли да ни възразятъ, че тази таблица, като прѣсмѣтната врѫзъ основа на десятъка, не може да бѫде до тамъ вѣрна. Но пò-новитѣ цифри отъ земледѣлската статистика идѫтъ още пò вече да изтъкнатъ пò-голѣмото и пó-интензивно земледѣлско производство на свищовския районъ въ сравнение съ Руссенския. Така г. Д. Юрдановъ дава въ „Списанието на Българското Иконом. Дружество“, год. V кн. 2 и 3, една статия, подъ заглавие „Резултати отъ посѣвитѣ и реколтата въ България прѣзъ земледѣлската 1897/98 год.“, отъ която статия може да се установи напълно, че свищовскиятъ районъ стои на чело на земледѣлското производство въ цѣла България и далечъ надминава руссенско. Така напр. за периодътъ 1897/98 год. на 100 кв. км. е засадено и засѣто въ Свищовски окр. $398._4$ хектара т. е. най вече въ цѣла България, когато въ Руссе сѫ засадени и засѣти 303_8 хектара; или пъкъ въ Свищовско е засѣто съ пшеница на всѣки 1000 хектара — 292, когато въ Русенско — 247_3 хектара; или съ царевица — въ Свищовско 118 хект., а въ Руссенско — 58_5 хект. До сѫщитѣ изводи ще дойдемъ, ако прѣсмѣтнемъ и какъвъ е доходътъ на едно *земл. ступанство* (домакинство) отъ земледѣлското производство. Така г. Д. Юрдановъ ни показва, че на едно земледѣлско домакинство се падатъ въ Сви-

*) П. Николовъ. „Нѣколко думи върху нашитѣ желѣзници“. София 1892.

щовско 11580 кгр. произвед. зърнени храни, а въ Руссенско —9022, или прѣобърнато въ пари, получава се за Свищовско 1052 лева, а за Руссенско — 1050 лева. Съ една дума цифритѣ на земледѣлската статистика показватъ, че по силата на земледѣлското производство Свищовскиятъ районъ стои несравнимо по-горѣ отъ Руссенския и естественно, връзъ основа на тия съображения, линията, която съединява срѣдния Дунавъ съ централната, трѣбаше да излѣзе на Свищовското пристанище, а не на Руссенското. Да се изкара тая линия къмъ Руссе, ще каже да се повтори грѣшката на турското правителство, за която говори и F. Kanitz.

Не е достатъчно само това. Обърнете отчетитѣ на земледѣлскитѣ касси и ще видите, че *Свищовската земледѣлска касса*, макаръ при сравнително малъкъ районъ, стои на чело и далечъ надминава Руссенската касса, както по числото на операциитѣ, така и по влоговетѣ си, така и по актива си. И тия факти говорятъ за единъ по-силенъ ступански животъ въ тоя градъ.

Косвенно по-развитото земледѣлие въ Свищовско иде още по единъ лишенъ начинъ да докаже, че Свищовъ е игралъ голѣма роль въ нашия експортъ, за смѣтка на който се е увеличвало земледѣлското производство на окржжието, или съ други думи—че Свищовъ е игралъ ролята на единъ ступански центръ, когато Руссе е билъ само единъ административенъ — консомативенъ центръ и въпрѣки желѣзницата, която го съединява съ морето отъ толкова години насамъ, па и самия Дунавъ, тоя градъ продължава да си остава такъвъ*). А самата желѣзница Руссе—Варна, както ще се убѣди четецътъ отъ по-нататъшното изложение, е била най-вече въ тежина на бюджета, защото е поглъщала най-много разноски, като при това е давала и най-малко сравнително доходъ на километръ. Така щото въ икономично отношение постройката на линията Руссе—Централната нѣма основание да се прѣдпочете прѣдъ клонътъ Свищовъ — Централната: ступанското надмощие на Свищовъ личи въ всѣко едно отношение. Ние не се спираме дори върху първенството на Свищовската скеля край Дунава,

*) По въпросътъ за произхода на градоветѣ въ свързка съ ступанския или административенъ животъ на една страна, гледай у G. Schmoller —Allgemeine Volkswirtschaftslehre. Bd. I, стр. 254 и нататъкъ.

върху ония скжпи приспособления за търговията — магазии, хамбари и пр., каквито не се срѣщатъ не само край Дунава, но и въ голѣмитѣ наши крайморски скели, които приспособления сж погълнали толкова народенъ трудъ и капиталъ и не можаха да не запрѫтъ погледа на създателя на нашата желѣзнопѫтна мрѣжа! И ако ржководителитѣ на нашитѣ сждбини сж мислили всѣкога върху правилното развитие на страната, върху издигането на нейнитѣ икономични сили, тѣ неможаха да не видятъ и особното желѣзнопѫтно значение на Свищовското пристанище, къмъ което отъ толкова години се е съсрѣдоточвалъ износътъ на централната часть — най населена и най обработена — отъ Сѣв. България и споредъ това да развпятъ частитѣ на нашата желѣзнопѫтна мрѣжа.

Ако подиръ тия бѣлѣжки се обърнемъ къмъ мнѣнието на нашитѣ техници, ще видимъ, че и тука фактитѣ така се редѫтъ, щото прѣдимното значение на Свищовъ остава безспорно. По въпроса за нашитѣ желѣзници въ туй отношение има нѣкои статии, писани най-вече въ *„списанието на българското инжинерно-архитектно дружество,“* особно год. I, II, III и IV. Тукъ можемъ да отнесемъ прѣди всичко статията на г. инжинера П. Момчовъ, който се е занимавалъ официално съ проучването на линията *Градище—Свищовъ**). При много умѣренитѣ цифри, които г. Момчовъ взема, пакъ се добива единъ срѣденъ доходъ на км. до 8770 л. Другъ единъ отъ нашитѣ г. г. инженери, които най-много сж работили върху направлението на нашитѣ желѣзници, г. П. Николовъ, въ една статия *„Проходитъ на централния Балканъ за прокарване на желѣзници“***) като се мжчи да докаже прѣдимството на една линия прѣзъ Елена—Сливенъ—Н.-Загора, прави разни смѣтки, отъ които може да се види, че изобщо растоянието Свищовъ—Цариградъ надминава прѣзъ Хаинитѣ растоянието Руссе—Цариградъ съ 42 км. Защото изобщо линията Руссе — Централната е съ 25—27 км. по-дълга отъ линията Свищовъ—Централната. Така сжщо може да се види и отъ доклада на инженеритѣ Момчиловъ, Хашновъ и Таухенъ до Министра на Пѫтищата, по повдигнатия отъ Габровскитѣ народни прѣдставители прѣзъ 1897 г. г. г. Пецовъ и Манафовъ въпросъ за

*) „Спис. на Б. Инж. Арх. Дружество“. Год. IV. Кн. 4 5.
**) Сжщо — Год. III. Кн. 1 и 2.

трансбалканската желѣзница Свищовъ — Севлиево — Габрово —Шипка, макаръ да сѫ за направлението на тая линия прѣзъ Хаинбуазъ, косвенно даватъ да се разбере, че тѣ сѫщатъ прѣдимството на Свищовъ—Централната и се боятъ да не би тая линия да конкурира Руссе—Централната. Но и да се произнасятъ тукъ тамъ тия г. г. инженери за линията Руссе —Търново— Хаинитѣ —Цариградъ, най-главниятъ имъ мотивъ е *международното* значение на такъвъ единъ пѫть, като смѣтатъ Букурещъ, за исходенъ пунктъ, а тукъ е тъкмо грѣшката. Прѣди всичко, за да покажатъ растоянието Букурещъ— Свищовъ—Балкана—Цариградъ за по̀-голѣмо, тѣ смѣтатъ растоянието Букурещъ—Питещи, Питещи—Александрия и пр. което излиза до Свищовъ на 288 км.; а пъкъ растоянието Букурещъ—Журжево е само 71 км. Букурещъ въ случаятъ е само прѣходенъ пунктъ отъ Европа, напр. Берлинъ, за Цариградъ и растоянието трѣба да се смѣта отъ нѣкой европейски центръ, напр. Виена или Берлинъ. Въ такъвъ случай не вѣрвамъ нашитѣ най-авторитетни техници да откажатъ, че растоянието Виена — Верчерова—Костещи—Александрия—Свищовъ Цариградъ е съ много по̀-вече отъ 100 км. (ние нѣмаме подъ рѫка данни за едно точно прѣсмѣтане) по̀-кратко отъ колкото растоянието Виена — Верчарова — Питещи — Букурещъ —Руссе—Цариградъ. И ако въ такъвъ случай Букурещъ желае да прѣнесе трафика прѣзъ своитѣ врата, ще побърза да се съедини съ Александрия или Зимничъ съ възможно най-краткия пѫть, а нѣма да враща треновετѣ си прѣзъ изминѫтия веднѫжъ пѫть — Букурещъ — Титу — Питещи — Костещи (на 200 км.) както правятъ г. г. инженеритѣ Момчиловъ, Хашновъ и Таухенъ въ доклада си*). Но има и другъ единъ по̀-важенъ мотивъ въ наша полза. Линията Руссе—Балкана—Цариградъ би могла да има само тогава международно значение, ако Журжово се свърже съ Руссе чрѣзъ единъ мостъ на Дунава, както едно врѣме се прѣдполагаше. Днесъ обаче условията за ромѫнския транспортъ се измѣниха. Ромѫния има единъ мостъ подъ Черна-вода и тя разбира твърдѣ добрѣ, че единъ втори мостъ при Руссе ще отнеме до голѣма степень съ врѣме трафика на Кюстенджа, особно като се построи и Варненското пристанище. Въ такъвъ случай и планътъ за единъ мостъ на

*) Глед. доклада имъ до г-на министра на Пѫтищата и пр. стр. 16—17.

Дунава при Руссе трѣба да се смѣта вече за една мечта неосѫществима, но тогава пъкъ и „*международното*“ значение на линията Руссе—Балкана—Цариградъ пада отъ само себе си. Така мисли до нѣйдѣ и г. П. Николовъ, който въ статията си „*Мисли по проектирането желѣзнопѫтната мрѣжа въ България*“, между другото казва: „Линията, която съединява южнитѣ линии съ сѣвернитѣ прѣзъ централния Балканъ, между коритата на р. Тунджа и Янтра, като се продължи по долината на р. Янтра до Руссе би могла да има международно значение, но само въ случай че ромѫнитѣ се съгласѫтъ да се направи единъ мостъ прѣзъ Дунава между Руссе и Журжево, иначе тя би имала съвсѣмъ мѣстенъ характеръ. Въ тоя случай по-износно би било да се свърже Руссе чрѣзъ клона *Попово—Разградъ*, съ централната линия и по тоя начинъ растоянието между Руссе, столицата и другитѣ градове. . . се намалява.“*)

Приведенитѣ тукъ нѣколко бѣлѣжки и особно послѣдния цитатъ, окончателно разрѣшаватъ въпроса за най-правилното икономично и технично съединение на централната линия съ Дунава. При условията на нашия животъ, то не можаше да бѫде друго освѣнъ Централната—Свищовъ. По него е естественния улей на нашия износъ къмъ Дунава и неговата постройка и днесъ трѣба да се смѣта, *като необходима*, ако искаме да дадемъ едно по̀-бързо развитие на трафика по централната линия. Необходимостьта на тоя клонъ отъ нашата мрѣжа се налага още отъ условията на новото направление на търговията по Дунава. Едно врѣме, благодарение на непроходимостьта на „желѣзнитѣ врата“, движението на Дунава ставаше само на долу къмъ устието; сега, слѣдъ солидното раскопаване на тоя прагъ и искуственнитѣ пристройки, движението на Дунава и нагорѣ става по̀-живо. Не само сѫпи стоки, но и тежки и обемисти, като житни храни, захващатъ да се носятъ нагорѣ, срѣщу течението на рѣката. Въ такъвъ случай и политиката на нашия износъ — да отива всичко къмъ Варна — трѣба да се смѣта не само погрѣшна, но и гибелна. Ако Русия отъ нѣкоя година насамъ се мѫчи да си пробие пѫть прѣзъ Дунава нагорѣ къмъ Пеща, Виена и даже Пассау и Регенсбургъ, колко по-вече ние трѣба да се стрѣмимъ къмъ това. Ние имаме вече отворено за нашия износъ сърдцето на Гер-

*) Гл. списанието на Б. Инж.-Арх. Дружество г. I. Кн. 3. (1895 г.)

мания, което по Дунава отъ Свищовъ напр. може да се достигне за 10—12 дни, а когато се направятъ още нѣкои подобрѣния на плаването по Дунава, — и по-скоро, докатъ прѣзъ Варна нашитѣ стоки трѣба да пжтуватъ съ мѣсеци, за да стигнатъ Хамбургъ. Опитътъ направенъ, това лѣто, съ износа на жива риба отъ свищовскитѣ блата за Берлинъ, най-добрѣ ни показва, че ние стоимъ прѣдъ едно ново направление на нашата търговия и трѣба да се мжчимъ часъ по-скоро да го уловимъ и утилизираме за благото на народното ступанство. Най-сетнѣ, на всички търговци е извѣстно, че *навлото* за нашия износъ прѣзъ Дунавскитѣ пристанища къмъ Браила и Галацъ конкурира още и сега на навлото прѣзъ Варна и ще трѣбва да се правятъ голѣми жертви въ нашата тарифна политика, за да се достигне едно какво годѣ равновѣсие. Обърнемъ ли се къмъ положението на въпроса въ Европа, ще видимъ, че и тукъ рѣкитѣ всѣки пжть сж привличали наоколо си желѣзнопжтното съобщение. За по-голѣма авторитетность, ние ще приведемъ една страница отъ проф. Чупрова*): „Както морето съставлява най-стария пжть на международната размѣна, така и вжтрѣшнитѣ води, рѣки и езера отъ старо врѣме служатъ за проводници на стоковото движение въ прѣдѣлитѣ на отдѣлнитѣ страни. Громадниятъ прѣносъ по рѣкитѣ е сжществувалъ още въ врѣмената, когато сухопжтниятъ транспортъ се е ограничавалъ само въ слабото мѣстно движение. Устройството на каналитѣ още по-вече издигна важностьта на вжтрѣшнитѣ води, а въвежданието на параходитѣ даде новъ импулсъ за прѣноса по тѣхъ. Търговското значение на рѣкитѣ и езерата прѣдизвика образуванието по тѣхнитѣ брѣгове на голѣми индустриални и търговски пунктове, които заедно съ портовитѣ градове се явявать като най-стари съсрѣдоточия на размѣната. ясно е отъ тукъ, че при проектирването на желѣзнитѣ пжтища е било неизбѣжно да се обърне внимание на свързката имъ съ вжтрѣшнитѣ водни пжтища“.

