

АНГЕЛ ДЖОНЕВ

МАКЕДОНИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ПОЛИТИКА НА БЪЛГАРИЯ (1878–1918 Г.)

Angel Dzhonev
Macedonia in the Railway Policy of Bulgaria (1878–1918)

АНГЕЛ СИМЕОНОВ ДЖОНЕВ е роден на 3 май 1971 г. в гр. Кюстендил. Завършва Великотърновския университет „Св. Св. Кирил и Методий”, специалност „История и география”.
След дипломирането си работи в Регионален исторически музей „Акад. Йордан Иванов” – гр. Кюстендил.
През 2004–2005 г. специализира по междудържавния обмен в Института за национална история при Скопския университет „Св. Кирил и Методий”, Р Македония, по темата „Железопътното развитие на Македония в периода на войните 1912–1918 г.”.
През 2006–2007 г. в Софийския университет „Св. Климент Охридски” подготвя дисертация на тема „Македония в железопътната политика на България (1878–1918 г.)” и след успешна защита му е присъдена образователната и научна степен „Доктор”.
Избран е за научен сътрудник I степен.

ISBN 978-954-8191-15-9
9 789548 191159

Регионален исторически музей
„Акад. Йордан Иванов”
Кюстендил
2008

МАКЕДОНИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ПОЛИТИКА НА БЪЛГАРИЯ

Ангел Джонев



МАКЕДОНИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ПОЛИТИКА НА БЪЛГАРИЯ

Ангел Джонев

Регионален исторически музей
„Акад. Йордан Иванов”
Кюстендил
2008

АНГЕЛ ДЖОНЕВ

МАКЕДОНИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ПОЛИТИКА НА БЪЛГАРИЯ (1878–1918 г.)

ANGEL DZHONEV

MACEDONIA IN THE RAILWAY POLICY OF BULGARIA (1878–1918)

РЕГИОНАЛЕН ИСТОРИЧЕСКИ МУЗЕЙ – КЮСТЕНДИЛ

АНГЕЛ ДЖОНЕВ

МАКЕДОНИЯ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ПОЛИТИКА НА БЪЛГАРИЯ (1878–1918 г.)

Кюстендил
2008

На светлата памет на баща ми
Симеон Витанов Джонев

Книгата се издава с финансовото съдействие на
ОБЩИНА КЮСТЕНДИЛ

Научен консултант
доц. д-р Веселин Янчев

Рецензенти
проф. д.и.н. Димитър Гоцев
доц. д-р Валери Колев

© Ангел Симеонов Джонев – автор, 2008
© Регионален исторически музей – Кюстендил, 2008

ISBN 978–954–8191–15–9

СЪДЪРЖАНИЕ

УВОД 7

Първа глава.
ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРИОРИТЕТИ КЪМ МАКЕДОНИЯ (1878–1903 г.) 21
1. Османското наследство в железопътната политика и задълженията, произтичащи от Берлинския договор (1878–1888 г.). 21
2. Управлението на Ст. Стамболов и идеите за железопътното свързване в Македония 58
3. Политиката на К. Стоилов – строителство и дипломация 95
4. Спиране на железопътните усилия на прага на XX век (1899–1903 г.) ... 131

Втора глава.
ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ВРЪЗКА С МАКЕДОНИЯ В РЕГИОНАЛНИТЕ И ТРАНСБАЛКАНСКИТЕ ПРОЕКТИ И ИНТЕРЕСИ (1903–1912 г.) . 173
1. Възстановяване на железопътната политика през Второто управление на Стамболовистите 173
2. Управлението на Ал. Малинов и железопътното съперничество на Балканите 202
3. Правителството на Ив. Е. Гешов между старите проекти и новите идеи 242

Трета глава.
БЪЛГАРСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ПОЛИТИКА ПРЕЗ ВОЙНИТЕ (1912 – 1918 г.) 289
1. Железопътните планове в Македония (1912–1915 г.) 289
2. Предизвикателствата пред България с включването ѝ в Първата световна война (1915–1916 г.) 309
3. Железопътно строителство в условията на позиционна война (1917–1918 г.) 343

Заключение 397
Послеслов 411
Библиография 417
Списък на съкращенията 430
Резюме на английски език 431

УВОД

Степента на железопътното развитие на държавите през XIX и началото на XX век се възприема като един от основните показатели за напредъка и модернизацията им. Особено важна се оказва тази комуникация за стопанския подем на населението, но чрез нея се преследват геополитически, военно-стратегически и културни задачи. Началото на железопътния транспорт е поставено в Англия през 1814 г. с изобретяването на първия локомотив и с въвеждането в експлоатация на първата линия между Стоктън и Дарлинктън, открита на 27 септември 1825 г. Няколко години по-късно са построени първите жп линии и във Франция и Германия. За кратък период от време тези и другите западноевропейски държави изграждат основната част от своите мрежи. На изток и особено пределите на Османската империя са един показателен пример за изостаналост в икономическо и обществено отношение. Не прави изключение закъснялото железопътно развитие, което, както в случаи с други стопански отрасли, се подтиква от заинтересованите модерни западноевропейски държави. В преследването на своите дългосрочни интереси те се опитват да монополизират като важен актив изграждането и контрола върху жп мрежата на Турция. За изпълнението на стратегията си те си взаимодействат със строителни предприемачи, които са привлечени в политическата им орбита. Готовността за спекулации и натрупването на огромни богатства от чуждестранните компании оказват негативно влияние върху реализирането и експлоатацията на изграждените обекти. Ниското качество се допълва от фрагментирането на железопътната мрежа, която към Освобождението на България през 1878 г. няма завършен и всеобхватен вид, а функционират само отделни жп линии. Между възстановената държава и географската област Македония няма изградена никаква железопътна комуникация.

Водено от приоритета за национално обединение, българското общество полага големи усилия в политически, икономически и културен план, за да приобщи останалите под чужда власт свои сънародници. Осъзнава се необходимостта от създаването на силна и модерна държава, затова една от основните задачи е изграждането на железопътна мрежа, която да задоволи нарастващите потребности на стопанството. При преследването на външнополитическата цел едно от основните средства за запазване и развитие на българските интереси в Македония се отдава на жп свързването и изграждането на мрежа от линии, които да способстват за побързата интеграция на разделената нация. Положените усилия от страна на официалните власти в София и на обществеността в държавата оста-

ват фрагментарно изследвани. Много от постигнатото и резултатите не са известни дори на съвременната научна общност. Липсата на цялостно и задълбочено изследване оказва негативно влияние при защитата и отстояването на историческата истина от преиначаване и фалшификации, което е практика в някои днешни съседни държави. Няма откъде да получи достатъчно систематизирана информация и всеки човек, който проявява интерес към миналото или към развитието на железопътния транспорт. В постигнатото до момента се визират само отделни аспекти или се обхваща част от времеви периоди, без да се показват дългосрочните характеристики на провежданата политика.

Целта на изследването е да проследи и обобщи зараждането, развитието и резултатите от железопътна политика на България, провеждана по отношение на Македония от 1878 г. до 1918 г. За реализирането на целта е необходимо да се изпълнят следните задачи: Да се изясни механизмът на взимане и реализиране на решенията от управляващите фактори в България; Да се разкрият ролята, мястото и отговорностите на всяка от институциите, натоварена с провеждането на железопътната политика на държавата; Да се покаже влиянието, упражнявано от външнополитическите фактори – великите сили и балканските държави, като се открояят трайните тенденции на техните действия; Да се обособи мястото на железопътното свързване с Македония в дипломатическите усилия на България във взаимовръзка с интересите на другите държави към тази географска област; Да се установи тенденцията между планирането, приоритетите и постигнатото при изграждането на железници към и в Македония; Да се открои отношението на общественото мнение в България и Македония към провежданата политика. Да се обособят периодите, етапите и фазите, през които преминава българската железопътна политика по отношение на Македония.

Долната граница на изследването е обвързана с Освобождението на България и решенията на Берлинския конгрес от 1878 г. В подписания от великите сили договор се предпоставя железопътното развитие на Княжеството за години напред. Унаследяват се ангажименти към дружествата, експлоатиращи мрежата в Европейска Турция, и междудържавни договорености между Австро-Унгария и Османската империя. Берлинският договор е юридическият документ, който не само определя политически граници, но и изиграва съществена роля за железопътното развитие на Балканския полуостров.[1] Затова още преди да започнат да функционират институциите на Княжеството, пред него стоят за изпълнение няколко вменени задължения. Горната граница се обвързва с примирието и приключването на бойните действия на Първата световна война за България, които спират в края на септември-началото на октомври 1918 г. С възстановяването на предвоенното териториално статукво, след един тригоди-

шен период на управление на значителна част от Македония, провежданата железопътна политика придобива нови характеристики.