„Доста е да се хвърли единъ погледъ върху картата на желѣзницитѣ въ която и да било европейска страна, за да се убѣдимъ, че свързката между желѣзницитѣ и вжтрѣшнитѣ води е влизала въ съображенията на строителитѣ. Да вземемъ напр.

*) А. И. Чупровъ. Желѣзнодорожное хозяйство, т. II, гл. VII.— Значеніе прирѣчныхъ пунктовъ въ товарной перевозкѣ — Стр. 157.

Англия. Главнитѣ рѣки на тая страна, въпрѣки краткостьта имъ, прѣдставляватъ прѣвъсходни търговски пжтища, достжпни въ устията си за най-голѣми морски кораби. Още прѣди желѣзницитѣ, Англия успѣ съ бѣлѣжито искуство да увеличи полезностьта на своитѣ рѣки за страната, чрѣзъ множество канали; а отпослѣ, когато се появиха желѣзнитѣ пжтища, пригоди ги систематично къмъ воднитѣ си съобщения. Една отъ най-старитѣ английски линии — Great Western — свързва чрѣзъ многочислени разклонения най-важнитѣ въ Англия рѣчни бассейни на Темза и Северна. Рѣкитѣ Темза и Гумберъ сж тъй сжщо съединени чрѣзъ една отъ старитѣ желѣзници — Great Northern. . . . Безъ да говоримъ за Темза, основата на всичката английска мрѣжа, рѣката Гумберъ, въ по-голѣмата часть на своето течение, има на двата си брѣга по една паралелна желѣзница; освѣнъ това къмъ нея се завършватъ въ различни пунктове на лѣсната и страна 8, а на лѣвата — 12 желѣзници. Къмъ Северъ, освѣнъ паралелнитѣ линии, се приближаватъ отъ дѣсно 16, а отъ лѣво 15 желѣзни пжтища. Ме по-малко е тѣсна свързката между желѣзницитѣ и рѣкитѣ въ Германия. Въ западна Германия, дѣто е най-гжста желѣзнопжтната мрѣжа, главно основание служи рѣката Рейнъ. Отъ самото Боденско Езеро до устието, отъ двѣтѣ страни на Рейнъ се протакатъ паралелни желѣзници. Освѣнъ това, къмъ Рейнъ отиватъ въ различни пунктове на неговото течение много желѣзници: На дѣсната страна 28, а на лѣвата 27 желѣзници... Така сжщо и другитѣ нѣмски рѣки — Везеръ, Елба и Одеръ сж окржжени отъ паралелни линии и на много мѣста сж свързани съ странични линии.“ За пълнота на картината трѣба да прибавимъ че думитѣ на проф. Чупрова се отнасятъ къмъ 1874 г. и, картата на европейскитѣ желѣзници въ наши дни прѣдставлява въ туй отношение още по-изразителни доказателства. Да прибавимъ, освѣнъ това, че Дунавътъ е не само вжтрѣшна, но и международна рѣка. Примѣрътъ на нашата съсѣдка Ромжния, която всичкитѣ си пунктове на Дунава даже и такива слаби, като Зимниче, е съединила съ желѣзници, още по-вече трѣба да ни убѣди въ значението на дунавската търговия и съобщение.

Щомъ е така, щомъ се убѣдимъ, че не ще бжде рационално да намаляваме трафика на Дунава, за да увеличваме износа прѣзъ Варна, ще трѣба пакъ да се запрѣмъ на Сви-

щовъ, като най-згодно мѣсто за износа отъ централна България и още веднѫжъ да се убѣдимъ въ необходимостьта на линията: Централната — Свищовъ.

Но тъкмо тука излиза друга една мѫчнотия, поне за лице: Дунавътъ е вече съединенъ съ централната линия при *Сомовитъ*, та една втора линия още при Свищовъ ще бѫде, ако не вредна за съкровището, вредна за сѫществующата quasi-желѣзница Ясенъ — Сомовитъ. Не е трудно обаче да се обори това положение. Прѣди всичко нека ни бѫде позволено да кажемъ, че линията Ясенъ — Сомовитъ не е желѣзница; тя е една пародия на желѣзнопѫтно съобщение, което цѣли 8 мѣсеца е затопено съ вода и може да сѫществува само въ страна, като нашата, дѣто понятието за обществена безопасность едва блѣщука още въ зародиша си. Та човѣкъ остава поразенъ за смѣлостьта на нашето управление на желѣзницатѣ и на цѣлото Министерство на Общественитѣ Сгради, като си помисли за живота на толкоза хора, които се пущатъ да пѫтуватъ по „линия“, която на всѣка крачка е способна да катурне трена! Само едно малко по-развито понятие за сигурность у нашето желѣзнопѫтно управление ще дойде да прѣкрати съвсѣмъ движението на пѫтници, па и на стока по тази желѣзница. Ще рѣче, при днешното състояние на тая линия нѣма и какво да се спори за нѣкои *нейни прѣдимства*: тя прѣди всичко не е желѣзница.

Ако ли изникне въпросъ за поправянето на тая линия, докарването ѝ до нормална или съединението ѝ съ Никополъ, тогава вече може да се повдигне споръ, дали тя ще трѣба да се прѣдпочете прѣдъ клонътъ Центр. — Свищовъ. Но и въ такъвъ случай трѣба да се установи, че нито ступански, нито финансово, нито пъкъ технично тая линия би могла да спори съ Свищовската. Отъ по-горѣ изложенитѣ бѣлѣжки за търговията на Централна България и за износа на Свищовъ и Никополь, четецътъ ще се убѣди, че тукъ и за сравнение не може да става дума. Близостьта на тая линия съ столицата, Плѣвенъ или западна България се намалява отъ пустотата на пространството, прѣзъ която тя минава, отъ неудобностьта и бѣдностьта на пристанищата, къмъ които тя може да излѣзе; най-послѣ нейното доближаване до столицата ще служи само на вноса отъ чужбина, а не и на нашия износъ. Още сѫ послаби мотивитѣ за постройката на тая линия, когато я разглежда човѣкъ отъ къмъ технична и финансова страна. За докарването на тая линия до нормална, ще сѫ потрѣбни голѣми насипи, мостове и други още скѫпи съоръжения, което ще вкара държавата въ 4 — 5 мил. лева допълнителни разноски, когато постройката на линията напр. Свищовъ — Каменецъ, която минава прѣзъ съвсѣмъ здравъ теренъ, не ще струва, споредъ оцѣнката на вѣщи хора, по-вече отъ 2 мил. лева. Но най-добрѣ въ случая ни освѣтлява заключението на техничната комисия при Министерството на Пѫтищата, по протоколъ № 14 отъ 13 Марта 1899 г., както слѣдва:

„а) Линията Сомовитъ — Ясенъ не може да се откупува по каквито и да било цѣни, имѣющи за основа изчисленията на прѣдприемача или цѣна на километръ;

„б) Като окончателна, тя е вредителна, понеже разбърква цѣлата желѣзнопѫтна мрѣжа, установена чрѣзъ законъ и ще причини щото крайдунавскитѣ градове да запустѣятъ;

„в) По причина на лошото ѝ построяване тя не може по никой начинъ да бѫде окончателна линия, освѣнъ ако се прѣправи коренно, въ който случай ще причини огромни разноски на държавата.

„г) Като врѣменна тя би била полезна, ако се експлоатираше по търговски и се приберѫтъ релситѣ ѝ, щомъ изгниятъ сегашнитѣ ѝ траверси;

„д) Комисията изказва страхъ, че ако тая линия се остави като врѣменна, тя може единъ день да стане окончателна“.

Едва ли има нужда да прибавяме още нѣщо, за да се докаже, че линиитѣ Сомовитъ — Ясенъ, или Плѣвенъ — Никополь, които даже не сѫществуватъ въ нашата мрѣжа и за които не е имало до днесь специаленъ законъ, по никой начинъ не могатъ да се противопоставятъ на Свищовската и да създаватъ прѣчки за нейното по-скорошно построяване.

Ние ще завършимъ разсѫжденията си по тая глава. Изложенитѣ до тукъ мисли дсказватъ нагледно, че Свищовската линия се е налагала отъ силата на икономичнитѣ условия на страната, а днесь тя става необходима за нашия износъ и повдигане на нашия желѣзнопѫтенъ трафикъ. И сега не е късно за постройката на тая линия, а колкото по-скоро се захване тя, толкова по-добрѣ. Още по-вече, че финансови затруднения за държавата нѣма да послѣдватъ, понеже *свищовскитѣ граждане сѫ изказали вече готовность сами да построятъ тая линия, като я*

прѣдадѫтъ на държавата за експлоатация. Забави ли се обаче постройката на тая линия, нека се помни, че то нѣма толкова да повреди на града Свищовъ и търговията му, колкото на дохода на самата централна желѣзница, защото не петь, не десеть а много години още ще продължава колелото на нашия селянинъ отъ централна България да се търкаля къмъ свищовската скеля, като спокойно прѣгазва релситѣ на самата желѣзница. А свищовскитѣ граждани и търговци нѣма отъ що да се плашатъ: ако Свищовъ подиръ три пожара е можалъ да възкресне отъ пепелта и да достигне цвѣтуще положение, пакъ ще намѣри доста интелектуални и материални сили, да устои на борбата, въ която синове на свободното му отечество го хвърлятъ. Но тие, които отиватъ противъ естественнитѣ условия на живота и неговитѣ институции, нека не забравятъ, че грѣшатъ и отиватъ по фалшивъ пѫть, отъ който рано или късно ще трѣба да се върнатъ и съ толкова по-голѣми жертви, колко по-далечъ сѫ отишле.



V.

Финансовото значение на желѣзницитѣ и въпросътъ за желѣзопѫтната политика изобщо.

Стойность обща и по километръ. — Доходностьта на желѣзницитѣ въ разнитѣ страни. — Частни или държавни желѣзници. — Системи на постройка или експлоатация. Теорията на въпроса по Вагнера. — Историята на държавнитѣ желѣзници. — Финансовия резултатъ отъ държавнитѣ желѣзници въ Пруссия.

Когато изучваме въпроса за желѣзницитѣ, единъ отъ най важнитѣ факти, на които се натъкваме, е безспорно *стойностьта* на тия прѣдприятия. Постройката на желѣзницитѣ струва много скѫпо. Освѣнъ искуственнитѣ насипи, пѫтища и мостове, желѣзницитѣ употрѣбяватъ и едно голѣмо количество вагони, машини и други материали за своето дѣйствие. А всичко това е свързано съ затварянето на колосални капитали въ постройкитѣ на желѣзнитѣ пѫтища. Прѣсмѣтанията показватъ, че къмъ края на 1897 год. сѫ биле изхарчени за желѣзници въ цѣлия свѣтъ до 145 милиарда марки*); като се вземе прѣдъ видъ, че тая сумма въ 1890 година е възлизала на 131 милиарда марки, трѣба да се направи заключение, че, прѣзъ послѣднето десетолѣтие на 19 вѣкъ, всѣка година сѫ изхарчвани само за желѣзници до 2 милиарда марки или 2_5 милиарда лева.

Отъ тая обща сумма прѣзъ 1897 г. на Европейкитѣ желѣзници се падатъ 76 милиарда марки, а само на Американскитѣ 45 милиарда. Разхвърляни на километръ, пада се на 1 километръ европейски желѣзници 287.971 марки, а на единъ километръ американски желѣзници — 147.039 марки, отъ което се вижда, че американскитѣ желѣзници сѫ два пѫти по̀ ефтини. Произлиза тая разлика отъ употрѣбявания материалъ, отъ самия начинъ на постройката и отъ трудностьта на мѣстноститѣ, прѣзъ дѣто минаватъ желѣзницитѣ.

*) Една германска марка има 1_{25} лева златни; на наши срѣбърни пари, тѣ излизатъ много по̀ вече.

Колко струватъ желѣзницитѣ въ по главнитѣ страни на Европа, може да се види отъ слѣднята табличка, съставена, споредъ цитирания вече Wiedenfeld:

Края на 1897 година.

	Цѣлата сума	на километръ
Германия (свършени)	11854 мил. марки	252.832 марки
Прусия и Хесенъ (държав.)	7483 „ „	256.494 „
Австроунгария (всички)	7136 „ „	235.678 „
Франция (свършени)	12772 „ „	344.250 „
Швейцария (всичка мрѣжа)	979 „ „	262.831 „
Англия „ „	21795 „ „	632.569 „
Руссия (свършени, 1896)	7234 „ „	192.059 „
Белгия (държавни)	1190 „ „	356.337 „
Швеция „	368 „ „	100.106 „

Както се вижда отъ изброенитѣ тукъ цифри, най-много струватъ изобщо и най-скжпи сж относително английскитѣ линии, французскитѣ идятъ подиръ тѣхъ, а шведскитѣ сж най ефтини. При това, причината едва ли трѣба да се съпоставя съ трудностьта въ постройката; най-скжпи сж английскитѣ линии, защото материалитѣ имъ сж, може би, по-скжпи. Швейцария има безспорно да прѣодолява много по-голѣми мжчнотии въ природата, споредъ мѣстата прѣзъ дѣто прѣкарва желѣзници, а нейнитѣ линии сж $2^1/_2$ пжти по-ефтини отъ английскитѣ и на $^3/_4$ по-ефтини отъ французскитѣ.

Затворенитѣ въ желѣзнитѣ пжтища капитали сж, както вижда четецътъ, колосални: едва ли нѣкое отъ човѣшкитѣ съоржжения е погълнало и поглъща толкова милиарда, колкото желѣзницитѣ. Ще трѣбва тогава да има и нѣкои силни *мотиви*, които тласкатъ народитѣ къмъ тия постройки и харчене на суми. Тия мотиви се криятъ *въ доходностьта* на желѣзницитѣ, ако, разбира се, тѣ се експлоатиратъ разумно. Шосетата, които поглъщатъ не малки суми, не прѣнасятъ никакъвъ доходъ; воднитѣ пжтища още по-малко. Желѣзницитѣ, може да се каже, сж първи пжтища, които могятъ да бждятъ построени на частно ступански начала т. е. да носятъ единъ доходъ на вложения у тѣхъ капиталъ. Тоя доходъ наистина не бива всѣкога голѣмъ, но по нѣкой пжть той дава силни примамки на частния капиталъ. И ние виждаме, че подиръ шосетата, които сж исключително построени отъ държавата или

общественнитѣ органи, желѣзницитѣ отведнжжъ захванаха да се прѣдприематъ отъ частни лица съ експлоататорска цѣль и така сж построени по-голѣмата часть отъ желѣзнитѣ пжтища на свѣта. А владѣтелитѣ на желѣзници и желѣзнопжтни акции въ Съединенитѣ Щати и Англия сж днесь най-богатитѣ хора, крупни капиталисти; тѣ сж станали и една финансова сила, прѣдъ която често пжти се виждатъ принудени да отстжпятъ не само отдѣлнитѣ обществени органи, но дори и държавната власть. Въ туй отношение — доходностьта, — желѣзницитѣ още въ първитѣ моменти привлѣкоха вниманието върху си. Така знае се, че първата линия на свѣта съедини Ливерпулъ съ Манчестеръ; споредъ смѣткитѣ направени най-точно отъ парламента, се е чакало едно движение на 480 души въ день или 115.000 въ годината. Доходътъ, споредъ това, се е прѣсмѣталъ на 250.000 л. въ годината. А още първата година тая линия е дала единъ доходъ отъ 2.445.000 л. При постройката на линията между Парижъ и Страсбургъ сж чакали единъ доходъ отъ 18.000 лева на километръ; а пъкъ още въ 1853 година доходътъ отъ километръ е възлизалъ на 45.000 лева. Извѣстниятъ икономистъ и агитаторъ Фр. Листъ е прѣсмѣталъ дохода на линията Липиска — Дрезденъ въ 295.750 талера, а пъкъ първата година още дала 460.200 талера. А освѣнъ тая изненада, доходътъ отъ желѣзницитѣ е продължавалъ да расте отъ година на година. Така напр. въ 1841 год. срѣдния доходъ отъ желѣзницитѣ въ Франция е билъ до 25997 лева на километръ; послѣ 10 год. пораства до 32680 л., а въ 1861 год. вече до 49224 лева. Или да вземемъ Белгия. Тамъ въ 1835 год. срѣдниятъ доходъ на 1 километръ е билъ 19.213 лева, въ 1845 г. 22146 л., а въ 1855 г. вече — 51.160 лева *). При такива условия, твърдѣ естествена е страстьта къмъ постройката на желѣзници, която на много мѣста докара до ступанска криза, както напр. въ Англия, прѣзъ 1847 година.

За да се види, какъвъ може да бжде доходътъ отъ желѣзницитѣ, ние даваме тукъ една добрѣ скомбинирана таблица за резултатитѣ отъ експлоатацията на желѣзницитѣ въ по първитѣ европейски страни. На тая таблица, както ще види че-

*) Тия цифри сж извлечени отъ книгата на проф. А. И. Чупрова — Желѣзнодорожное Хозяйство Т. П. стр. 5—9. Москва. Тукъ става дума само за суровия доходъ (brutto)

ДЪРЖАВИ		Доходъ бруто		Отношение на разнос. къмъ дохода въ %	Чистъ (нетто) доходъ			Отъ чистия доходъ се пада	
		Изобщо въ мил. м.	На 1 км. марк.		Изобщо въ мил. м.	За 1 км. марк.	% отъ вложеният капиталъ	На пжтнищ. ки съобщ. %	На стокопрѣв. насян. %
Германия	1885	995	26768	60_1	426	11850	4_5	27_5	67_3
	1897	1675	35775	55_{73}	726	15882	6_{32}	28_2	67_1
Пруссия (държ.) .	1885	657	3.188	56_6	281	13841	5_0	25_7	69_0
	1897	1157	39831	53_{52}	531	18541	7_{24}	27_6	67_9
Австроунгария. .	1885	485	22270	52_7	230	10538	4_6	23_5	75_3
	1897	641	21461	56_6	280	9314	3_{96}	24_0	74_4
Франция	1885	846	28369	55_8	376	12612	3_6	38_4	57_6
	1897	1060	28701	52_0	508	13769	3_{98}	42_9	55_1
Швейцария . . .	1885	59	20112	53_7	27	9456	3_3	42_4	50_8
	1897	99	26875	60_7	39	10574	3_5	40_3	54_9
Великобритания .	1885	1391	45103	53	655	21248	4_0	42_8	52_9
	1897	1875	54363	57	815	23577	3_7	43_2	51_1
Руссия	1885	527	20999	60_3	209	8336	3_8	18_3	72_9
	1896	600	26741	58	255	11229	4_6	15_6	74_6
Белгия	1885	96	30450	58_4	40	12651	4_0	35_4	62_5
	1897	136	40817	59_9	54	16367	4_{54}	33_8	55_9
Швеция	1885	23	9523	64_8	8	3356	3_1	39_1	56_5
	1897	41	11049	57_{27}	17	4721	4_{72}	38_8	60_2

тецътъ е даденъ доходътъ бруто изобщо, на километръ; въ % къмъ разноскитѣ, тъй сжщо и дохода netto. Цифритѣ сж пригодени така, щото да могжтъ да се направжтъ заключения за дохода и разноскитѣ при експлоатацията на желѣзницитѣ въ цитиранитѣ държави.

Цифритѣ показватъ най напрѣдъ, че суровиятъ доходъ отъ желѣзницитѣ е наистина много голѣмъ; но голѣми сж тъй сжщо и разноскитѣ по експлоатацията, които туку-рѣчи поглъщатъ половината отъ суровия доходъ. Таблицата е още така пригодена, щото може да се види, какъ сж се измѣнявали, както доходътъ, тъй и разноскитѣ при експлоатацията, за единъ периодъ отъ 17—18 години.

Частно трѣба да се отбѣлѣжи, че най-голѣмъ е чистятъ и суровиятъ доходъ отъ желѣзницитѣ въ Великобритания, дѣто достига до 54363 суровъ и 23577 марки чистъ доходъ на километръ; послѣ нея слѣдватъ по доходностьта си Белгийскитѣ, Германскитѣ, Французскитѣ желѣзници и т. н. И Рускитѣ желѣзници даватъ сравнително единъ доходъ чистъ на километръ 11220 марки, който надминава дохода на много други по напрѣднали страни, като напр. Австро-Унгария.

Една графа отъ сжщата таблица показва, че доходитѣ отъ вложения въ желѣзницитѣ капиталъ сж сравнително съ другитѣ модерни ступански прѣдприятия доста голѣми. Прусскитѣ желѣзници даватъ напр. чистъ доходъ 7_{24}% на вложения капиталъ; Английскитѣ даватъ дори 4%. Съ други думи всички желѣзници даватъ доходъ много по-голѣмъ отъ % на изхарчения за тѣхъ капиталъ; става дума, разбира се, за цитиранитѣ страни. По тоя начинъ капиталътъ вложенъ въ желѣзници се рентира много по-добрѣ, отколкото въ редъ други прѣдприятия.

Тая способность на желѣзницитѣ да донасятъ добъръ доходъ е която привлича *частния капиталъ* и която спомогна изобщо да се развива постройката на желѣзници тъй бърже. Но тукъ произлиза едно стълкновение въ стремленията: частниятъ капиталъ прѣдприема постройката на желѣзницитѣ отъ чисто частно ступанско гледище; държавата отъ своя страна гледа на желѣзницитѣ, като на мощно орждие въ постигане на своитѣ административни, военни, политични и изобщо културни задачи. И еднитѣ и другитѣ искатъ да иматъ желѣзницитѣ въ ржцѣтѣ си, което докарва до спорове, кой да строи и да експлоатира желѣзницитѣ: дали държавата или частнитѣ

компании. Тия спорове отъ практиката се прѣнесоха и въ теорията и създадоха цѣло учение за основитѣ, върху които трѣбва да почива управлението по желѣзнитѣ пѫтища или инакъ — въпросътъ за *желѣзнопѫтната политика*. Значението на тоя въпросъ става сѐ по-голѣмо, съ нарастването на културно-ступанскитѣ задачи, които модерната държава възлага върху органитѣ си, та и споровете по него непрѣставатъ, макаръ практиката да захваща туку рѣчи навредъ да върви по едно и сѫщо направление.

Затова че въпросътъ за желѣзно-пѫтната политика неотдавна бѣше на дневенъ редъ и въ нашия обществен животъ, па може и скоро пакъ да настѫпи; затуй още, че у насъ не се чу нито единъ правиленъ и безпристрастенъ гласъ за въпроса, ние ще се запремъ тукъ и върху него. Ще отбѣлѣжимъ, както неговото *теоретично положение*, създадено и поддържано отъ най-авторитетнитѣ прѣдставители на икономичната наука, особно въ Германия, тъй и неговото *практично състояние* въ нѣкои отъ по-напрѣдналитѣ държави на свѣта; още повече, че на практика тоя въпросъ вече изглежда да завзема едно опрѣдѣлено положение.

Има 5 ралични комбинации въ желѣзно-пѫтната политика или експлоатацията и постройката на желѣзницитѣ:

1) Когато желѣзницитѣ се строѭтъ отъ *частни дружества* и отъ тѣхъ се експлуатиратъ — такъвъ е случая напр. съ желѣзницитѣ въ Англия, Съединенитѣ Щати, Гърция и тъй нататъкъ.

2) *Частна постройка*, но подъ експлоатация на *държавата*, напр. Австрия, Унгария, Баденъ и т. н.

3) Случаятъ, когато линии, *построени отъ самата държава*, сѫ прѣдадени за експлоатация на частни компании. Така е въ Холандия, Италия, Евр. Турция и т. н.

4) *Линии построени отъ държавата се намиратъ въ държавна експлоатация*. Тая система е особено развита въ Прусия и нѣкои други германски държави, като Саксония, Меклембургъ, въ Унгария, Ромѫния, Сърбия — сега е вече нарушенъ; въ България, дѣто е пакъ нарушенъ и т. н.

5) Случаятъ, когато въ една и сѫща държава се срѣщатъ *ту чисто държавни, ту частни желѣзници* т. е. *смѣсена система*. Такава система сѫществува днесь въ Русия, Белгия, Австрия, Дания, нѣкои Американски държави, Япония и т. н. Ето и нѣкои цифри по тоя въпросъ.

Прѣзъ 1893 год. отношението на държавнитѣ желѣзници къмъ частнитѣ е било слѣдното:

Държави	Държавни желѣзници
Ромѫния	100 %
Сърбия	100 „
България	100 „ (нарушенъ)
Норвегия	95_{64} „
Германия	90_{60} „
Дания	78_{15} „
Белгия	68_{73} „
Италия	64_{54} „
Авст. Унгария	64_{13} „
Руссия	53_{0} „
Холандия	52_{45} „
Португалия	36_{10} „
Швеция	33_{31} „
Франция	6_{6} „

Англия, Испания, Швейцария, Гърция 0%

При това фактъ е, че относителното количество на държавнитѣ желѣзници расте, туку рѣчи, въ всѣка европейска държава и днесь тия цифри стоятъ много по-инакъ, както ще видимъ по-долу.

По теоретичната стряна на въпроса трѣба да отбѣлѣжимъ най-напрѣдъ, че нѣкои срѣдства за съобщения сѫ признати и отъ теорията, и отъ практиката, като сгодни само за държавна експлоатация.

Така *пощата, телеграфътъ* и *телефонътъ*, поради високото значение, което иматъ тѣ за функционирането на една държава, поради задачата, която лѣжи върху тѣхъ — да пазятъ безусловно частнитѣ тайни — принципъ който влиза въ основния законъ на много държави и дори въ нашата конституция, най-подиръ — поради слабата имъ рентабилность т. е. това, дѣто тѣ донасятъ или слабъ или никакъвъ доходъ, което не може да привлече частната прѣдприемчивость, тѣзи три вида срѣдства за съобщение сѫ признати и отъ теорията на икономичнитѣ науки, като срѣдства, които трѣба да бѫдатъ безусловно подъ държавна експлоатация. Воднитѣ пѫтища и отъ

историята и отъ теорията сѫ прѣдадени въ рѫцѣтѣ на частната инициатива, понеже тѣ въ повечето случаи иматъ международенъ характеръ, а не чисто вѫтрѣшенъ, държавнически.