Географското название Македония се появява през античността. С него през отделни исторически епохи се наричат различни области. През Българското възраждане името Македония се използва за обозначаване на територията, включваща водосборните басейни на реките Места, Струма, Вардар, Бистрица и Черни Дрин. В българската историопис тази област се обозначава и като Югозападни български земи. Те, заедно с Мизия и Тракия, са трите географски области, където трябва да се възстанови историческата българска държава. Границите на Македония са подложени на сериозна научна дискусия. Сръбските и гръцките учени формулират такъв териториален обхват, който да отговори на преследваните от тях експанзионистични цели. Българската географска и историко-географска наука отделят значително място за уточняването и доказването на границите на Македония, като се стремят да отхвърлят фалшификациите и да дадат отпор на чуждата пропаганда.

Васил Кънчов локализира географски областта по следните параметри: "с родопската верига от изток; с Рила, Осогов, вододелните височини между Вардар и Морава, скопска Черна Гора и Шарската верига от север; с източно-албанските планини, вододелните височини между р. Девол и р. Бистрица, Грамос и Олимп от запад; с Бяло море от юг." Според него местното население включва към тази област Кюстендилски окръг с горното течение на р. Струма и Вранска околия.[2] Историкът Йордан Иванов също е склонен да приеме подобни граници, "които обхващат именно всичкото пространство земя, което от Шар, Скопска Черна гора, Краишките планини, Витоша, Рила и Родопите се навожда на юг към Бяло море и се пои от Вардар, Струма и Места".[3]

Значително по-обстоятелствено, подплатено с много доказателства, е проучването на проф. Анастас Иширков. Той определя северната граница по Шар, Скопска Черна гора, вододелните планини между реките Вардар и Морава и включва горното течение на р. Струма в областта. Западната граница преминава от Шар през вододела на р. Черни Дрин и р. Шкумба по планините Ябланица и Мокра, а след това по вододела на р. Бистрица с реките Девол, Осум и Восиса, през Пинд до старата гръцка политическа граница. За южната има сериозна дискусия, но А. Иширков е склонен да приеме включването на водосбора на р. Бистрица с районите на Катерини и Серфидже в Македония. На изток границата преминава от устието на р. Места до с. Бук, а след това по източния и северен вододел, като включва части от Родопите и Рила. "Тя съставлява басейните на Бистрица, Вардар, Струма и Места." – обобщава за териториалния обхват Иширков. Горното струмско течение отпада от областта след Берлинския конгрес и за граница се възприема политическата линия между България и Македония.[4]

Такъв обхват има географската карта, издадена от Македонския научен институт.[5] Долините на Места, Вардар, Бистрица, Черни Дрин и Струма, (без годното ѝ течение) се приемат и в по-новите изследвания.[6] П. Коледаров също е съгласен с тези граници, включително и северната – по планините Осогово и Рила.[7] В тези рамки, според И. Дуйчев, географската област обхваща площ около 65 хил. кв. км.[8]

Изследователите, които в мнозинството си приемат горното течение на р. Струма като част от тази територия до Освобождението, след това отхвърлят принадлежността ѝ към Македония. За изследването обаче този район от Югозападна България има важно значение. С избора на София за столица почти всички основни жп линии започват оттам и затова горното течение на р. Струма, заедно с най-горната част от течението на р. Искър, също са включени в териториалния обхват на настоящето проучване. Трасетата към Македония преминават именно през тази зона. Така общата площ достига около 75 хил. кв. км и включва допълнително Кюстедилско, Дупнишко, Радомирско (това е Кюстендилски административен окръг), Пернишко, Самоковско и южните части на Софийско.

Според едно определение под железници трябва да се разбира организирана система от средства за извършване по суша, на масов трафик, между близки и далечни населени места, сравнително бързо, сигурно, редовно, удобно и с ниски превозни такси. От своя страна трафик се нарича транспортът на хора и стоки. Той се реализира чрез път, двигател, вагони и персонал. Пътят включва редица елементи и се разделя на долно и горно строене. Особеностите на железниците предполагат изграждането на баластово легло от чакъл, изкопи и насипи, мостове и тунели, които са съставна част на долното строене. Мостовете са дървени, каменни, метални и железобетонни. Горното строене се състои от релси, свързани предимно с дървени траверси. Релсите са с различна височина и тежест, първоначално са от ковано желязо, а впоследствие от валцувано. По разстоянието между двете релси железниците се разделят на широкопътни, нормални и теснопътни. Наложеният международен стандарт за нормални линии е 1435 мм. По-големи са широколинейните и са внедрени като в Русия са с отстояние от 1524 мм, а в Ирландия – 1676 мм. Теснопътните, или още наричани дековилки, са по-разнообразни. В Норвегия и Холандия междурелсието им е 1067 мм, в Германия, Австрия и др. е 1000 мм. Съществуват варианти със 760 мм и 600 мм, а в Англия има частни линии с 559 мм, 457 мм и 381 мм. На различни разстояния, свързани с разположението на населените места или друг обект, се изграждат станции или гари, където се помещава персоналът и се осигурява движението с необходимите материали.

Първите локомотиви са задвижвани от парни двигатели на твърдо гориво, предимно въглища. По-късно се внедряват течни горива, основно дизел, като едновременно с тях се изобретяват и електрически локомоти-

ви. Като теглителна сила при по-малки обеми се използва животинската тяга. За извършване на трафик се използват сточни и пътнически вагони. Първите товарни са двуосни и тежат 2 тона. Построяват се четириосни и шестосни, които са открит и закрит вариант, и са с различен тонаж в зависимост от вместимостта. Пътническите също преминават сериозна еволюция, като едните, наричани английски тип, са разделени на отделения (купета), а другите – американски тип, са голям салон. Постепенно се създават удобства като отопление, осветление, тоалетна, вагон-ресторант, спален вагон. Въвежда се разделянето на няколко класи за превоз на пътници при заплащане на различни стойности за еднакво разстояние. Ресорът, който се занимава с локомотивите, вагоните и служещите в тях, се нарича тракция.

Изграждането на горното и долното строене, осъществяването на движението и поддръжката се извършват от персонал с необходимите умения и образователен ценз. За придобиването на теоретични познания и професионален опит се откриват училища за подготовка на различни специалисти. Освен получаването на работна заплата персоналът се ползва с правото на почивка, пенсионно осигуряване и други социални грижи. Спецификата на движението създава необходимост от изграждането на сериозна организация, наричана железопътно стопанство. Практикуват се частни, предимно акционерни дружества, но се въвежда и държавно стопанство, което се предпочита в много от страните. При въвеждането на държавни железници строителството, експлоатацията и контролът се реализират от правителствените органи. Те определят начините на изграждане, като могат да привлекат частни предприемачи. Държавата осигурява необходимите финанси. Тя формира съответните структури за осъществяване на движението, поддръжката на жп линиите, гаровите здания и подвижния състав. Взаимовръзката между отделните служби също се регулира от нея чрез съответните нормативни документи. Сборът от всичките тези операции се нарича "организация на железниците".

Основни качествени характеристики на този транспорт са бързината, сигурността, редовността, удобството и превозните такси. Скоростта на движението се регулира с необходимите ограничителни знаци и от нейната средна величина зависи изпълнението на начертания график. Конкуренцията с другите транспортни средства е една от причините за желанието влаковете да имат по-голяма бързина. Скоростта обаче се ограничава от стремежа за сигурност, с цел да се запазят животът и имуществото при превозване на хора и стоки. Катастрофите са сериозен проблем за железопътния транспорт и свеждането им до минимум е основна задача на организационните структури. Гаранцията за редовен трафик се постига, като се изпълнява съответното разписание. Съвършенството на железниците се определя от неговото спазване. То се обнародва в специален пътеводител,

което е станало своеобразна традиция. За привличането на повече пътници и стоки се усъвършенстват предлаганите удобства и се включват нови. Въвеждането на класи се допълва от поддържането на високо качество на услугите. В зависимост от всички тези характеристики се формират превозните такси. Първоначално таксите са с по-високи стойности, но при засилване на конкуренцията от другите, основно сухопътни транспортни средства, започва тяхното намаляване. Всичките качествени характеристики влияят върху количествата на трафика. Допълнително стимул оказват дължината и всеобхватността на железопътната мрежа, интензивността на движението и международните връзки.

Освен по широчината на междурелсието и двигателя, железниците се класифицират и по редица други признаци. В зависимост от релсите са гладки (адхезионни) и зъбчати. За преодоляването на по-големи наклони между двете гладки релси се поставя трета със зъбци. По броя на коловозите се разделят на едноколовозни и двуколовозни. Според целите, които изпълняват, могат да се разделят на извършващи частна или държавна служба. С особен характер са железниците, изграждани за решаването на стратегически задачи. Във връзка с целите е собствеността на линиите и придаваното им значение. Познати са два основни вида собственост – държавна и частна, която се практикува различно във всяка отделна държава. Според значението, което им се придава, железниците се разделят на главни или първостепенни, второстепенни и третостепенни. Главните свързват основните центрове на страната и осигуряват международните връзки. Второстепенните свързват вътрешността на територията, а третостепенните са предимно железопътни клонове към отделни населени места или предградия на големите градове.[9] При пресичането на линиите се оформят железопътни възли. Така някои населени места придобиват важно значение и там се концентрират повече от формираните структури.[10]

Българската историография засяга някои аспекти на железопътното развитие на държавата след Освобождението, но цялостно и систематизирано изследване все още не е направено. Това се отнася и за железопътната политика към географската област Македония. На някои аспекти от нейното развитие внимание е отделено още по време на интересуващия ни период, в края на XIX – началото на XX в. Повечето от проучванията са извършени от инженери и железопътни специалисти, които анализират близкото минало, с цел да докажат или да приведат факти в подкрепа на някой свой проект или виждане. Техните трудове се характеризират с добро познаване на историята на строителството в българската територия и съдържат основни технически характеристики на изградените обекти. Опит за обобщение на някои външнополитически събития също се прави, но в повечето случаи поради незавършилите още процеси не може да им се даде ясна и категорична оценка.[11] Без да изчерпва напълно въпроса за

българската железопътна политика към Македония в първите години след Освобождението, Симеон Радев се стреми да даде обективна и критична оценка на историческите събития.[12]

Тенденцията с анализ на железопътната история да се занимават предимно инженери и жп специалисти, се запазва в периода между двете световни войни и е доминирана от тях докъм средата на XX в. В междувоенния период сред изследователите се включват със сериозна група и военните специалисти, участници в събитията между 1912–1918 г. Използват се разнообразни документи, за да се повиши качеството на проучванията. Запазва се обаче подходът, българската железопътна политика към Македония да се осветлява само фрагментарно, пропуск, който изглежда трябва да се отдаде на все още труднодостъпната официална правителствена документация, съхранявана в архивите на държавните ведомства. Някои изследователи, като инж. Богдан Морфов и Йордан (Юрдан) Данчов, имат възможност да използват част от подобни извори, което значително повишава стойността на проучванията им.[13] Заслужават внимание и публикациите на инженери – участници в Балканските и Първата световна война. Те надхвърлят чисто мемоарния характер на написаното и привеждат цели документи или цитати от тях.[14] Подобен подход се забелязва и при изданията на военните специалисти. Със сериозни качества са публикациите на началника на железопътните подразделения през Първата световна война полк. Руси Лудогоров. Той подготвя цялостна история на частите, поставени под командването му, която остава в ръкопис, но я издава като серия от статии, обнародвани в специализираната армейска периодика. Неговите трудове обаче не надхвърлят чисто описателното начало, което е богато подплатено с фактология чрез привеждането на разнообразни документи.[15] Ген. Никола Иванов, Васил Милошев и други офицери използват същите похвати.[16] В случая военните и инженерите правят една крачка напред, но сериозен недостатък е липсата на справочен апарат, който да придружава публикациите. Като преки участници в събитията, те все още трудно могат да преодолеят мемоарното начало, което е съществен недостатък и подсилва съмнението в субективизъм. Но като цяло, особено военните, отделят много внимание на българската железопътна политика в Македония през световния конфликт, факт, подсилващ техния принос.

Инженерите продължават неизменно да присъстват сред изследователите на железопътната история и след средата на 40-те години на XX в. Обобщени трудове издават Христо Станишев и Нако Дойнов.[17] С публикуването на статията си за Източните железници Любен Беров прави нова крачка за преосмисляне на миналото от стопанските историци.[18] Железопътната история започва да заема важно място сред проучванията на различни аспекти от външно- и вътрешнополитическата история на България.[19] Съществен принос имат изследванията на Елена Стателова, в които

се анализира изчерпателно периодът от 1879 до 1886 г. На железопътната политика към Македония е отделено значително място и е направен съществен принос за открояването на този проблем в цялостното развитие на държавата.[20] Безспорни от този период са постиженията на Радослав Попов. Той изследва основно външнополитически аспекти и конфликтни точки на интереси, свързани с железопътната история. Отделя значително място на тази материя и в по-всеобхватните си трудове.[21] Подобен подход имат Милчо Лалков, Андрей Пантев, Стойчо Грънчаров, Георги Марков и др.[22] На железопътното развитие на балканските държави акцентира Александър Костов.[23] С намесата на професионалните историци значително се повишава качеството на предлаганата информация, подплатена с достатъчно доказателства и научно-справочен апарат. Анализът разкрива механизми на действие и динамиката на събитията в историческия контекст. Все още обаче не е постигнато достатъчно за осветляването на българската железопътна политика по отношение на Македония.

Значими са заслугите в това отношение на Евгени Костов. Той съсредоточава вниманието си предимно върху вътрешнополитически аспекти, свързани с изграждането на жп линии в Югозападна България и предимно с направлението София-Кюстендил-Гюешево. Детайлно са разгледани проблеми между държавата и предприемачите от последното десетилетие на XIX и първото десетилетие на XX в.[24] В юбилейни издания, исторически обзори и учебници също се разглеждат вътрешнополитически, предимно строителни аспекти.[25] Различни моменти от железопътната история, свързани с Югозападна България и Македония, са засегнати в изследванията на Димитър Саздов, Пенчо Пенчев и др.[26] Анастас Иширков и Марин Деведжиев анализират миналото в транспортногеографски контекст.[27] Приноси имат и любителите проучватели, които отделят място на различни моменти и събития.[28] С изясняването на основната част от историята на България се създават предпоставки за навлизането в транспортни аспекти, което се прави предимно от стопанските историци. Започват да се изчерпват отделни теми или се правят съществени крачки за изясняването на проблеми от железопътната история. Но не е направено достатъчно за цялостното и задълбочено изследване на българската железопътна политика към Македония.

Краеведческите проучвания също показват отношение към темата. В зависимост от подготовката на изследователя е и качеството на материалите. Ако са подготвени от историци, те са придружени от всички необходими справочници.[29] Но в отделни случаи са любителски текстове, които само преразказват или съобщават за събитията и личностите, свързани с тях.[30] Макар и с по-малък принос, част от постиженията на краезнанието е в изясняването на интересни детайли от дългата история на железопътното свързване между България и Македония.

Чуждите изследователи също обръщат внимание на някои аспекти от българската железопътна политика към Македония. В това отношение особено място заема бившата югославска историография. И тук, както в българския случай с историческото минало, първоначално се заемат инженери и военни, преки участници в събитията.[31] Впоследствие излизат професионални проучвания, някои със сериозен принос, като тези на Димитрие Джорджевич.[32] Пишат се обобщаващи трудове като юбилейното издание "Историја на железниците во Македонија", издадено послучай 100 г. от откриването на първата линия в тази географска област.[33] Железопътната политика към Македония заема съществено място в труда на Йездимир Николич "Историја железница Србије, Војводине, Црне горе и Косова". Липсата на името Македония в заглавието поставя сериозно съмнението относно преследваните цели от автора.[34] Тенденциозността взима връх в проучванията на редица македонски автори. Техният стремеж е да се представи българската железопътна политика като елемент от една експанзионистична стратегия на София към населението в Македония.[35] Има и по-качествени разработки, но и към тях трябва да се подхожда с по-голямо внимание.[36] Бившата югославска и съвременната македонска историография в голямата си част преследват пропагандни цели. Към българската железопътна политика тяхното отношение е с подчертана доза субективизъм. Използването на подобен съмнителен подход трябва да се покаже и да се обори с достатъчно категорични доказателства.

Интересът от западните изследователи е провокиран предимно във външнополитически или военен аспект. Значителен принос прави майор Валтер Тетцлаф, който анализира дейността на германските железопътни части на Солунския фронт. И при него са допуснати същите недостатъци, както при българските и сръбските му колеги.[37]

Въпреки успехите на историографията очевидна е липсата на изследване, което да даде цялостна характеристика на българската железопътна политика, провеждана по отношение на Македония. За да се постигне това, заедно с използването на досегашните изследвания са привлечени документи от фондовете на Централен държавен архив (ЦДА), Български исторически архив при Народна библиотека "Св. Кирил и Методий" (НБКМ-БИА), Научен архив на Българска академия на науките (НА-БАН), Централен военен архив – Велико Търново (ЦВА), Държавен архив – Кюстендил (ДА-Кюстендил). Включени са документи и от Държавен архив на Република Македония (ДАРМ). Едновременно с непубликуваните, са използвани документи, публикувани в български, югославски и македонски сборници, стенографските дневници на Народното събрание, мемоари на известни политически, военни и стопански дейци, централната и местната преса.

С изясняването на въпроса за мястото на Македония в българската железопътна политика от Освобождението до края на военните действия през Първата световна война не само ще се запълни един изследователски вакуум, но и ще се създаде възможност да се открои мястото на държавата като един от трите фактора, заедно с Екзархията и революционното движение, при разрешаването на македонския въпрос. Място, което на моменти се подценява или изопачава, а всъщност българските институции имат първенстваща роля сред другите фактори и категоричен принос в борбата за национално обединение.

БЕЛЕЖКИ

1 Протоколите на Берлинский конгрес. Подготвени и издадени от Т. Икономов. С., 1885, с. 63, 70, 91, 227–246.

2 **Кънчов, В.** Избрани произведения. Том втори. Град Скопие. Сегашното и миналото на град Велес. Македония етнография и статистика. С., 1970, с. 304.