Между сухоземнитѣ пѫтища—шосетата — и отъ теорията, както и отъ практиката, сѫ прѣдадени въ рѫцѣтѣ на държавата или на разни други по-малки обществени групи — окрѫзи, общини. Частната инициатива не може да намѣри тукъ никакви основания, защото тѣ не сѫ рентабилни. Шосетата не донасятъ никакъвъ доходъ, нито пъкъ е възможно да се направятъ тѣ по нѣкой начинъ доходни.

Колкото се отнася до другата половина сухоземни пѫтища—*желѣзницитѣ*, тукъ работата стои по-инъкъ. Благодарение на туй обстоятелство, както видѣхме по-горѣ, че желѣзницитѣ, кога минаватъ прѣзъ мѣста съ развита индустрия, и кога се експлоатиратъ благоразумно, донасятъ голѣми печалби на употрѣбения за тѣхна постройка капиталъ, тѣ силно привличатъ вниманието на частната инициатива. Понеже отъ друга страна се знае, че държавата съ своитѣ тежки бюрократни учреждения не може да бѫде добъръ ступанинъ на чисто индустриални или спекулативни прѣдприятия, повдигналъ се е и на практика и въ теория въпросъ, кога ще бѫде пò-изгодно и за страната и за самото прѣдприятие, дали когато постройкитѣ на желѣзницитѣ и тѣхната експлоатация останатъ въ рѫцѣтѣ само на държавата или пъкъ, когато останатъ само на частнитѣ лица.

Диалектиката се е развила до тамъ, щото едни и сѫщи основания се вематъ, както за доказателство на изгодитѣ отъ частнитѣ желѣзници, тъй и обратно — отъ държавнитѣ. Така намираме нѣколко пункта формулирани у Sax'а.

I. Едната страна казва, че желѣзницитѣ, като занятие спекулативно, „индустрия“, както и всички други, сѫ чисто *частно* прѣдприятие, въ което държавата не трѣба да се мѣси и особно, да *стѫпва въ конкуренция* съ подданицитѣ си.

Другата: желѣзницитѣ сѫ *„публични пѫтища“*, затуй и както шоссетата и рѣкитѣ, трѣба да бѫдатъ прѣдставени отъ държавата за общо ползуване.

II. Едната страна казва, че частната прѣдприемчивость пò-икономично строи и експлоатира; други пъкъ казватъ, че тъкмо държавата е най въ състояние да строи и експлоатира икономично желѣзницитѣ.

III. Понеже постройката на линиитѣ е свързана съ експроприация на частни имоти, тѣ трѣбва да се строѫтъ отъ държавата, защото тя има само това право; но другата страна отвръща, че има случаи, както е при рударството, дѣто законътъ е прѣдоставилъ и на частни лица правото за експроприяция.

IV. Еднитѣ казватъ, че отъ *стратегично* гледище, желѣзницитѣ трѣба безъ друго да сѫ въ рѫцѣтѣ на държавата, но другитѣ пъкъ казватъ, че въ туй отношение тѣ могѫтъ напълно да изслужатъ ролята си, ако и да сѫ въ частни рѫцѣ; единъ примѣръ—напр. службата на източнитѣ желѣзници въ гръцко-турската война. И т. н. Еднитѣ и другитѣ съ една дума сѫ развили аргументитѣ си до тамъ, щото тѣ сѫ станали и отъ „двата края остри“.

Днесь науката обаче има много по-силни основания, за да бѫдатъ желѣзницитѣ изобщо *държавни*. Ние ще разгледаме тѣзи основания, тъй както ги намираме формулирани у Ad. Wagner'а, единъ отъ най-голѣмитѣ авторитети по тоя въпросъ въ нѣмско, па и въ цѣлъ свѣтъ.

1. За да може мрѣжата на желѣзницитѣ да *се развива правилно и едноврѣменно отъ всички страни*, тя трѣбва да бѫде въ рѫцѣтѣ на държавата. Инъкъ частнитѣ компании ще си изберѫтъ най-напрѣдъ тѣзи линии, които съединяватъ най развититѣ промишлени центрове на страната, защото тѣ ще бѫдатъ и най-доходни, тогасъ когато другитѣ пунктове частната инициатива нѣма да засѣгне и тѣ ще останатъ да се строѫтъ и експлоатиратъ отъ държавата, въ повече случаи съ загуби, разбира се. Примѣри отъ това имаме въ Руссия, Германия, Франция и т. н. Ако би държавата да има въ рѫцѣтѣ си и еднитѣ и другитѣ т. е. и пò-рентабилнитѣ и послабодоходнитѣ, печалбитѣ отъ еднитѣ ще могѫтъ да балансиратъ другитѣ и така държавата нѣма да прави жертви. Тоя аргументъ има особна сила за такива слабо развити страни, като нашата, дѣто желѣзницитѣ не могѫтъ да донасятъ доходи и иматъ значение на т. н. културни линии. За да поддържа частната инициатива Руссия е давала голѣми сумми *премии* на всѣки построенъ отъ частни компании километръ желѣзници, сѫщето е ставало и въ Франция.

2) За да може желѣзнопѫтната мрѣжа *да се развива равномѣрно*, тя трѣба да бѫде въ рѫцѣтѣ на държавата,

която работи по-сдържано и съ планъ, когато частнитѣ компании се обхващатъ по нѣкой пѫть отъ мании и захващатъ да строѭтъ много линии, често пѫти непотрѣбни, подиръ което настѫпва застой, па и криза.

3) Държавата може *по-лесно и на по-изгодни условия да намѣри капитала*, потрѣбенъ за постройка, когато частнитѣ прѣдприятия сѫ принудени да прибѣгватъ до разни борсови маневри и спекулации, съ което увеличватъ ажиотажа. Манията за постройки на желѣзници въ Англия и Америка е докарвала на много пѫти до голѣми икономични кризи.

4) Ако всичкитѣ линии на една страна сѫ въ рѫцѣтѣ на държавата, тогава и *разноскитѣ по експлоатацията сѫ сравнително по-малки*, защото става голѣма икономия въ централното управление, когато различнитѣ компании сѫ принудени да иматъ отдѣлни централни управления и толкова, колкото компании има. Държавата ще има само едно централно управление, а икономиитѣ въ тоя случай сѫ голѣми.

5) Защитницитѣ на частнитѣ компании при желѣзницитѣ казватъ, че държ. експлоатация *прѣдавала монополенъ характеръ* на тия учреждения, когато частнитѣ прѣдприятия допущатъ конкуренцията. Обаче отъ практиката на много страни този аргументъ съвсѣмъ пада, защото забѣлѣзано е, че тамъ, дѣто изникне конкуренция между различни желѣзнопѫтни компании, тя скора се прѣкратява чрѣзъ сливане (fusion) на отдѣлнитѣ компании. Така между Виена и Прага, между Берлинъ и Дрезденъ. Въ Англия има само 3—4 голѣми желѣзнопѫтни компании и т. н.

6) Защитницитѣ на частнитѣ прѣдприятия въ постройката и експлоатацията на желѣзницитѣ иматъ най-силенъ аргументъ въ туй, че *индустриалнитѣ прѣдприятия отиватъ по-добрѣ, когато сѫ въ рѫцѣтѣ на частни лица*, изцѣло заинтересувани ступани. Това е вѣрно; но работата е, че то не може да се приложи и къмъ частнитѣ желѣзници. Тѣ се строятъ и експлоатиратъ по-вече отъ *акционерни компании*, които не могѫтъ да притежаватъ качествата на отдѣлнитѣ ступани, а напротивъ въ по-голѣма стѫпенъ иматъ недостатъцитѣ на държавната експлоатация.

7) Но най-силния аргументъ за въ полза на държавната експлоатация и постройка се крие въ тъй нарѣчената *тарифна политика*.

Когато държавата има въ рѫцѣтѣ си желѣзницитѣ, тя обикновенно нарежда тарифитѣ въ свръзка съ интереситѣ на народното ступанство; частнитѣ компании въ тоя случай гледатъ своя интересъ. — И затуй тамъ, дѣто сѫществуватъ частнитѣ компании въ желѣзницитѣ, има дори особни конвенции и държавни учреждения за тарифитѣ (Русия и другадѣ), а тарифната политика въ такъвъ случай може да се извоюва чрѣзъ голѣми борби между правителството и частнитѣ компании.

Колкото се отнася до практичното положение на въпроса за *желѣзнопѫтната политика*, днесь захваща да се проявява една по-опрѣдѣлена тенденция. Държавата разбра значението на желѣзницитѣ и тя не може да гледа на тѣхъ, както на другитѣ ступански прѣдприятия; освѣнъ многото ступански и културни задачи, що желѣзницитѣ сѫ призвани да испълнятъ, тукъ испъкватъ още двѣ други. Желѣзницитѣ сѫ единъ видъ монополъ, конкуренцията тукъ е изключена, та държавата трѣба да се грижи, да не би тоя монополъ въ рѫцѣтѣ на частни компании да вреди на общитѣ интереси. Отъ друга страна желѣзницитѣ захващатъ да служатъ, като единъ видъ корректоръ на митнишката и търговска политика на правителствата, та и държавната власть днесь не може да остава безучастна къмъ въпроса за тарифитѣ. Затова и днесь държавата се мѫчи да разшири, колкото може повече, своитѣ права върху управлението на желѣзницитѣ и тамъ, дѣто тя не може да изгони силнитѣ частни компании, тя си извоюва по-голѣмъ надзоръ върху тѣхнитѣ функции.

Желѣзницитѣ, както видѣхме, най-напрѣдъ захванаха да се строятъ отъ частни компании въ Англия. Отъ тукъ тоя видъ постройка се прѣнесе и въ Америка, дѣто силно се разви. Сѫщото се случи и на европ. континентъ. Но още въ първитѣ врѣмена на постройката на желѣзници се подигна въпросъ въ Белгия и нѣкои германски държавици, какво *държавата сама* трѣба да се занимава съ построяване и експлоатиране на желѣзницитѣ. Тая идея се распространяваше, но слабо и до 70-тѣхъ години, може да се каже, господаруваше принципътъ на частната експлоатация и постройка. Франко-прусската война нанесе на идеята за частнитѣ линии силенъ ударъ и къмъ половината на седемдесеттѣхъ години въ Германия възтържествува идеята за държавнитѣ желѣзници. Тоя пѫть стоѣше на чело Прусия. Въ 1876 год. захванаха Бавария и Саксония да

откупуватъ частнитѣ желѣзници въ прѣдѣлитѣ на своята територия, а къмъ 1879 год. сѫщото захвана и Пруссия. Това движение обхвана и другитѣ страни на Европа. Скоро рѣшиха и захванаха да откупуватъ частнитѣ си желѣзници Унгария, Австрия, Дания; по-сетнѣ рѣши тоя въпросъ Руссия, а въ най-ново врѣме—Швейцария и Белгия. Като страни съ частни линии оставатъ днесь Франция, особно Англия и Съединенитѣ Щати. Наистина и въ тия страни станаха движения въ полза на държавнитѣ желѣзници и правителствата се опитаха да прокаратъ тоя принципъ, но не успѣха, главно поради финансиалната сила на тие частни компании, които възстанаха противъ такава една политика. Между желѣзнопѫтнитѣ компании има много силни финансови групи, особно т. н. желѣзнопѫтни крале въ Америка, които съ всички срѣдства сѫ се мѫчили да осуетятъ откупуването на частнитѣ желѣзници. Така Франция се видѣ принудена да строи сама второстепеннитѣ си желѣзници и да ги експлоатира за държавна смѣтка. Англия взе въ рѫцѣтѣ си само колониалнитѣ желѣзници, а пъкъ въ Америка държавата си извоюва надзоръ надъ частнитѣ компании и уреждане на тарифитѣ на общи за страната основания. Италия пъкъ слѣдъ като откупи часть отъ частнитѣ желѣзници, видѣ се принудена да ги прѣдаде пакъ на частни компании за експлоатация.

Днесь между германскитѣ държави има вече нѣкои, които напълно реализираха мисъльта за държавната система на желѣзницитѣ. Тукъ на първо мѣсто стои Саксония, съ всички линии държавни; послѣ идатъ Мекленбургъ, Бавария, съ малко още останали въ частни рѫцѣ; въ южната страна — Вюртембергъ и Баденъ—тъй сѫщо държавата има експлоатацията въ свои рѫцѣ. Въ Пруссия къмъ края на 1899 г. отъ 33570 килом., 30737 сѫ биле държавни или 91% и само още 2839 килом. сѫ останали частни. Въ Австрия въ 1897 г. е имало 9613 кил. държавни и 7628 частни, което прави инъкъ 55% държавни. Въ Унгария, въ рѫцѣтѣ на държавата оставатъ днесь (1898 г.) 13032 килом., а въ частни рѫцѣ само 1319 килом. главни линии. Въ Руссия прѣди 1897 г. около 23905 версти сѫ биле държавни — т. е. 64_8% и 12986 — частни, или 35_2%. Въ Швейцария е рѣшенъ въпросътъ за откупуването на желѣзницитѣ отъ рѫцѣтѣ на частнитѣ компании съ народно гласуване въ 1898 г. и тутакси сѫ се захван ли

прѣговори за откупуване 2644 килом. Ако сега четецътъ сравни тия цифри съ отбѣлѣзанитѣ по-горѣ — за 1893 год., ще забѣлѣжи, че въ единъ 4-5 годишенъ периодъ числото на държавнитѣ желѣзници доста се е увеличило.

За да можемъ да разберемъ, като какъвъ може да бѫде резултатътъ отъ държавната експлоатация на желѣзницитѣ въ една благоустроена страна, ние ще дадемъ за примѣръ Пруссия, на която показватъ и много други автори.

Доходитѣ и разноскитѣ на прускитѣ държавни желѣзници заематъ едно видно мѣсто въ общия бюджетъ. Тъй напр. за 1900 година доходитѣ отъ желѣзницитѣ сѫ възлизали на 1.358.671.300 марки или 54% отъ цѣлия приходенъ бюджетъ на тая страна, а разноскитѣ — до 828.195.854 марки, или — за 1900 г. остава отъ експлуатацията единъ чистъ доходъ до 530.475.446 м., който, като се употрѣби за лихви и погашение на държавнитѣ желѣзнопѫтни дългове, пакъ ще остави единъ чистъ излишъкъ за други финансови цѣли. Отъ приключенитѣ бюджети се вижда, че напр. прѣзъ 1896/97 е имало единъ чисть излишъкъ употрѣбенъ за разни други финансови цѣли — 125 милиона марки; въ 1897/98 тоя видъ излишъкъ е достигналъ до 167 милиона марки и отъ тая година насамъ сѐ продължава да расте.

По бюджета за текущата година се прѣдвижда доходъ — 1901 г. 1.439.042.748 марки; разноски 875.678.380 марки; а излишъкъ — 563.364.368 марки. Отъ тоя излишъкъ ще се платятъ 149.315.704 марки за лихви по желѣзнопѫтнитѣ дългове, а 414 милиона марки ще се употрѣбѫтъ за погасяване. Изобщо финансовото положение на прусскитѣ държавни желѣзници е безъ упрѣкъ добро. Доходитѣ отъ желѣзницитѣ се увеличаватъ, а пъкъ разноскитѣ поглъщатъ сѐ по-малки проценти отъ тѣхъ. Прѣзъ 1891/92 г. напр. разноскитѣ сѫ погълнали 65% отъ общия доходъ; прѣзъ 1895/96 вече само 54%. По тоя начинъ Пруссия*) ще може скоро да погаси своитѣ дългове, направени за откупуване на желѣзницитѣ и тогава всичкитѣ излишъци отъ дохода имъ ще влизатъ направо въ бюджета или ще се употрѣбяватъ за други държавни цѣли. Това цвѣтуще финансово положение на прусскитѣ желѣзници особно говори за идеята на държавнитѣ желѣзници.

---

*) По-голѣми подробности по тоя въпросъ гледай въ моята Монография „Финансова организация и администрация на Пруссия, Баденъ и Бавария“.

VI.

Финансовото положение на българскитѣ държавни желѣзници и желѣзнопѫтната политика на България.

Общъ приходъ на Б. Д. Ж. — Сравнение съ разноскитѣ.— Тенденции. — Расхвърлянието имъ по километри. — Движението на пѫтници и тенденции. — Движението на стоки. — Сравнение между прихода отъ пѫтници и стоки. — Теория на въпроса. Тенденции при нашитѣ желѣзници. — Финансовото положение на нашитѣ линии.—Цѣнность и доходность.— Заключение за бюджета и за нашата желѣзнопѫтна политика.

Управлението на нашитѣ държавни желѣзници отъ нѣколко години насамъ издава ежегодни „*Статистични свѣдения за българскитѣ държавни желѣзници*“, дѣто има събрани материали за едно по-основно изучване, както историята, тъй и съврѣменното финансово положение на нашитѣ желѣзници. И за честь на самото министерство на пѫтищата тия материали се издаватъ тъй бърже, както едва ли може човѣкъ да чака въ нашата страна. Благодарение на тая точность, ние имаме сега подъ ржка статистиката на нашитѣ желѣзници за 1900 година и ще можемъ да разширимъ нишитѣ изучвания.

Приходътъ на Б. Д. Желѣзници е изобразенъ на отвъдната таблица, съставена по подобие на оная, що дадохме по-горѣ за европейскитѣ желѣзници. Тукъ сж дадени, както общиятъ суровъ приходъ, тъй и разноскитѣ, така и *чистиятъ* приходъ, който прѣдставлява разликата отъ дохода бруто и разноскитѣ, или „резултатъ отъ експлоатацията“ на нашитѣ желѣзници. Първитѣ 3 колони на тая таблица сж твърдѣ интересни. Тукъ четецътъ ще види, че доходитѣ изобщо отъ нашитѣ желѣзници сж расли ката година и отъ 987.797 л., каквито сж биле въ 1888 година, слѣдъ 10 години, сж се издигнали до $4^1/_2$ мил. лева т. е. нарастнали сж около 5 пѫти, а къмъ послѣднята година, за която имаме цифри, достигатъ вече 6.163.454 лева т. е. станали сж 6-7 пѫти по-

Година на експлоатацията	Суровъ или бруто доходъ изобщо лева	Сурови или бруто разноски изобщо лева	+ Чистъ доходъ изобщо — дефицитъ лева	По колко лева се падатъ на 1 километръ: Брутто доходи	Брутто разноски	+ Излишъкъ, или чистъ доходъ. — дефицитъ.
1888	987.797	894.725	+ 93.072	2571	2329	+ 243
1889	2.016.539	2.221.716	— 205.177	5250	5784	— 534
1890	2.596.520	2.610.583	— 14.063	5262	5290	— 29
1891	3.132.544	2.634.965	+ 491.579	6348	5340	+ 1008
1892	3.348.353	3.531.867	— 183.514	6785	7157	— 372
1893	3.612.538	3.183.763	+ 428.775	6838	6027	+ 812
1894	3.818.070	3.272.371	+ 545.699	7227	6194	+ 1033
1895	4.120.455	3.267.107	+ 853.348	7471	5919	+ 1545
1896	4.587.831	4.051.798	+ 536.033	8319	7347	+ 972
1897	4.592.615	4.012.515	+ 580.100	6824	5966	+ 862
1898	5.103.555	4.814.204	+ 289.351	7494	7069	+ 424
1899	5.118.021	4.519.503	+ 598.518	6681	5900	+ 781
1900	6.163.454	3.891.208	+2272.246	5728	3616	+ 2112

голѣми отъ първата цифра. За разноскитѣ по експлоатацията не може да се каже сжщото. И тѣ сж расли, спроти 1888 година, но не тъй равномѣрно и съ връщане дори надирѣ. До 1898 г. разноскитѣ сж расли доста значително, като достигатъ maximum'а си — 4.814.204 л. Слѣдъ това падатъ прѣзъ 1899 г. на 4_5 мил. лева, а въ 1900 г. до 3_8 мил. лева. Какво ще бѫде по-нататъшното движение на цифритѣ отъ тия 2 колони, е мжчно да се прѣдвиди; на всѣки случай ние трѣба да чакаме едно увеличаване, както на доходитѣ, така и на самитѣ разноски. Третята колона пъкъ дава резултатитѣ отъ тия двѣ колони т. е. *чистиятъ доходъ*. Тукъ четецътъ ще види, че чистиятъ доходъ отъ нашитѣ желѣзници се доста колебае, а понѣкога се е прѣвръщалъ въ дефицитъ, каквито сж напр. 1889, 1890 и 1891 година. Отъ 1893 г. насамъ чистиятъ доходъ се колебае около $^1/_2$ мил. л. годишно и чакъ прѣзъ послѣднята 1900 година прави единъ скокъ до 2_2 мил. лева. Тоя скокъ, трѣба да отбѣлѣжимъ, се дължи не толкова на нѣкое особно развитие на доходитѣ, колкото на намалението въ разноскитѣ.

Още по-голѣмъ интересъ прѣдставляватъ другитѣ 3 колони на настоящата таблица, които даватъ доходътъ, разноскитѣ и чистиятъ доходъ върху 1 километръ. Тука най-добрѣ ще се види, дали расте или спада чистиятъ доходъ на нашитѣ

желѣзници, защото въ първата колона на таблицата нарастването на дохода може да се постави въ зависимость отъ увеличаване на експлоатиранитѣ километри. Най-голѣмиятъ доходъ на километръ е билъ прѣзъ 1896 г., когато имахме голѣмъ износъ отъ храни; отъ тогава спада и прѣзъ минѫлата година сме имали доходъ едва 5.728 л. на километръ т. е. по-малко отъ колкото прѣди 10 години. Макаръ и да смѣтаме това за ненормално, пакъ трѣба да признаемъ, че изобщо въ доходностьта на нашитѣ линии не се забѣлѣзватъ още нѣкои правилни тенденции на развитие. И чистиятъ доходъ тъй сѫщо е подложенъ на колебания: то пада до дефицитъ, то се издига надъ 1000 лева. Въ тая графа годината 1900 дава най-голѣмъ чистъ доходъ — 2112 лева, небивалъ до тогава въ нашитѣ желѣзници; но това, както ще се види и отъ графата на разноскитѣ, е причинено повече отъ съкратяване на разноскитѣ по експлоатацията. Ако сега тая таблица сравнимъ съ дадената по-горѣ таблица за километричния доходъ на нѣкои европейски желѣзници, ще дойдемъ до заключение, че *никждѣ резултатьтъ отъ експлоатацията на желѣзницитѣ не е тъй мизеренъ, както у насъ!* Три години даватъ дори чистъ дефицитъ, а останалитѣ макаръ да даватъ излишъкъ, но сравнително твърдѣ слабъ: колебае се между 243 л. и 2112 лева на километръ за 1900 г., когато достига най-високия пунктъ за 13 годишенъ периодъ. Чистиятъ доходъ пъкъ на европейскитѣ желѣзници се колебае между 5902 лева въ злато за Швеция и 31.468 лева за Англия на километръ.

Твърдѣ интересно е въ свързка съ това, да се изучи дохода, въ разнитѣ му форми, за отдѣлнитѣ линии или групи наши линии. Неудобството е само, че желѣзнопѫтната статистика не се е установила на една постоянна групировка въ названията. До 1899 г. линиитѣ се именуваха по три инспекции — „София“, „Руссе“ и „Бургасъ“, въ 1900 година пъкъ имаме „София“, „Централната“, „Руссе“, „Бургасъ“ и „Руссе —Търново.“*) Както и да бѫде, ние даваме по-долу една таблица отъ която ще се види най-добрѣ положението на всѣка една отъ нашитѣ желѣзници. Отъ всички наши желѣзници, както личи отъ прѣдставената табличка, най-злѣ стои по ре-

*) Желателно би било М-то на Пѫтищата да си създаде веднѫжъ за винаги наименования на линиитѣ; и тѣ да бѫдѫтъ колкото се може по-дребни — за по-точно изучване.

Години на експлоатацията.	По колко лева се падатъ на единъ километръ								
	„София“			„Руссе“			„Бургасъ“		
	Доходъ бруто	Расходъ бруто	+ Чистъ доходъ —Дефицитъ	Доходъ бруто	Расходъ бруто	+ чистъ доходъ —дефиц.	Доходъ бруто	Расходъ бруто	+ Чистъ доходъ —дефиц.
	лева	лева	лева	лева	лева	лева	лева	лева	лева
1888	2955	—	?	2297	—	?	—	—	—
1889	6371	6816	— 445	4448	5046	— 598	—	—	—
1890	8800	7491	+ 1309	3970	4529	— 559	2725	3626	— 901
1891	9177	7132	+ 2045	4852	4589	+ 263	5271	4233	+1038
1892	8404	10696	— 2292	5773	5406	+ 367	6488	5563	+ 925
1893	9161	8591	+ 570	6349	5213	+1136	6606	5855	+ 751
1894	9555	8023	+ 1532	5453	5096	+ 357	6708	5180	+1528
1895	10168	8571	+ 1597	4922	4415	+ 507	8456	4618	+3838
1896	10010	8785	+ 1225	5760	6625	— 865	11088	6414	+4674
1897	6648	5697	+ 951	5766	5855	— 89	9748	6808	+2940
1898	8766	6286	+ 2480	5355	7055	—1700	8815	9371	— 556
1899	8112	6399	+ 1713	4707	5088	— 381	6055	5970	+ 85
1900	14109	?	—	4909	?	—	5655		—

зултатитѣ на експлоатацията си Руссе-Варненската желѣзница. Тя освенъ дѣто има изобщо най-малъкъ доходъ бруто, но и прѣзъ 11 години за 6-тѣхъ дава чистъ дефицитъ, който прѣзъ 1898 год. достига до 1700 л. на километръ. Най-добрѣ стои сравнително линията Ямболъ-Бургасъ, която прѣзъ 10 експлоатирани години дава чистъ доходъ за 8 отъ тѣхъ. И при това 5 години даватъ по-вече отъ 1000 л. на километръ. Най-голѣмъ доходъ е дала 1896 година, до 4674 л. на кил., какъвто чистъ доходъ не е получаванъ отъ друга наша линия. Нека не забравяме при това, че тая линия се намира въ най-неблагоприятно положение, защото, като несвързана съ другитѣ наши линии, тя трѣба да има по-голѣмъ инвентарь, да държи сравнително по-голѣмъ персоналъ и пр. Линията „София“ е тъй сѫщо доста постоянна въ дохода си. За 13 години, тя има само 2 години дефицитъ; другитѣ даватъ сравнително доста голѣми излишъци. При това тая группа линии има условия да развива най-вече дохода си. Тя изобщо е имала по-голѣмъ суровъ доходъ отъ другитѣ наши желѣзници, но въ 1900 година тоя доходъ възлиза вече на 14109 лева, до какъвто прѣдѣлъ не се е искачвалъ по-рано. Когато се прѣдприема постройката на една линия, обикновенно се изучватъ всички условия — *технични* и *икономични* — връхъ които и може да се сѫди, доколко дадената линия е необходима, като до-

ходна, или трѣба да се отхвърли, като недоходна. Така би трѣбало да се постжпи и съ нашитѣ желѣзници, и за насъ прѣдставляваше голѣмъ интересъ да изучимъ, като какъвъ доходъ се е прѣдвиждалъ отъ отдѣлнитѣ наши линии на километръ по оффициални прѣсмѣтания. Отъ оффициално мѣсто обаче ни се каза, че нашитѣ линии изобщо не сж изучвани въ икономично отношение. На инженеритѣ е било давано за задача просто да изучаватъ трассето между два пункта въ *технично отношение.* Това е важенъ моментъ въ постройката на нашитѣ линии, защото иде да докаже, какъ направленията на желѣзницитѣ сж се избирали, безъ основни прѣдварителни изучвания.