3 **Иванов, Й.** Северна Македония. С., 1906, с. III.

4 **Иширков, А.** Македония. Име и граници. – МПр., 1927, № 1, 12–22.

5 Карта на Македония в географските ѝ граници. С., б.д.

6 Македония като природно и стопанско цяло. С., 1945, с. 4; Македония история и политическа съдба. Т. 1, С., 1994, с. 15.

7 **Коледаров, П.** Името Македония в историческата география. С., 1985, 130–131.

8 **Дуйчев, И.** Македония в българската история. С., 1941, 4–5.

9 **Доросиев, И.** История на железниците. С., 1935, 9–82; **Станишев, Хр.** История на строежите и съобщенията в България от Освобождението до края на 1939 г. С., 1947, 114–125.

10 **Деведжиев, М.** География на транспорта. С., 1996, 107–108.

11 **Белов, Г.** Мнение по въпроса за железните пътища в България. С., 1883; **Николов, П.** Няколко думи върху нашите железници. С., 1892; **Сарафов, Ст.** Точките и условията, при които би трябвало да стане свързването на нашата ж-пътна мрежа с ж-пътните линии на съседните на България държави. – СпБИАД, 1908, № 5–6, 49–56; **Ботушаров, Г.** Новите стремежи на Австро-Унгария и на балканските държави за постройка на железниците върху Балканския полуостров. – Железопътен сборник, т. 18, 1908, 292–300, 422–435.

12 **Радев, С.** Строителите на съвременна България. С., 1990.

13 **Морфов, Б.** Политическите преговори и сплетни относно свързването на Българската държавна железопътна мрежа с железопътните мрежи на другите европейски държави от 1880 до 1938 г. – СпБИД, 1938, № 8, 462–478; **Данчов, Ю.** Половин век железопътна политика. – Архив на държавните железници и пристанища в България, 1928, № 1, 6–54; **Същият.** Свързването на българските държавни железници с железопътните мрежи на съседните дър-

жави. – СпБИД, 1938, № 8, 479–488; **Доросиев, И.** История на железниците. С., 1935.

14 **Михайлов, Р.** Железопътните строежи през време на световната война 1915–1918 г. – Архив на държавните железници и пристанища в България, 1933, № 5, 321–375; **Самсоров, В.** Железниците през войните. – В: Сб. 50 години държавни железници в България 1888–1938. С., 1938, 357–414.

15 **Лудогоров, Р.** Възстановяване на ж.пътните съобщения в долините на Нишава, Морава и Вардар през световната война. – ВИБ, 1931–1932, № 7–8, 33–100; **Същият.** Дейността на ж.-п. части през световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 62–105; № 5–6, 49–80; № 7–8, 50–81; № 9–10, 64–87; 1933–1934, № 1–2, 66–96; **Същият.** Дейността на железопътната дружина през световната война 1915–1918. – ВИС, 1931, № 3, 1–37 ; **Същият.** Формиране управлението на железо-пътните съобщения (УЖС) в София. – ВИС, 1932, № 6, 64–82; **Същият.** Обслужване и експлоатация на железо-пътните линии в пределите на Царството и окупираните земи от германски ж.-п. части през Световната война (1915–1918 г.). – ВИС, 1932, № 8, 1–30; **Същият.** Охраната на ж.-п. линии и комендантска служба по станциите в пределите на Царството и в окупираните земи през Световната война (1915–1918 година). – ВИС, 1933, № 11, 31–47; **Същият.** Военни превозки по българските железници през Световната война (1915–1918 год.). – ВИС, 1934, № 16, 20–54.

16 **Иванов, Н.** Балканската война 1912–1913 год. Част втора. Действия на Втора армия срещу съюзниците през 1913 год. С., 1925; **Милошев, В.** Сведения за организацията на теснолинейните железници и използването им от нашата армия през войната 1915–1918 година. – ВИБ, 1923, № 6, 27–40; **Същият.** Как се построи тясната (60 см.-ова) ж.-пътна линия "Скопие (Жостов)-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид". – ВИБ, 1931–1932, № 5–6, 39–58.

17 **Станишев, Хр.** Цит. съч., 85–126; **Дойнов, Н.** Железниците в България. Основни моменти от тяхното развитие и икономика. С., 1952.

18 **Беров, Л.** "Източните железници" в България (1873–1908 г.). – ИПр., 1959, № 1, 80–104.

19 **Тодорова, Ц.** Дипломатическа история на външните заеми на България 1888–1912. С., 1971; **Паскалева, В.** Икономическото проникване на Австрия (Австро-Унгария) в българските земи от Кримската война до Освобождението. – Известия на института за история, т. 7, 1957, 140–142.

20 **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България 1879–1886. С., 1979, 40–90; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България. – Във: Великите сили и балканските взаимоотношения в края на XIX и началото на XX в. С., 1982, 9–59.

21 **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите през първата половина на 1908 г. – ИПр, 1972, № 3, 72–81; **Същият.** Австро-Унгария и реформите в Европейска Турция 1903–1908. С., 1974; **Същият.** Балканската политика на България (1894–1898). С., 1984; **Същият.** Строителството на стратегическата железница от Белово през Вакарел за София (1888–1894 г.). – ВИС, 1995, № 1, 7–28.

[22] **Лалков, М.** България в Балканската политика на Австро-Унгария 1878–1903. С., 1993; **Пантев, А.** Англия срещу Русия на Балканите 1879–1894. С., 1972; **Грънчаров, Ст.** България на прага на двадесетото столетие. Политически аспекти. С., 1986; **Марков, Г.** България в Балканския съюз срещу Османската империя 1912–1913. С., 1989; **Същият.** Българското крушение 1913. С., 1991; **Същият.** Голямата война и българският ключ за европейския погреб 1914–1916. С., 1995; **Същият.** Голямата война и българската стража между Средна Европа и Ориента 1916–1919 г. С., 2006; **Илчев, И.** България и Антантата през Първата световна война. С., 1990; **Топалов, В.** Външната политика на България по време на Радослависткия режим. – ИПр, 1984, № 2, 34–53; **Мишев, Р.** Австро-Унгария и България 1879–1894. Политически отношения. С., 1988; **Каменов, П.** Железопътният въпрос в балканската политика на Австро-Унгария за периода 1878–1898 г. – Известия на Националния исторически музей – София, т. 14, Велико Търново, 2004, 269–279.

[23] **Костов, Ал.** Железниците в Сърбия до Балканските войни. В: Юбилеен сборник – Изследвания в чест на 80-годишнината на проф. Кръстьо Манчев. С., 2006, 317–322; **Същият.** Развитие на железниците в Гърция до 1912 г. – Железопътен транспорт, 2004, № 7–8, 38–40.

[24] **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. – ИПр, 1991, № 10, 95–111; **Същият.** Транспортната проблематика и институтът за конституционната министерска наказателна отговорност в България (1895–1923 г.). С., 1999; **Същият.** Арбитражното дело между българската държава и главното предприятие за постройката на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница (1925–1927 г.). – Известия на ИМ-Кюстендил, т. 11, Кюстендил, 2005, 185–206.

[25] Железопътният транспорт в България (1866–1983). С., 1987; **Джалева, А., Е. Костов и др.** История на железниците в България. С., 1997.

[26] **Саздов, Д., П. Пенчев.** Проектите за свързване на българските и румънските железници между двете световни войни (с оглед изграждането на транспортен коридор до Солунското пристанище). – Известия на ИМ Кюстендил, т. 11, Кюстендил, 2005, 161–183; **Същите.** Дунав мост 100 години дипломация и политика. С., 2006; **Кацаркова, В.** Експлоатацията на подземните богатства и железопътната мрежа на България и част от Сърбия от Германия през Първата световна война (1915–1918). – Известия на Българското историческо дружество, 1972, № 28, 117–128; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на Народното събрание (1878–1910 г.). – Известия на ИМ-Благоевград, т. 1, Благоевград, 1999, 87–95; **Същият.** Отношението на България към проектите на Османската империя за железопътното им свързване в Македония. – Във: 100 години от Илинденско-Преображенското въстание (1903 г.). Сборник доклади от международната научна конференция, София, 26–27 септември 2003 г. С., 2005, 353–366; **Същият.** Железопътното свързване на България с Македония през второто управление на Стамболовистите. – Във: 100 години от Рилския конгрес на ВМОРО. История и съвременност. Сборник доклади от международна научна конференция, Благоевград, 29–30 септември 2005 г. Кюстендил, 2006, 89–124; **Радославов, Г.** Изграждане на жп линията Перник-Радомир и ней-

ното икономическо и стратегическо значение. – Известия на РИМ – Перник, т. 1, Перник, 2008, 287–296.

27 **Иширков, А.** Географската връзка на Македония с България. – МПр, 1925, № 4, 30–35; **Деведжиев, М.** Основни начала за изграждане на железопътната мрежа в България в миналото. – ИПр, 1986, № 9, 24–32; **Същият.** Построяване и значение на централната железопътна линия София-Варна. – ИПр, 1988, № 9, 53–59; **Същият.** География на транспорта. С., 1996.

28 **Йосифов, А.** Железопътните войски в България 1888–1945. С., 1991; **Деянов, Д.** Железопътната мрежа в България 1866–1975. С., 2005.

29 **Караманов, В.** Кукуш и околията му и българското управление в тях през войните 1912–1913 г. Кюстендил, 1929; **Същият.** Дойран и околията му и българското управление през войните 1912–1913 г. Кюстендил, 1931; **Захариев, Й.** Каменица. С., 1935; **Попов, Ж.** Кюстендилски окръг – икономика, партии и борби 1878–1918. Кюстендил, 1992; **Иванчев, Е.** 95 години от построяването на железопътната линия София-Гюешево. – Обучение по география, 2005, № 6, 22–25.

30 **Кръстев, Й.** По пътя към столетието. С., б.д.

31 **Милосављевић, Св.** Железнице колосека 60. см. и њихова примена на Солунском фронту 1916.–1918. године. – Ратник, Београд, 1922, № 7, 75–91.

32 **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији (1896–1912). Историски гласник, Београд, 1956, № 3–4, 3–32; **Същият.** Австро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице. Историски часопис, Београд,1957, № 7, 213–247.

33 Историја на железниците во Македонија. Скопје, 1973.

34 **Николић, Ј.** Историја железница Србије, Војводине, Црне горе и Косова. Београд, 1980.

35 **Петровски, Т.** Железничката линија Гостивар-Кичево. ЖТП-Белград, б.д.; **Битоски, К.** Положбата во Вардарска Македонија за време на бугарската окупација (1915–1918 година). – Гласник на ИНИ, Скопје, 1960, № 1–2, 62–63; **Стојанов, П.** Македонија во времето на Балканските и Првата светска војна (1912–1918). Скопје, 1969; **Гогова, К.** Крвава пруга. Скопје, 1965; **Стојановски, Т.** Историја на теснолинејката Скопје-Охрид-Подмолје-Струга-Ташморуништа 1916–1966. Скопје, 2001.

36 **Јузбашиќ, Ц.** За некои прашања на австроунгарската политика спрема уредувањето на стопанските односи во Македонија и на Балканот за време на кризата во 1912–1913 год. – В: Работничкото движење на Македонија до 1929 г. (материјали от научна средба). Скопје, 1971, 218–219; **Миноски, М.** Плановите на Австро-Унгария за директна железничка врска Виена – Солун преку Босна (1869–1902). – Гласник на ИНИ, Скопје, 1974, № 3, 85–106; **Зографски, Д.** Економските и стратешките аспекти на железниците во Македонија до крајот на Првата светска војна. – Гласник на ИНИ, Скопје, 1989, № 1, 31–50; **Сидовски, К.** Плановите на Италија за изградба на железници во Европска Турција со посебен осврт на Македонија (1870–1903). – Историја, Скопје, 1984, № 2, 273–285; **Герасимова, В.** Полог и неговото повразување со железница до Првата светска војна. – В: IV научен собир Полог низ вековите. Бигорски научно-културни собири (1978–1979 г.). Скопје, 1980, 117–127.

[37] **Тетцлаф, В.** Германските железопътни войски на македонския военен театър. – ВИБ, 1925, № 3–4, 81–153; **Гуче, В.** Югоизточноевропейската политика на германския империализъм от края на XIX век до Първата световна война. – В: Българо-германски отношения и връзки. Материали и изследвания. Т. 2. С., 1979, 67–90.

• ПЪРВА ГЛАВА •

ОПРЕДЕЛЯНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПРИОРИТЕТИ КЪМ МАКЕДОНИЯ (1878–1903 г.)

ОСМАНСКОТО НАСЛЕДСТВО В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ПОЛИТИКА И ЗАДЪЛЖЕНИЯТА, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ БЕРЛИНСКИЯ ДОГОВОР (1878–1888 г.)

Развитието на Османската империя през XIX в. е повлияно от навлизането на нови икономически отношения, подобни на процесите, протичащи в Западна Европа. Значително по-напреднали, индустриалните държави усилено проникват в империята по различни пътища. Сред тях главно място заема отпускането на заеми, учредяването на банки, получаването на концесии за строителство на железници, строителството на предприятия и внос на стоки. Френският капитал прониква предимно чрез кредитните институции, а Англия и Австро-Унгария се съревновават за турските пазари. Тези три държави заемат основно място в турския внос и износ и влияят най-значително върху икономическото развитие на империята. Подобряването на транспортните комуникации заема важно място в плановете им. "Със строежа на железопътни линии с Турция се преследвала именно тази цел: да се облекчи и ускори стокообменът между Западна Европа и пазарите в Турската империя." – отбелязва Константин Косев.[1]

Друг фактор, който оказва влияние върху железопътното бъдеще на империята е военно-стратегическият. По отношение на транспорта в Турция се сблъскват две мнения. Едното подкрепя тезата за необходимостта от бързи съобщителни средства, а второто счита, че липсата на пътища ще улесни отбраната на страната. Първото становище получава значителна подкрепа по време и непосредствено след Кримската война. Необходимостта от модерен транспорт и съобщения е осъзната от управляващите среди в Турция, като значителен натиск в тази посока е упражнен от великите сили. Първите идеи за железопътни линии в пределите на Турция са дискутирани в Англия за директна връзка с Индия през Балканите и Мала Азия. По същото време своя позиция изгражда и Австрия. Предложени са няколко проекта, които са съобразени с географските дадености и със стратегическите виждания на заинтересованите страни. Първият проект е предложен през 1852 г. от Ами Буе, като предвижда свързване на Цариград с Дунав при Белград, Адриатика при Шкодра и Егейско море при Солун.[2] Централното трасе е по направлението Цариград-Одрин-Пловдив-София-

Белград за връзка с австрийската жп мрежа. Той е приет като основен път от Високата порта на 9 септември 1854 г. и активизира австрийската дипломация, която започва конкретни действия за свързване с железниците на Сърбия. Въпреки че проектът е изоставен след Кримската война, той заема важно място в усилията на виенското правителство през 60-те години на XIX в. Проучван няколкократно, проектът е окончателно изработен от инженер Прессел.

След Парижкия мирен договор (1856 г.), за да задоволи английските интереси, Портата отдава строежа на линията Цариград през Русе за Букурещ към Западна Европа. Проектът е изработен от инж. Дюмонт и следва трасето Цариград-Одрин или Бургас-Шумен-Русе-Букурещ.[3] Тези две направления фокусират в себе си както интересите на двете западни велики сили, така и очертават съперничеството им в геополитическото пространство. Австрия разчита на географската близост до Балканите и на изгодния речен транспорт, докато Англия залага за комбиниран превоз, съчетаващ морски, речен и сухоземен транспорт. В този порядък са и първите проекти, реализирани в българските земи от английски дружества – линията Черна вода-Кюстенджа (открита през 1860 г.) и Русе-Варна (открита през 1866 г.).

През втората половина на 60-те години на XIX в. настъпват значителни промени в железопътната политика на Османската империя. През 1865 г. е изработен проект за железопътна мрежа на Европейска Турция. Направлението е съобразено с посоката на старите римски пътища. Трасето Цариград-Одрин-Пловдив-София-Кюстендил-Скопие-Косовска Митровица-австрийската граница е прието за основно с отклонения от Одрин за Шумен и Дедеагач и от Скопие за Солун.[4] Железопътният проект е отдаден на концесия на австрийския банкер Дюмонсо през 1868 г., но скоро е отнет и отстъпен на барон Мориц Хирш.

Дейността на барон Хирш в българските земи и на ръководената от него компания е засегната в множество изследвания, като със значителен принос е проучването на Любен Беров. В неговия анализ е обърнато съществено внимание на процесите и етапите от работата на Хиршовите дружества преди Освобождението. Недобре разкрита е ролята на някои велики сили, сред които тази на Русия. Железопътното развитие през последното десетилетие преди Освобождението е поставено изключително във взаимозависимост от интересите на големите европейски държави.

В концесията, подписана на 17 април 1869 г., се предвижда строителството на едно централно трасе по направлението Цариград-Одрин-Пловдив-София-Ниш-Прищина-Сараево-австрийската граница при Нови (дн. Босански Нови) и четири клона: Одрин-Енос, Одрин-Ямбол-Шумен, Прищина-Солун и Ниш-сръбската граница. Цялата мрежа има дължина около 2500 км след построяването трябва да се експлоатира от концесионера

в продължение на 99 г. За тази цел се създават две дружества – едното за построяване, а второто за експлоатацията на жп мрежата.[5] Стремежът на управляващите в Турция е да бъдат обхванати от железници основните провинции на империята, с което да се реализира възможността за по-добър контрол върху държавната територия. Процесът на строителство се характеризира с последователно експлоатиране на местните ресурси и ангариен труд от населението, като повечето от възможните материали се икономисват с цел да се натрупат повече печалби.