Нѣкои наши инженери обаче сж правили прѣдварителни изучвания, по частна инициятива, които сж се явявали тукъ тамъ изъ печата и особно въ Списанието на Бълг. Инж. Архитектно Дружество. Едно отъ тия изучвания, което обърща вниманието ни, е направено отъ г. инжинера П. Николовъ, въ особна брошура *„Нѣколко думи върху нашитѣ желѣзници“*, София 1892 год. Г. Николовъ прѣсмѣта доходътъ отъ разнитѣ наши линии изобщо— въ слѣднитѣ цифри на километръ:

Руссе — Варна	11.768	лева
Царибродъ — София—Бѣлово . .	8.779	„
Ямболъ — Бургасъ	8.091	„
София—Пловдивъ—Шайтанджикъ	9.130	„
София — Плѣвенъ — Варна . .	10.207	„
Пловдивъ—Чирчанъ—Н.-Загора .	11.552	„

Какво отношение иматъ тѣзи цифри къмъ дѣйствителнитѣ, остава на четецътъ да сравни и изучи. Самъ г. Николовъ обръща внимание, че тие цифри сж резултатъ на прѣсмѣтания по формули, които могатъ да се измѣнятъ отъ условията на експлоатацията, тарифа и пр. Така въ друга една статия, печатана въ Инж. Списание, подъ надсловъ *„Единъ способъ за увеличаване приходитѣ на нашитѣ желѣзници“*, г. Николовъ, като приема за основа тие цифри, мжчи се да покаже, защо нашитѣ линии не донасятъ очаквания и възможния доходъ. И тукъ той констатира, че Руссе — Варненската линия не може да испълни назначението си — да отвлече трафика къмъ Черното море, главно поради лошитѣ условия за стоварване и растоварване на хранитѣ. Оказва се, че

въпрѣки линията, житото отъ разградско отива въ Руссе и се товари на дунавски параходи за по-нататъщенъ транспортъ. Безъ да се спираме върху този въпросъ надълго, понеже е вънъ отъ рамкитѣ на нашата задача, ние не можемъ да не се съгласимъ, че условията на самата експлоатация, и особно тарифната политика, често пжти убиватъ нормалния и възможния при дадени икономични условия трафикъ и така намаляватъ приходитѣ на желѣзницитѣ, но при „Руссе“ има и други причини.

Ние ще прѣминемъ сега къмъ изслѣдване на ония два икономични фактора, които управляватъ прѣко дохода на желѣзницитѣ т. е. движението на пжтницитѣ и прѣнасянето на стока.

Години	Общо число на пжтницитѣ	Общо число на изминалитѣ километ.	По колко км. пжть се пада на 1 пжтникъ
1888	54.966	—	—
1891	178.972	—	—
1893	242.062	—	—
1895	348.999	26.502.035	75_{93}
1896	373.852	28.948.508	77_{43}
1897	512.953	31.106.985	70_{39}
1898	555.345	41.225.290	74_{23}
1899	567.033	45.410.651	80_{04}
1900	742.394	63.657.230	85_{74}

Движението на пжтницитѣ по Бълг. Държ. Желѣзници е прѣдставено най напрѣдъ на горнята табличка, дѣто сж дадени, както числото на пжтницитѣ, тѣй и изминжтитѣ отъ тѣхъ километри. Отъ нея се вижда, че общото число на пжтницитѣ по нашитѣ желѣзници, макаръ не до тамъ равномѣрно, е расло отъ година на година. Така сжщо сж порасли и изминатитѣ километри; само въ 1897 и 98 г. г. има въ туй отношение едно повръщане назадъ, което обаче прѣзъ 1899 г. се възстановява и въ слѣднята расте по-нататъкъ. Така щото за единъ периодъ отъ 6 години пропжтуванитѣ отъ единъ пжтникъ клмт. сж порастнали отъ 75_9 на 85_7. Изобщо нѣмаме основания да не прѣдполагаме, че движението на пжтницитѣ по нашитѣ желѣзници ще продължава още да расте, дордѣто достигне прѣдѣлътъ отъ нуждата за прѣмѣстване на нашето население, споредъ културнитѣ му потрѣби.

Едно изучване на движението на пѫтницитѣ, въ разнитѣ части на нашитѣ линии, ще ни освѣтли още повече въ тоя въпросъ, само че, за съжаление, то не може да стане до послѣднята година — 1900, понеже Бюрото на статистиката, кой знае по какви съображения, е слѣла цифритѣ за линиитѣ „София“ — „Руссе“ — „Централната“ въ едно.

Пѫтници:

	1888	1890	1892	1894	1896	1898	1900
„София“	26.441	89.664	106.088	151.015	168.508	332.664	} 669.744
„Руссе“	28.505	43.080	69.941	91.729	125.724	132.922	
„Бургасъ“	—	25.045	51.628	60.531	69.620	89.759	72.652

Както и да е, цифритѣ отбѣлѣзватъ нѣкои тенденции. Така напр. пѫтницитѣ по Софийската линия, макаръ съвсѣмъ нова, захващатъ да растѫтъ много по̀-бърже отъ пѫтницитѣ по Руссе—Варненската и въ 1894 г., когато още централната не бѣ отворена, пѫтницитѣ само по Софийската линия надминаватъ пѫтницитѣ по „Руссе—Варна“ съ 60.000 души. По линията „Руссе“ наистина има тъй сѫщо едно увеличване, но твърдѣ слабо; а отъ 1898 г. насамъ тукъ се забѣлѣзва едно спадане на пѫтницитѣ и добрѣ е, че цифритѣ за нѣколко линии се сливатъ, та не може да се забѣлѣзва и по̀-нататъкъ. Така сѫщо се забѣлѣзва и едно намаляване на пѫтницитѣ по линията „Бургасъ“, което до голѣма стѣпень трѣба да стои въ свързка съ прокарването на централната линия. Ако обърнемъ внимание на *градоветѣ*, отъ които сѫ пропѫтували отъ 20.000 пѫтника на горѣ, издигатъ се само слѣднитѣ:

1900 г.	Число на пѫтници	пропѫтувани километри
София.	114.664	10.106.852
Гор. Орѣховица.	41.828	5.481.759
Плѣвенъ.	40.504	4.470.443
Варна.	33.167	4.061.144
Шуменъ.	28.541	2.829.614
Руссе.	27.951	4.503.784
Радомиръ.	22.218	1.392.554
Мездра—Враца.	21.633	1.979.695
Касничанъ.	20.904	1.947.449
Бургазъ.	18.849	1.210.937

На първо мѣсто тукъ се издига София, която, като центъръ на нашия политиченъ животъ, като възелъ при това на много линии, има сравнително най много пѫтници. На второ мѣсто

послѣ нея иде Горнѣ-Орѣховската станция, която се явява като възелъ на-най гѫсто населената часть отъ с. България. На другитѣ градове нѣма какво да се спираме — четецътъ ще може самъ да си прави заключенията.

Прѣносътъ на *стоки* по Б. Д. Желѣзници е изобразенъ въ общи цифри на слѣдната таблица, дѣто ясно се вижда, че до 1898 г. е имало едно увеличаване въ прѣвозванитѣ тони; а отъ тогава насамъ се захваща спадане. Причината на това явление се заключава, както се отбѣлѣзва и въ желѣзно-пѫтната статистика за 1900 г., въ намалението на прѣвозенитѣ камъне и др. материали, нуждни за постройката на самата желѣзница. По никой начинъ това намаление не бива да се свързва съ недородитѣ селскостопански години; защото, когато се направи едно сравнение между отдѣлнитѣ категории стоки, ще видимъ, че житнитѣ храни и другитѣ продукти на нашия износъ сѫ порастнали прѣзъ 1900 г. сравнително 1899. Така напр. прѣнесеното жито, ръжъ, ячемикъ и пр. е порастнало съ 17.000 тона; цвѣкло съ 16.000 тона; брашно и

Години	„София“ въ тони	„Руссе“ тони	„Бургазъ“ тони	Всичко тони
1894	90.773	89 510	89.328	269.812
1895	172.006	97.581	155.047	424.635
1896	185.516	184 096	321.454	691.067
1897	216.194	221.938	278.948	717.081
1898	338.495	248.312	205.635	792.442
1899	305.806	295.316	111 820	712.944
1900	551.506		96.078	647.585

тръци съ 6.000 тона; кокошки съ 155 тона и т. н. Отдѣлнитѣ линии, ако изучаваме, ще видимъ, че „София“ и „Руссе“ сѫ увеличвали прѣнасянитѣ стоки; и съ „Бургазъ“ е сѫщото, само че тукъ 1896 г. пораства силно, а 1897 г. спада пакъ отново. Туй явление наистина ще може да се обясни само съ голѣмия износъ на зърнени храни прѣзъ 1896 година и лошата реколта прѣзъ слѣднята пъкъ — 1897 година.

Изобщо тукъ ще трѣба дѣйствието на нѣколко още години, дордѣто се установи ръстътъ на прѣнасянитѣ стоки, като правиленъ и постояненъ, което и трѣба да се желае, защото инъкъ нашитѣ желѣзници, като прѣдприятие, сѫ заги-

нади! Периодътъ, който тукъ изучаваме, е изобщо периодъ на постройки или периодъ *пръходенъ*, когато не може да се чака правилность въ движението на прѣноса и не бива по никой начинъ да базираме заключенията си върху него.

Отъ голѣмъ интересъ ще бѫде за по-доброто разяснение на въпроса, ако направимъ едно сравнение между *приходитѣ отъ пѫтници* и *приходитѣ отъ стоки*, за да може да се види изобщо, какво е участието на еднитѣ и другитѣ въ общия приходъ на желѣзницитѣ. За тая цѣль, ние даваме, до колкото ни позволяватъ цифритѣ на статистиката, слѣднята скомбинирана табличка по линии и по години; за отдѣлнитѣ линии цифритѣ сѫ дадени само въ проценти, т. е. въ относителни числа; а за всичкитѣ линии—дадени сѫ абсолютни и относителни числа.

Години	„София“		„Бургазъ“		„Руссе“		Всичко			
	пѫт. въ %	стока въ %	пѫтници въ %	стока въ %	пѫтници въ %	стока въ %	пѫтници лева	стока лева	пѫтн. въ %	стока въ %
1895	37_9	56_8	21_2	74_4	39_9	53_5	1.389.355	2.393.071	34_9	59_9
1896	36_7	56_7	16_8	78_6	36_3	56_7	1.407.412	2.819.550	31_2	62_6
1897	39_4	51_2	19_8	72_1	37_9	53_0	1.570.000	2.585.674	34_4	56_6
1898	35_4	53_8	21_2	69_6	35_8	52_7	1.677.780	2.884.082	32_8	56_5
1899	36_0	46_2	26_3	64_6	37_8	51_5	1.803.319	2.552.737	35_2	49_8
1900	32_5	56_8	23_2	66_2	39_5	50_9	2.387.688	3.151.675	38_7	51_1

Прѣдставенитѣ на тая таблица цифри не показватъ нѣкои правилни тенденции; тѣ ту спадатъ, ту пакъ се качватъ. Сѫщото е за отдѣлнитѣ линии, сѫщото е и за цѣлата мрѣжа вземена изедно. Само абсолютнитѣ числа, колкото се отнасятъ до пѫтницитѣ, показватъ една тенденция къмъ развитие, когато доходитѣ отъ стоки ту се качватъ, ту падатъ.

А отношението между доходитѣ отъ пѫтници и отъ стока има голѣмо значение теоретически. Отъ историята на европейскитѣ желѣзници е установено, че на всѣка една линия въ първитѣ ѝ години доходитѣ отъ пѫтници сѫ по-голѣми, а послѣ захващатъ да спадатъ, когато обратно — доходитѣ отъ стока биватъ изпърво по-малки, а послѣ захващатъ да растѫтъ. И първитѣ теоретици по желѣзнопѫтнитѣ въпроси отъ икономично гледище, като M. Chevalier, Biot, Fr. List и др. сѫ изказали мнѣние, че желѣзницитѣ иматъ значение въ прѣнасяне на хора, писма, книги, и най много още — на скѫпоцѣнни стоки; за обикновеннитѣ стоки тѣ едва ли ще могѫтъ да конкуриратъ съ рѣкитѣ или каналитѣ. Практичниятъ животъ обаче истъкна други факти. Въ Франция напр. доходитѣ отъ желѣзници сѫ се распрѣдѣляли така:

години	на пѫтници	на стока.
1850	64_7 %	35_2 %
1855	39_8 „	60_1 „
1860	33_9 „	66_0 „
1865	30_2 „	67_6 „

Подобна тенденция се забѣлѣзва и на прускитѣ желѣзници, както личи отъ слѣднитѣ цифри:

години	пѫтници:	стока:
1844	65_0 %	32_7 %
1854	34_8 „	60_9 „
1864	29_4 „	63_3 „
1874	25_8 „	67_6 „

Дори и по русскитѣ желѣзници се забѣлѣзва сѫщото явление, както показватъ тукъ изложенитѣ числа:

години	пѫтници:	стока:
1865	34_6 %	49_1 %
1867	29_5 „	58_1
1869	26_2 „	60_2
1871	27_8 „	60_1
1873	26_3 „	64_9

Въ свръзка съ тие цифри,*) проф. А. И. Чупровъ развива слѣднитѣ мисли: „Отъ редоветѣ на даденитѣ наблюдения може да се извади точно заключение, че въ първитѣ години на една желѣзница най-голѣма часть отъ дохода се пада на пѫтницитѣ; но подиръ малко пѫтнишкиятъ доходъ бърже достига своя прѣдѣленъ пунктъ и остава почти неподвиженъ. Приходътъ отъ стока пъкъ, който отначало захваща съ малко, постепенно увеличва прогрессията на ръста си, така щото най-подиръ захваща да прѣобладава въ источницитѣ на прихода. Тия явления, показани отъ опита, намиратъ обяснения и въ самия животъ и условията на прѣнасянето . . . Пѫтнишкото движение скоро се прѣхвърля къмъ новия пѫть; пър-

*) Тѣзи цифри сѫ заети отъ цитираната книга на проф. А. И. Чупрова, Т. П. стр. 22—29. Сѫщо тамъ се отнася и приведения тукъ цитатъ.