Около получаването на концесията различни мнения за трасето се дискутират в Австроунгарската империя. Австрийските среди застъпват реализация на проект през Босна, докато унгарските предпочитат свързване през Белград. От гледна точка на двуединната монархия Западните Балкани остават единствената зона за експанзия след неуспешната война с Германия и Италия през 1866 г. Проникването в този регион и усвояването на нови територии преминава безспорно през контрола върху изграждане на железопътните комуникации в Босна, Косово и Македония. Затова железопътното свързване на Австро-Унгария със Солунското пристанище се превръща в стратегическа цел на виенското правителство. Като цяло реализирането на подписания от Хирш железопътен проект е считан за успех на австро-унгарската политика и предизвиква противопоставянето на великите сили – Англия, Франция, Италия и Русия.

Английската и френската дипломация насочват своите усилия за провал на договора. Те се стремят да се изгради такава мрежа, която да обслужва вноса и износа им главно от морските пристанища към вътрешността на империята. Затова железопътната връзка между Цариград и Виена не им е необходима и е в ущърб на икономическите им интереси. Натискът на тези държави и новата конюнктура, създадена в Турция след политически рокади и назначаването на Махмуд паша за велик везир, действат в тяхна полза.

Италианската позиция се базира на стремежа да се използват възможностите на Адриатическите пристанища, главно на Валона, чрез което да проникват стоки и влияние към Солун. Свързването на двата адриатически бряга, от една страна, и пристанищата на турска територия с железница към Солун-Цариград, от друга, са сред важните намерения на обединена Италия. Тази цел може да се преследва посредством изграждане на железница от крайбрежието при Валона, Шкодра или Драч директно за Солун, но и използване на строящата се линия до Митовица с изграждане на връзка за пристанищата Бар или Улцин. От тези две възможности свързването на Солун с Валона или Драч става приоритетно направление на италианската политика и е в контрапозиция с намеренията за проникване на Австро-Унгария през Босна към Солун.[6]

Руските опасения са преди всичко от военно-политическо и стопанско естество. Затова граф Игнатиев, руски посланик при Портата, съветва султана за приемане на различен стандарт на междурелсието от австрийския, което би попречило за прехвърляне на чуждите армии при война. Поставянето на руските военни сили в неравностойно положение с австроунгарските дразни Петербург. Възможностите за бързо икономическо и военно проникване сериозно накърнява руските интереси. Затова за значителен техен успех се приема назначаването на проруски ориентирания Махмуд Недим паша за велик везир, което е сред предпоставките за промяна на османската железопътна политика. Граф Игнатиев подтиква сръбската държава да привлече албанците, чрез които да се саботира строителството на трасето към Босна.

Макар с много по-слаби позиции за въздействие, Сърбия също насочва своите усилия за ревизиране на договора. Дипломацията на Княжеството, преценявайки възможностите си за директно влияние, не се опитва да провали договореното, а да защити своя интерес, като поиска свързване на своите железници с турските между Ниш и Алексинац.[7]

Дипломатическите машинации на заинтересованите велики сили подкопават устоите на концесионния договор. От своя страна барон Хирш също се стреми да ревизира конвенцията, защото, от една страна, разбира, че не може да изпълни поетите задължения в срок, а от друга, се стреми да усвои повече печалби с по-малко ангажименти.

Противниците успяват да постигнат няколко резултата. Строителството е започнато от столицата Цариград, което е предпоставка железопътните материали да се превозват по море главно от Белгия, Англия и Франция. Вторият успех е свързан с отмяна на концесионния договор. На 18 май 1872 г. барон Хирш, използвайки политическата обстановка и корумпираността на управляващите, подписва нов договор, с което намалява значително първоначалните си задължения. Запазва се разделението на дейността на две дружества – едното за строителството, а другото за експлоатацията на железопътните линии. Общата дължина на мрежата е намалена от 2500 км на 1263 км, но е запазен броят на облигациите, с което Хирш значително се облагодетелства. Разделено е строителството на жп трасетата, като негов ангажимент остава линията Цариград-Пловдив-Саранбей (дн. Септември), Одрин-Дедеагач и Солун-Митровица. По-трудните за строеж участъци Саранбей-София-Кюстендил-Скопие и София-Ниш са прехвърлени на турската държава, а Ямбол-Шумен на дружеството за експлоатация.[8]

Югозападните български земи попадат в проектите за железопътно развитие както в концесията на барон Хирш, така и в други виждания. Сред материали от британския консул в Солун впечатление прави един меморандум за концесия на жп линия по направлението р. Сава-Солун с

възможност за продължаване към Цариград, отстъпена на церемониалмайстора на австрийския двор Дон Валмачини. В условията се предвижда срок за експлоатация на линията от компанията за 99 г., заедно със землището и мините в прилежащата 30-километрова зона, строеж на телеграф по цялата дължина и възможност за събиране на такса от тази дейност.[9] През втората половина на 50-те години на XIX в. се появяват идеи за железопътна линия Солун-Димотика и Солун-Битоля.[10]

През септември 1858 г. Австрия изпраща в Османската империя Йохан Хан. Той е натоварен със задачата да проучи направлението Белград-Солун и да даде предложение за прокарване на железопътното трасе. В своето проучване Й. Хан е придружен от началника на сръбската военна академия майор Александър Зах, известен по-сетнешен сръбски генерал. Двамата специалисти предлагат железницата да се движи по трасето Белград-Ниш-Лесковец-Враня, а в Македония да преминава през Куманово-района на Овче поле-Щип-Градско-Гевгели-Аврет Хисар (дн. Кукуш/-Солун с отклонение за Атина. Според проекта гр. Скопие е изключен от железопътното трасе.[11] Проучването показва сходство в интересите на Австрия и Сърбия към Македония за бъдещите ѝ комуникации.

В своите трудове Ами Буе също отделя място на западните предели на Балканите, като характеризира направлението Белград-Солун за една от най-интересните бъдещи линии. Заедно с него предлага отклонения от Солун на изток към Сяр и на запад по течението на р. Бистрица. Друго трасе, ориентирано север-юг, той лансира през 1869 г. То следва направлението от Видин или Никопол за София и оттам за Радомир или Самоков през Кюстендил към долината на Вардар и Битоля .[12]

В началото на 70 г. на XIX в. в турските управляващи среди се оформят виждания за три направления: трасето Кавала-София-Пирот-Ниш с отклонение от Пирот и Ниш за Видин; трасето Солун-Скопие-Прищина-Нови пазар; трасето Скопие-Враня-Лесковец-Ниш. Второто трасе се подкрепя от тогавашния военен министър Есад паша, който отхвърля връзката през Сърбия по стратегически причини и предпочита директен път през Босна.[13] По остта север-юг природогеографски и стратегически перспективи имат Искърско-Струмското, Моравско-Вардарското и Босненско-Вардарското направление. Последното направление съвпада с плановете на Австро-Унгария и е приоритетно за реализация. Неговите преимущества са оценени от военните среди в Турция, които също го предпочитат за връзка между източните и западни балкански предели на империята с Босна. По остта изток-запад железопътните идеи се доближават до посоката на античния път Виа Игнация, който започва от адриатическите пристанища с възможности на юг през Солун за Цариград или на север през Кюстендил отново за столицата на империята.

Изграждането на централното трасе на турската железопътна мрежа Цариград-Виена и връзката със Солун в Югозападните български земи е предвидено да се осъществи по направлението София-Ниш-Прищина, а след 1872 г. през София-Кюстендил-Скопие. Трасето по долината на р. Вардар между Солун-Скопие и трасето София-Кюстендил-Скопие са поставени в различни условия – първото е неизменна част от концесията на барон Хирш, а с второто се ангажира турската държава. Строежът между Солун и Скопие е започнат на 9 февруари 1871 г. и е завършен на 9 август 1873 г., като организацията на работата се извършва по секции. Най-трудните участъци са в проломите около Демир Капия и Велес, докато останалата част преминава през по-лесен равнинен терен.[14]

Както в случая с реализирането на общият план, така ѝ строежът по Вардарската долина провокира интереса на дипломатическите среди, а също и на провинциалната администрация. Битолският валия Ахмед паша предлага чрез местна акционерна компания изграждане на линия Битоля-Велес през Бабуна планина.[15] Подобно предложение показва стремеж към модернизация, а също и възможности за масови финансови спекулации, които би създала децентрализацията на железопътното строителство.

Английският консул в Солун анализира възможностите на Вардарската долина в стопанско отношение и подчертава положителното значение на железопътния транспорт за развитието на зърнопроизводството в района на Овче поле, а чрез подобряване на пътищата и в други производителни области. Добивът на въглища и желязна руда са сред основните отрасли, които според него ще получат тласък в развитието си. Английската дипломация не пропуска заинтересоваността на Сърбия и Австро-Унгария от продължаване на жп линията към тяхна територия. Към нея проявява интерес и търговската общност в Солун.[16]

Сръбското правителство изпраща по железопътното трасе инженерния офицер, поручик Михайло Илич. За да гарантира успеха на мисията му, Министерството на външните работи в Белград се опитва да получи подкрепата на руските дипломати в Османската империя и на турските власти. За голямото значение на мисията говори още и включването в нея на сръбски духовници от манастири в Косово. М. Илич посещава изграждащата се железница, като изпраща подробни доклади за строежа на цялата турска жп мрежа и за линията Солун- Косовска Митровица. Той акцентира на няколко въпроса – обръща сериозно внимание на мястото на Сърбия в железопътните планове, като определя две възможни направления на свързване – от Солун по долината на р. Южна Морава и по направлението Цариград-Ниш с трасе през сръбска територия, следващо моравското течение до вливането ѝ в р. Дунав. Представя плановете за изграждане на линия през Босна и през Румъния с мост на Дунав между Гюргево и Русе, които заобикалят Сърбия. Дава оценка на интересите на Австро-Унгария,

която в стремежа си да контролира процеса, налага своето влияние върху строителното дружество на линията Солун-Митровица.[17] Освен засилващото се влияние на Виена, М. Илич акцентира на възможността Сърбия да бъде заобиколена от строящите се железници, което би повлияло неблагоприятно на развитието на балканската държава.

За разлика от линията Солун-Скопие, с трасето Саранбей-София-Кюстендил-Скопие се заема турската държава. Съгласно конвенцията от 1872 г. Турция се задължава да построи този участък от централната линия сама или чрез предприемач до 18 май 1875 г. и да го предаде за експлоатация на компанията на барон Хирш.[18] Недостигът на средства е основната причина, изтъквана за преждевременното спиране на работата. Строителството на линията затруднява местното население, върху което пада основната тежест на работата, осъществявана чрез ангариен труд. Участието в изграждането на западни инженери, които са носители на европейска култура, има положителен ефект. Не са редки случаите, в които западните специалисти се противопоставят на ориенталската практика християните да се подлагат на различни унижения. Примери за положителен ефект сред българите има в София[19], Перник[20], Радомир[21], Крива паланка[22] и др.

В началото на 1875 г. в Европейска Турция функционират следните жп линии, експлоатирани от Хирш: Солун-Скопие-Косовска Митровица, Русе-Варна (взета под наем), Цариград-Саранбей с отклоненията Одрин-Дедеагач и Търново Сеймен-Ямбол. В Западните Балкани остават за изграждане голяма част от централната железница в Босна, участъкът София-Ниш и София-Скопие. Направлението София-Ниш се възприема като линия с подчертано икономическо значение чрез евентуална връзка към Сърбия, докато трасето София-Скопие има стратегическо значение за Османската империя.[23] Икономическата нестабилност на Турция и външнополитическото влияние са основните фактори, които довеждат до липсата на единна система от железници в балканските ѝ владения, а само на отделни жп линии с регионално значение.

Подобна мрежа отговаря изцяло на интересите на Англия и Франция, които проникват от морските пристанища и конкурират успешно стоките от Австро-Унгария. Тази тенденция забелязва Ф. Липих, австроунгарски железопътен инженер, изпратен да изследва влиянието на линията Солун-Митровица върху развитието на района. Липсата на строителство към Босна по направлението Саранбей-София-Ниш и рядката активност по трасето София-Скопие го водят до извода за регионалния характер на построената линия. “В момента тя е само една локална железница, без значение за международния транспорт и е само във вреда на австроунгарската търговия с Румелия” – пише Липих. Австроунгарският внос, който доминира в този район преди железницата, бързо е изместен от проник-

ващите чрез нея стоки, доставени по море от Ливерпул и Марсилия. Причините той открива в традициите, които англичани и французи са изградили в Солун, комбинирането на евтиния морски с бързия железопътен транспорт и по-доброто качество на тяхното производство.[24] Като цяло икономическото проникване на Австро-Унгария в Македония през Солун е значително по-слабо, отколкото в придунавските райони и Тракия. Там нейното първенство е убедително пред индустриалните страни от Западна Европа поради речния транспорт по Дунав и създадените здрави търговски връзки.[25]

Изграждането на отделни железопътни линии в Османската империя, без свързването в железопътна мрежа помежду им и със съседните държави, оказва неблагоприятно въздействие в няколко насоки. На първо място, железопътният транспорт не постига своята оптималност, ограничавайки държавата при ефективния контрол на своята територия. Липсата на железопътна връзка между линиите в Тракия с тези в Мизия и Македония значително забавя прехвърлянето на военни съединения от един в друг район. На второ място, въздейства върху икономическите процеси, като довежда до изостряне на конкуренцията и възползването на отделни индустриални държави за сметка на други. На трето място, железопътното строителство съвпада с изостената конкуренция между великите сили за геополитическо влияние върху Турция и в частност върху балканските ѝ владения.

Стремежите на Австро-Унгария и Русия към тези райони среща упорита съпротива от страна на другите велики сили. Поради това изградените към 1875 г. жп линии в Европейска Турция ни най-малко не отговарят на намеренията за проникване на Австро-Унгария към Вардарската долина и Солунското пристанище. Геополитическите и икономическите предпоставки рефлектират върху активизирането на австроунгарската железопътна политика в Балканския регион. Натискът на двуединната монархия започва с промяна на приоритетната посока за изграждане на свързваща железопътна линия. Утвърдено е ново основно трасе, което предвижда преминаване на железния път през Унгария и свързването му в района на Белград-Земун.[26] Разрастването на руското влияние в българските земи допълнително плаши Виена, която залага на по-лесно изпълнимо трасе през Сърбия.[27] Новият проект за свързваща линия има значително по-лесен терен от Босненския както по направлението към Цариград, така също към Солун. Той значително намалява строителството в Османската империя, която е най-нестабилна по отношение на чуждо влияние. Проектът обаче съдържа в себе си значителен компромис, защото преминава през територията на трета страна, докато старият вариант директно извежда Австро-Унгария в пределите от първостепенна важност – Босна, Македония и Албания.

Дипломатическата активност на Австро-Унгария в Цариград в средата на 1875 г. довежда до поемане на гаранции от турска страна. В две ноти, изпратени от Сафет паша до граф Зичи, Високата порта се задължава да построи свързваща железница по направлението Белово-София-Ниш. Значително по-конкретен е вторият документ, в който се споменава началото и крайната дата на строежа и гаранцията за свързване на сръбската граница. Турция обещава да извърши цялото строителство в периода между 1 юни 1876 г. и 31 декември 1879 г. Свързването на Солунската линия с Ниш обаче е оставено за допълнителни преговори.[28] Макар с частичен успех, Австо-Унгария получава гаранции за осъществяване на своя план. Строежът започва през 1876 г. с участието на френски и италиански специалисти, като се работи по значителна част от трасето. Разрастването на "Източната криза" и Руско-турската война довеждат до неговото спиране.[29]

Сред първостепенните задачи на Виена важно място заема излазът на Солунското пристанище. Ами Буе пледира в тази посока пред Виенската академия на науките през 1877 г. Той предлага чрез удобни жп връзки Солун да стане втори Триест за Австрийската империя.[30] Въпреки намеренията си, Австро-Унгария не успява да получи съгласието на Турция за изграждане на свързваща линия между Вардарската и Моравската долина. Опасенията от реализирането на конкурентно на Босненското трасе изглежда възпират управляващите среди в Цариград от подобна стъпка.

Подписването на Санстефанския мирен договор води до сериозни сътресения сред великите сили и балканските държави. Границите на България са подложени на сериозна критика от тяхна страна и особено от Англия и Австро-Унгария. Двуединната монархия е склонна България да получи Източна Македония с излаз на Егейско море, но отхвърля всяка възможност за разширение в земите, западно от р. Вардар.[31] Проблемът за свързването на турските железници с европейската мрежа е поставен за разискване на Берлинския конгрес. Инициатор за повдигане на темата е австроунгарската делегация, която прокарва няколко члена в подписания договор.[32] На първо място двуединната монархия си гарантира доминацията в западната част на Балканите. Тя окупира Босна и Херцеговина, запазва своите привилегии в Новопазарски санджак и Македония, които остават под властта на Турция. Разширението на Сърбия е в пределите на Южноморавската долина, а България на юг от Балкана получава горното течение на реките Искър и Струма, съставлявали преди войната Софийски санджак. В тези предели на Австро-Унгария се гарантира свързване на жп линиите в няколко аспекта.

Още на път за участие в Берлинския конгрес във Виена, на сръбския представител Йован Ристич е поставен въпросът за свързване на австроунгарските и турските железници през Сърбия.[33] В Берлин Ристич и Ан-

драши подписват споразумение за свързване на своите железопътни мрежи при Белград в срок от три години, като Сърбия се задължава да изгради железен път по направлението към Цариград до българската граница и към Солун до турската граница.[34]

Чрез Берлинския договор са вменени задължения за свързването на Османската империя през България (чл. 10), Източна Румелия (чл. 21) и Сърбия (чл. 38) с Виена. Основание за прехвърляне на ангажименти са намерени в двустранните турско-австрийски договори и в гаранциите, дадени от Османската империя на дружеството за експлоатация на Източните железници. Макар на пръв поглед ясен, този проблем е оставен в специален режим на договаряне между Австро-Унгария, Турция, Сърбия и България "немедлено след заключението на мира.".[35] В членовете на Берлинския договор, затворени в капана на предишни ангажименти, не са указани конкретните трасета и точки на свързване, а също така не е уточнен механизъм за договаряне. От текста не става ясно дали страните ще се договарят колективно или ще подписват двустранни договори. Върху България са прехвърлени задължения, за които или не се знае, или не са напълно изяснени в дотогавашните договорености. Вменяването на общи формулировки създава възможности за широко тълкуване и лавиране при евентуални преговори.