витѣ опити сѫ доста, за да распръснатъ съмнѣнието и да убѣдѫтъ публиката въ достойнството на новитѣ пѫтища, затова и желѣзницата още отначало правлича всичкото възможно пасажирско движение. Съ стокитѣ не е така. Пѫтищата, къмъ които е навикнало населението, не се оставятъ отведнѫжъ; за това е потрѣбно да се измѣнятъ навика и традицията въ размѣната. Стокитѣ слѣдватъ всѣки пѫть старитѣ направления, освѣнъ ако не се явяватъ крайни нужди. Затова и се изминава доста врѣме, докато стоковото движение се приспособи къмъ новитѣ пѫтища. Но то рано или късно ще настане.“ Но както вижда четецътъ, по̀-горнитѣ цифри не могѫтъ да дадѫтъ право за подобни едни заключенія. И тукъ трѣбва да повторимъ, че нашитѣ линии сега прѣкарватъ периода на постройка и не сѫ се още установили. Сѣ нови кѫсове сѫ се прибавяли къмъ старитѣ и сѫ измѣнявали условията на движението. Нѣкои цифри и тукъ обаче не сѫ безъ значение. Така напр. за 1900 г. приходитѣ по двѣтѣ новѝ линии — *„Централната“ и „Руссе“-Търново“* сѫ биле:

	Централната	Руссе-Търновска
Отъ пѫтници	56_{18} %	69_{15} %
„ Стока	34_{4} %	69_{5} %

Тия цифри показватъ, че прѣзъ тия мѣста, дѣто и нашето население е по̀-гѫсто, движението на пѫтницитѣ се е захванало тутакси, когато стоката още си върви по стари пѫтища. Но защо да говоримъ за новитѣ линии, когато се знае, че по бургаско още голѣма часть отъ житнитѣ храни и други стоки се прѣнасятъ съ кола покрай линията, що работи отъ 12 години насамъ?*)

Ние бихме могли да дадемъ тукъ още нѣколко разнообразни изучвания на приходитѣ и разноскитѣ на нащитѣ желѣзници, но трѣбва да ги изоставимъ, защото това ще ни отвлече много надалечъ отъ прѣката ни задача.

Изобщо взето, чистиятъ доходъ отъ нашитѣ линии не е още установенъ, а се колебае, като се прѣвърща дори въ дефицитъ. На това трѣбва да влияе прѣди всичко недовършеността още на нашата ж. пѫтна мрѣжа. Ако страната ни

*) Тукъ му е мѣстото да забѣлѣжимъ, че заключението, което прави проф. Чупровъ, изобщо не хармонира съ таблицата, която даваме на стр. 42. Тамъ се забѣлѣзва че приходитѣ отъ пѫтници въ по-културнитѣ страни въ ново врѣме захващатъ пакъ да растатъ.

продължава да се развива въ ступанско отношение, поне както е вървѣла до сега, трѣбва да се прѣдполага, че чистиятъ доходъ особно отъ 1901 год. нататъкъ, когато се завършва една опрѣдѣлена часть отъ нашата ж. пѫтна мрѣжа, ще захване да расте по-правилно, но сѐ пакъ въ прѣдѣлитѣ на нашата икономична култура, при която не може за дълго още да се чакатъ поне удовлетворителени доходи. Щомъ знаемъ сега чистия доходъ отъ нашитѣ желѣзници, ще можемъ да разберемъ, до колко тѣ, като *ступанско прѣдприятие*, стоятъ добрѣ, или инъкъ — по нашата терминология — до колко тѣ се рентиратъ. Желѣзницитѣ, като прѣдприятие, сѫ погѫлнали извѣстни капитали; тия капитали нашето правителство е заело отъ чужди страни, съ извѣстна лихва, — 6 %. Важно е сега да се знае, дали чистиятъ доходъ, който нашитѣ желѣзници даватъ, е достатъченъ, за да покрива лихвитѣ на исхарченитѣ за тѣхъ капитали, както и ежегодишната имъ амортизация.

Отъ таблицата, която тукъ даваме, се вижда — капиталътъ вложенъ, въ нашитѣ желѣзници, който е расълъ отъ година на година, съ разширение на мрѣжата; чистиятъ доходъ отъ желѣзницитѣ, и най подиръ, какъвъ % съставлява чистиятъ доходъ по отношение на исхарченията капиталъ.

Години	Изхарченъ за желѣзници капиталъ лева	+ Чистъ доходъ — дефицитъ лева	% на дохода къмъ изхарченъ капиталъ
1888	68.619.588	+ 93.072	0_{14}
1889	68.648.933	— 205.177	—
1890	77.770.269	— 14.063	—
1891	81.856.937	+ 497.579	0_{61}
1892	84.252.457	— 183.514	—
1893	87.793.774	+ 428.775	0_{49}
1894	90.254.479	+ 545.699	0_{60}
1895	92.368.522	+ 853.348	0_{90}
1896	93.176.540	+ 536.033	0_{58}
1897	116.841.073	+ 580.100	0_{50}
1898	117.892.124	+ 289.351	0_{25}
1899	140.122.492	+ 598.518	0_{43}
1900	150.438.451	+ 2.272.246	0_{51}

Чистиятъ капиталъ, вложенъ въ постройка на желѣзници и тѣхния инвентарь е расълъ отъ година на година, дордѣто въ 1900 г. достигна сумата 150_4 милиона лева. Чистиятъ доходъ, както вече видѣхме, не е расълъ постоянно; отъ 1895 г.

има едно спадане и чакъ отъ 1899 г, захваща да расте, а въ 1900 г, е направилъ голѣмъ скокъ напрѣдъ. По тоя начинъ, както може да се види отъ послѣднята колона на таблицата, чистиятъ доходъ едва съставлява срѣдно $^1/_2$ % отъ вложения капиталъ! Въ 1895 г. % достигна до 0_{90}, но послѣ пакъ захваща да спада и чакъ въ 1900 г. достига до $1^1/_2$ %. При такива резултати, разбира се, ступанската страна на нашитѣ желѣзници е съвсѣмъ слаба. Тѣ едва даватъ за покриване на разноскитѣ по експлоатацията; а исплащането на лихви и амортизация срѣщу вложенитѣ капитали, остава за смѣтка на държавниятъ бюджетъ. Не би трѣбало и да напомняме дори, че вложения въ нашитѣ желѣзници капиталъ, като добитъ чрѣзъ *заеми съ емисия* и др. разноски, е сравнително по-голѣмъ, отъ колкото ни се прѣдставлява въ цифритѣ на ж. пѫтната статистика.

Стойностьта на нашитѣ държавни желѣзници по линии и изобщо може да се види отъ слѣдната таблица:

Названия на линиитѣ	Обща стойность въ левове *)	По колко се пада на 1 километръ въ левове
Руссе — Варна	53.435.979	238.553
Царибродъ — С. Вакарелъ	17.417.787	108.768
Ямболъ — Бургазъ	12.416.100	113.560
София — Перникъ	6.406.294	200.196
Каспичанъ — Шуменъ	2.742.499	119.239
Перникъ — Радомиръ	1.253.712	78.357
София — Романъ	24.401.185	223.864
Гебедже — Девня	403.699	44.855
Романъ — Шуменъ	20.953.275	64.274
Ясенъ — Сомовитъ	691.962	17.299
Руссе — Търново	10 070.000	74.592
Сарамбей — Ч. — Н. Зазора	11.000.000	57.894

Общата стойность на нашитѣ линии възлиза, по тая таблица, на 161.192.492 л. Вземено отдѣлно, тя не е голѣма спроти километритѣ на желѣзницитѣ, които имаме. Наистина, едно сравнение съ по-горѣ дадената таблица за километрената

*) Стойностьта на линиитѣ е показана, заедно съ инвентаря и новитѣ поправки, които сѫ правени слѣдъ купуването имъ, или приемането отъ прѣдприемачитѣ. Само стойностьта на линиитѣ Руссе—Търново и Сарамбей—Н. Загора е показана по контрактната сума, която ще бѫде навѣрно по-малка отъ дѣйствителната.

стойность на нѣкои европейски линии (срѣдната), показва, че нашитѣ желѣзници, въпрѣки труднитѣ мѣста прѣзъ които минаватъ, скѫпотията на работнитѣ рѫцѣ и пр., не сѫ тъй скѫпи, както мисли нашето общество. Срѣдно единъ кил. на нашитѣ желѣзници струва 128.088 л. Най-скѫпо ни се пада Руссе—Варненската линия, послѣ идатъ София — Романъ и София — Перникъ. т. е. планинскитѣ. Най-ефтина е линията Ясенъ — Сомовитъ. Линията Сарамбей—Н.-Загора, като се смѣтне сумата изхарчена за нея само върху довършената ѝ часть — Чирпанъ—Н.-Загора и като се смѣтнатъ другитѣ—изоставени — километри за загуба, струва малко по-вече—137.500 лева за километръ.

Споредъ тая таблица, за да можаха нашитѣ желѣзници да стоѫтъ на висотата си, като ступанско прѣдприятие, т. е. да исплащатъ лихвитѣ и погашенията на похарчения за тѣхъ капиталъ, тѣ трѣба да донасятъ единъ доходъ *чистъ* най-малко отъ 9.671.549 лева за 6% лихва, а като се прибавятъ още 2% за амортизация и други дребни разноски — чистиятъ имъ доходъ трѣба днесь да достига 12.895.999 л., когато нашитѣ желѣзници едва даватъ срѣднѫо до $^1/_2$ мил. лева и само 1900 г. е нарушила това правило въ благоприятна смисъль. Ето защо и нашитѣ държавни желѣзници днесь падатъ изцѣло върху бюджета.

Но тежината, съ която нашитѣ държавни желѣзници падатъ върху бюджета, ще испъкне още по-вече, ако спомнимъ, че всичкитѣ наши държавни дългове, съ исключение на окупационния дългъ и данъка на бившата Ист. Румелия къмъ Турция, сѫ биле направени отъ името на желѣзницитѣ и за желѣзници, макаръ че не всички сѫ отишле за постройки на желѣзници. Отъ 1888 година насамъ плащанията по нашитѣ държавни дългове захванаха да растатъ и тъй бърже, както никои други не сѫ расли. Тѣзи исплащания сѫ и най-главната причина за разваляне на равновѣсието въ нашия бюджетъ. Ето какъ сѫ расли плащанията по държавнитѣ дългове:

1886 —	2.237.183 лева	1895 —	19.220.272 лева
1888 —	6.397.618 „	1899 —	20.881.146 „
1889 —	12.523.471 „	1900 —	24.646.849 „
1891 —	13.087.618 „	1901 —	31.586.750 „
1893 —	14.140.291 „		

Като изучи човѣкъ тия цифри, лесно ще разбере, отъ кѫдѣ изникна кризата въ нашитѣ финансии. Колкото и да сѫ много и разнообразни причинитѣ, се пакъ центрътъ имъ е, че сѫ биле изхарчвани пари за прѣдприятия, които не могѫтъ да покриватъ вложенитѣ въ тѣхъ капитали; та лихвитѣ и амортизацията сѫ падали изцѣло върху съкровището и даноплатцитѣ. А понеже постройката на желѣзници е една страсть, която увлича и най-умѣренитѣ страни, не можахме и ние да ѝ устоимъ, и затова трѣба сега да поемемъ въ бюджета всичкитѣ дефицити на нашитѣ желѣзници и да ги направимъ *бюджетни дефицити*.

Но не дохожда ли това да ни покаже, колко погрѣшенъ е билъ законътъ отъ 1885 година, който въведе у насъ принципа на държавнитѣ жедѣзници? Ако държавата не се бѣ нагърбила тогава съ откупуване и постройка на желѣзници, днесь финанситѣ ѝ безъ друго щѣха да бѫдатъ въ много по-нормално положение. Тоя случай иде да ни покаже, че нашата желѣзнопѫтна политика е *погрѣшна*, или поне не отговаря на нашитѣ държавни условия. Системата на чисто-държавнитѣ желѣзници дава наистина възможность на правителствата да испълнятъ най-добрѣ държавническитѣ си задачи, но тая система изисква отъ друга страна добро и постоянно управление, па най-главно и добри финансии — нѣща, които липсуватъ у насъ. Въ държави, дѣто финансиитѣ сѫ разстроени, дѣто чиновничеството е въ зависимость отъ „партийното“ управление и всѣка една новодошла партия „на власть“ ги мѣнява, не може да се създаде едно чиновничество по призвание, способности, тамъ системата на държавнитѣ желѣзници е *неприложима*. Това може да се каже дору и за страни, дѣто желѣзницитѣ сѫ истинско ступанско прѣдприятие, което покрива и разноскитѣ си и дава още излишъкъ. Такова е мнѣнието на нѣкои автори по желѣзнопѫтната политика; то намира силно подтвърждение въ държавната практика на нашата млада страна.

Така щото нашата държава днесь, подиръ горчивиятъ опитъ, трѣба да погледне малко по-трезво върху въпроса за желѣзнопѫтната политика, *като даде достѫпъ и на частнитѣ компании* — да строѫтъ и експлоатиратъ желѣзници. Тоя въпросъ е билъ повдиганъ още по-рано и отъ хора специалисти, които сѫ стоѣли много близо къмъ нашитѣ желѣзници. Така г. П. Николовъ, въ цитираната по-горѣ брошура, се спира и върху нашия законъ за държавнитѣ желѣзници, като го нарича *„болно мѣсто“* на нашето законодателство. И той признава наистина добритѣ страни на държавнитѣ желѣзници, но при всичко това се изказва и за частната прѣдприемчивость. Като говори за доводитѣ въ полза на държавната постройка и експлоатация на желѣзницитѣ, той казва: „Но отъ това слѣдва ли, че държавата трѣба да се нагърби и съ грижата по експлоатацията?... Сѫществена длъжность се налага на една държава да взема тая часть отъ грижата за транспортитѣ, които се диктуватъ отъ общитѣ интереси, а най-паче отъ вѫтрѣшната и външна безопасность, и въ всѣки случай да си запази правото на удобряване трасетата и тѣхнитѣ главни принципи, опрѣдѣлението на максималнитѣ тарифи и условията на тѣхното приспособление, надзора върху службата по експлоатацията. И тамъ трѣба да се свършатъ нейнитѣ грижи. Когато общитѣ интереси на страната сѫ запазени, не е прѣстѫпление тя да отхвърли една часть отъ брѣмето и на частната прѣдприемчивость“. И по-нататъкъ: „Благодарение на лошитѣ въспоминания отъ дѣйствията на желѣзнопѫтнитѣ компании на истокъ, особенно въ Турция, у насъ се е съставило общо мнѣние, че всичкитѣ частни компании сѫ за отхвърляне. Ако има нѣкѫдѣ извършени прѣдприятия отъ частни компании, съ тѣжки жертви за надлежната държава, не сѫ виновати компаннитѣ, а онѣзи *държавни мѫже*, които намѣсто да пазятъ общественнитѣ интереси, прѣдпочели сѫ своитѣ лични“. Ние не мислимъ съ това да дадемъ косвенно удобрѣние на постѫпката на правителството ни, което направи първото нарушение на тоя принципъ, защото тамъ случаятъ е другъ; тамъ, освѣнъ достоинството, се накърняваха и интереситѣ на държавата, като се хвърляха въ земята съ милиони народни пари. Но ние имаме прѣдъ очи сегашното растроено финансово положение на държавата, което ще я кара да се отрича за дълго врѣме отъ всѣкаква постройка на желѣзници, когато интереситѣ на самитѣ готови линии искатъ разширение на мрѣжата, за да може да се увеличи трафика. Така е случаятъ напр. съ желѣзнитѣ линии Свищовъ—Централната или Трѣвна — Централната. Ако въ такъвъ случай се появи частната инициатива, не трѣбва ли да ѝ се отвори пѫть за работа?

А такъвъ единъ случай на сериозна частна инициатива имаме отъ страна на извѣстното вече Концессионно Дружество „Prince Boris“ — за експлоатация на каменновѫглищнитѣ мини при Трѣвна. Едва ли ще се намѣри нѣкой да отрича, че правилната и доходна експлоатация на тия каменновѫглищни мини не е мислима безъ желѣзенъ пѫть, който да ги съедини съ централната линия. Държавата, при днешнитѣ затруднения, не ще може да построи подобна линия, още повече, че тя не спада въ мрѣжата ѝ. Остава тогава да се чака отъ частна страна нѣкоя инициатива и да се подкрѣпи. Но до колкото можахме да узнаемъ, Дружеството „Prince Boris“ се е на *два пѫти* вече отнесло къмъ държавата да иска разрѣшение за постройка, безъ да е получило до днесъ разрѣшение. Не може да се каже, че самитѣ условия, които дружеството прѣдлага сѫ нѣкои тежки и неприемливи. Напротивъ, отъ достовѣрно мѣсто се научаваме, че Дружеството иска да построи единъ тѣсенъ пѫть отъ Трѣвна до Търново, на 40 км. растояние и да го експлоатира прѣзъ 30 години за свои и общи цѣли, като взема по 10 ст. на тонъ и км. и по 10 ст. на лице и км. Слѣдъ тоя периодъ Дружеството се задължава да прѣдаде въ исправность линията на държавата безъ всѣкакви обезщетения. Държавата има при това право да откупи слѣдъ 5 години на всѣко време линията съ подвижния материалъ — за $2^1/_2$ мил. лева до 6-та година и съ 100,000 л. по-малко прѣзъ всѣка послѣдующа година. При тия условия не се вижда нѣкоя опасность за общитѣ интереси отъ подобна концесия и държавата би трѣбвало да се съгласи, още по-вече, че споменатата линия има характеръ на второстепенна *индустриална* линия, каквито се позволяватъ и отъ нашия законъ. А тая линия ще отвори пѫть на една солидна индустрия въ нашата страна. Споредъ г. инжинера Андрѣйчева басейнътъ на „Трѣвненскитѣ“ каменни вѫглища почва отъ Габровския Балканъ и продължава до с. Бѣла надъ Сливенъ т. е. при 50—60 км. дължина и 2—3 км. ширина; качеството на вѫглищата е тъй добро, щото тѣ даватъ чудесенъ металургически коксъ. При това още при днешната инсталация, Дружеството може да изважда отъ своитѣ мини до 300.000 тона. Тукъ имаме, ще рѣче, продукти, които ще се употрѣбятъ съ полза не само въ страната, но ще могатъ и да се изнасятъ въ чужбина.

Сѫщото може да се каже и за линията *Централната — Свищовъ*. Ако днесъ държавата ни се намира въ такива парични затруднения, щото макаръ да съзнава полезностьта и необходимостьта на тая линия, не може да жертвува за постройката ѝ, нека даде възможность на частната инициатива да се яви и поеме постройката върху си. Ние сме убѣдени отъ изучвания, че ще се намѣрятъ безъ затруднение у свищовскитѣ търговци и тѣхнитѣ кредитори капиталитѣ, нуждни за постройката на тая линия. А държавата слѣдъ това, ако намира за изгодно, може да поеме експлоатацията върху си, като, разбира се, откупи линията чрѣзъ 6% облигации, при съотвѣтната еммисия. Въ тоя случай сѫ възможни изобщо различни комбинации, при които и частния капиталъ да бѫде привлеченъ и държавата да се не натовари съ разноски поголѣми поне отъ доходностьта на линията, но ние не се спираме на тѣхъ, защото нѣмаме задачата да разрѣшаваме тоя въпросъ до край. Нашата цѣль бѣ, чрѣзъ едно прилежно изучване на нашитѣ желѣзници, да изнесемъ въпроса за линията *Свищовъ — Централната* прѣдъ нашето общество въ найосвѣтлена форма. Ако това сме сполучили и нашата прѣка задача е испълнена. Общественото мнѣние, което и у насъ вече захваща да става мощенъ факторъ на събитията, ще има да даде крайното разрѣшение на въпроса.

VII.

Заключение.

Отъ направени изучвания върху желѣзницитѣ изобщо се убѣждаваме, че тѣзи ступански институти сѫ изникнѫли и сѫ се развивали при сѫществуването на извѣстни условия, безъ които тѣхната рационална служба е немислима.

Нашитѣ желѣзници обаче сѫ проектирани и строени, безъ да се е обръщало внимание върху всички условия, които изграждатъ факторитѣ за сѫществуването и развитието на единъ желѣзенъ пѫть, безъ дори често пѫти да сѫ ставали нуждитѣ въ случая изучвания. Отъ тукъ и грѣшкитѣ въ мрѣжата, грѣшкитѣ въ постройкитѣ. Но най-важното е, че нашитѣ желѣзници не отговарятъ въ днешния си съставъ на икономичнитѣ сили на нашия народно-ступански организмъ, което дохожда да се увеличи още и съ това, че ние изоставихме старитѣ, съ вѣкове израстнѫли пѫтища на търговията и отидохме да създаваме съвсѣмъ нови. Като естественно слѣдствие отъ тая политика въ постройката, трѣба да смѣтаме и *лошитѣ финансови резултати* на нашитѣ желѣзници, до голѣма степень и — *дефицититѣ* въ бюджетитѣ си.

Спасението отъ това затруднение, ще трѣба да чакаме слѣдъ $^1/_4$ па дори и $^1/_2$ вѣкъ още, когато самитѣ желѣзници успѣятъ, чрѣзъ постѫпенно въздѣйствие върху ступанския животъ на страната, да създадѫтъ *ново* и *по-интензивно производство*, както и *нови пѫтища* на размѣната, а до това врѣме дефицититѣ на бюкжета да покриваме отъ други срѣдства — заеми и данъци; или пъкъ ще трѣба да помислимъ още отъ сега за *едно допълнение или разширение на мрѣжата*. което ще се отрази и върху трафика на сѫществующитѣ сега желѣзници и ще увеличи доходностьта имъ. Такива разширения могѫтъ да станѫтъ на много мѣста покрай централната ни желѣзница, къмъ западна, срѣдня и източна България. Едно

отъ тия разширения е и линията Централната — Свищовъ, па и нейното продължение къмъ вѫтрѣшнитѣ наши ступански пунктове. Нашата цѣль бѣ за сега да се запрѣмъ само върху значението на тая линия, затова и ние не говорихме за други наши линии, макаръ да съзнаваме, че и тѣ сѫ не по-малко важни за страната и нейния ступански животъ. И отъ казаното за тая линия, се вижда че нейната постройка се налага съ необходимость. ако, разбира се, не сме рѣшени да нанесемъ ударъ върху търговията и капитала на страната.

Но тукъ испъкватъ други мѫчнотии: държавата отъ нѣкоя година прѣкарва такива финапсови мѫчнотии, щото за дълго врѣме ще трѣба да се откаже отъ всѣкакви нови постройки. Въ такъвъ случай има само единъ исходъ отъ затруднението — да се отвори пѫть въ нашитѣ желѣзнопѫтни прѣдприятия на *частната* иницiатива. Нека постройката на найнеобходимитѣ допълнения къмъ нашата мрѣжа се прѣдостави на частни компании — било български било чужди —, като при това държавата си запази най-широки права за откупване, експлуатация и пр.

Въ такъвъ случай и едно ревизиране и измѣнение на нашето желѣзнопѫтно законодателство трѣба да се смѣта за назрѣло и необходимо.

...БЛИОТЕКА

Съдържание.

Стр.

I. Ступанско значение и история на пѫтищата изобщо. — Уводни забѣлѣжки.—Ступанско значение на пѫтищата — История. — Сухоземни пѫтища.— Междуселски пѫтища и шосета . . . . . 1 — 6

II. История и ступанско значение на желѣзницитѣ.— История на желѣзницитѣ —Прѣдимството прѣдъ другитѣ срѣдства за съобщение. — Промѣнитѣ, които докарватъ въ ступанския животъ на една страна. — Статистика на желѣзницитѣ . . . . . 6 — 20

III. История и ступанско значение на нашитѣ желѣзници.— История до освобождението.—Задължението на берлинския трактатъ. — Българската мрѣжа слѣдъ освобождението. Законътъ отъ 1888 г.— Мрѣжата отъ 1894 год. и подирни промѣни.—Икономична оцѣнка.— Ступанската размѣна и мрѣжата. — Несъгласие съ икономичнитѣ условия на страната . . . . . 20 — 39

IV. Значението на клонътъ „Централната — Свищовъ“ за нашия ступански животъ и за нашитѣ желѣзници изобщо.— Обща грѣшка на нашата мрѣжа.—Ступански и административни центрове.— История. —Kanitz за Свищовъ.—Свищовската търговия слѣдъ освобождението. —Други цифри за ступанското му надмощие.—Желѣзнопѫтното му значение.— Мнѣния на техници. — Дунавъ или морето. — Сомовитъ или Свищовъ. — Заключение . . . . . 39 — 57

V. Финансовото значение на желѣзницитѣ и въпросътъ за желѣзнопѫтната политика.—Стойность обща и по километръ. — Доходностьта на желѣзницитѣ въ разнитѣ страни.—Частни или държавни желѣзници.—Системи на постройка или експлоатация.—Теория на въпроса по Вагнера. — История на държавнитѣ желѣзници. — Финансовия резултатъ отъ държавнитѣ желѣзници въ Пруссия . . . . . 57 — 70

VI. Финансовото положение на българскитѣ държавни желѣзници и желѣзнопѫтната политика на България. — Общъ приходъ на Б. Д. Ж. — Сравнение съ разноскитѣ.—Тенденция.— Расхвърлянието имъ по километри. — Движението на пѫтници и тенденции — Движението на стоки.— Сравнение между прихода отъ пѫтници и стоки. — Теория на въпроса.—Тенденции при нашитѣ желѣзници.—Финансовото положение на нашитѣ линии —Цѣнность и доходность.—Заключение за бюджета и за нашата желѣзнопѫтна политика . . . . . 70 — 88

VII. Заключение . . . . . 88 — 89

Цѣна 1.20 лв.

8К

Печатница на Ст. Атанасовъ и С-ie — София.