Отделно от задълженията на четирите държави в железопътен план са гарантирани интересите на Англия по отношение на линията Русе-Варна (чл. 10). Австро-Унгария получава възможността да изгради и поддържа търговски и военни комуникации в Новопазарски санджак (чл. 25). Тя трябва да даде своето съгласие за направлението на жп проектите в новоприсъединените територии на Черна гора (чл. 29).[36] По поети ангажименти двуединната монархия успява да наложи своите интереси и да ги гарантира в един широк ареал в Централните и Западните Балкани. Оплитайки балканските държави със задължения, тя си осигурява не само реализирането на целите, но издига своята роля на главен и последен арбитър при взимането на окончателните решения.

Постигнатите резултати обаче не гарантират автоматично изпълнение на договора, още повече, че Австро-Унгария няма формално основание да иска от Турция изграждане на свързваща железница с Македония по направлението на Южноморавската долина. Ангажиментите от 1875 г. са само за линията Саранбей-София-Ниш-сръбската граница. Направлението, по което може да се свържат с железницата в Македония, е трасето София-Кюстендил-Скопие. Като част от централната жп линия, то отговаря на стремежа на Османската империя за по-кратък и сигурен път към западните предели на държавата. Тази връзка обаче увеличава значително разстоянието между Ниш и Скопие, а след Българското освобождение част от територията преминава през Княжеството. Австро-Унгария, в стреме-

жа си за директна връзка със Солун, трудно би се съгласила с железница, която значително се отклонява от нейните стратегически интереси.

Противоречията и слабостта на Османската империя не дават възможност за изграждане на основната жп мрежа, част от която преминава през Югозападните български земи. В Македония към 1878 г. функционира само линията Солун-Скопие-Косовска Митровица. Пред възстановената българска държава остава за решаване въпросът за железопътното свързване на тази географска област със своята мрежа.

На Княжеството предварително са поставени три задължения. Първо, да поеме турските ангажименти към линията Русе-Варна, второ, да замени империята в договорите ѝ с Австро-Унгария за свързване на железниците и трето, да приеме безусловно споразуменията с Компанията за експлоатация на Източните железници върху своята територия. Така България се сблъсква не само с междудържавни договори, но и с интересите на международния капитал, които в много случаи са взаимосвързани.

Българската историография отделя сериозно място на железопътния въпрос в първото десетилетие след Освобождението. В изследванията си Е. Стателова[37] разглежда комплексно политиката на България в периода на управлението на княз Александър, а М. Лалков, А. Пантев и др.[38] анализират политиката на заинтересованите велики сили. В общата рамка на проблема за българската железопътна политика към Македония също е отделено внимание. Той има подчертано два аспекта, които са взаимосвързани – външнополитически и вътрешнополитически. Външнополитическият е поставен в сложната комбинация на берлинските договорености и интересите на великите сили и съседните балкански държави. От вътрешнополитическо гледище пред българското общество стои въпросът за модернизацията на държавата, което е свързано с изграждане на съвременна и всеобхватна транспортна инфраструктура. Но от друга страна, стои проблемът с осигуряването на нужните финансови средства, с които тя не разполага. Въпросът за националното обединение на българския народ заема също важно място в политиката на Княжеството, като един от аспектите, по които трябва да се работи, е проблемът за железопътното свързване с Македония. България е поставена в триъгълника на вменени задължения, национални тежнения и реални възможности.

След приемането на Търновската конституция на 16 април 1879 г. Великото народно събрание избира за княз принц Александър Батенберг. С пристигането му в България той назначава на 5 юли 1879 г. първия кабинет с министър-председател Тодор Бурмов. Пред това правителство, а също и пред следващите, стоят за разрешаване редица външнополитически задачи. На първо място, изпъква въпросът за национално обединение, като Княжеството трябва да изиграе ролята на обединителен център, присъединявайки Източна Румелия, Македония и Одринска Тракия. С не

по-малко острота стои за разрешаване проблемът със завръщащите се бежанци турци. В началото на своята работа правителството трябва да обърне внимание и на железопътния въпрос. Повечето изследователи приемат, че Англия, посредством своя представител Бърклей, първа оказва натиск за изпълнение на задълженията, свързани с жп линията Русе-Варна. След това идва предложението на Утин и Черни, представители на банкерите Гинсбург и Поляков, за построяването на железопътната мрежа на Княжеството.[39] Съществуват обаче факти, че руските действия са предприети далеч преди пристигането на княз Александър в България. По негово нареждане през май 1879 г. за Париж заминава Константин Стоилов, за да вземе проектите от Гинсбург.[40] България се очертава като територия, към която не само великите сили имат сериозни железопътни аспирации. От една страна, са задълженията, произтичащи от Берлинския договор, но се появяват редица други проекти.

За голямото значение, отдавано на железопътния транспорт в Югозападна България, записва в дневника си Никола Обретенов. На 5 май 1879 г. той и Ст. Стамболов се срещат с членове на общинския съвет и окръжния управител в градската градина на Кюстендил – "Разговорът ни беше за местоположението на града и за плодородието му и ако се направи железницата, каква полза ще има града.".[41] Желанието за просперитет и модернизация от възрожденския период се прехвърля в следосвобожденското българско общество, но пред държавата водещо място заемат международните задължения, поставени последователно от великите сили.

През краткия период на управление на Т. Бурмов се сблъскват интересите на английски и руски предприемачи. Първоначално Бърклей поставя само въпроси, свързани с линията Русе-Варна, но след това предлага една съвместна компания, създадена с техни и български капитали, която да построи жп мрежата на държавата. От руска страна чрез посредниците Утин и Черни също е предложен план за цялостно изграждане на железниците в Княжеството. На първо място се предвижда построяването на линия от р. Дунав до София. Банкерите Гинсбург и Поляков се оказва, че работят предимно с френски капитали и са в близки отношения с барон Хирш. Направените предложения не получават категоричен отговор от правителството. В края на ноември 1879 г. то е сменено със служебния кабинет на епископ Климент, който трябва да проведе избори за Второ обикновено народно събрание.[42]

Проектът на Гинсбург, лансиран чрез Утин, е подкрепен от Княза и неговия политически секретар К. Стоилов. Те дори предлагат тези предприемачи да се ангажират с изграждането на планираната жп мрежа в Източна Румелия. Нарастващото съперничество между великите сили е забелязано и се дискутира в политическите среди. Специално внимание се отделя на австроунгарските интереси. Очакванията са двуединната мо-

нархия да се противопостави на всеки български опит за изграждане на жп линия, свързваща Княжеството с Егейско море, за да не се възползват английските търговци, като изтласкат техните конкуренти от пазарите в страната. С цел да получи контрола върху търговията, Австро-Унгария насочва своето внимание към реализирането на жп линията Виена-Цариград, като се лансира идеята да бъде построен на нейни разноски участъкът, преминаващ през България.[43] Този план се споделя в края на декември 1879 г. от дипломатическия агент на Дунавската монархия граф Кевенхюлер. Той даже обсъжда идеята вместо през Сърбия, жп линията между Западна Европа и Ориента да преминава през Румъния, а в Княжеството да следва трасето Видин-Искърски пролом-София. Официалната позиция на Австро-Унгария е да се пристъпи към строеж на международния участък Цариброд-Вакарел, а като компенсация да се изгради един клон от София през Искърското дефиле до р. Дунав. Посланикът е категоричен противник на жп линия между р. Дунав и Солунското пристанище, мотивирайки се с опасността от разрастване на английската търговия.[44] Така още в началото на своето съществуване Княжеството попада в различни схеми на железопътни предприемачи и на пряко заинтересовани велики сили. Всяка от тях се базира на своите основни приоритети и показва предпочитание към необходимото направление. За Австро-Унгария жизненоважни са връзките през България с Цариград. За Англия защитата на направените инвестиции. Руското правителство, без да показва своята категорична позиция, сигурно предпочита жп линия от р. Дунав към София. В първите сблъсъци между тези велики сили ясно се очертава австроунгарското противопоставяне на един потенциален проект, свързващ р. Дунав със Солун през България. Официално мотивиран като нежелан поради възможностите от засилване на английското икономическо проникване, той има и други прикривани предимства. Една такава жп линия може да се използва от страна на България за нейните национални цели в Македония. Русия също може да извлече ползи, като чрез железницата спомогне за ограничаване на австроунгарското влияние по Вардарската долина. Тези геополитически предпоставки изглежда също се имат предвид при прокарването на стратегията от страна на Виена.

Английската дипломация обсъжда възможностите за разширяването на търговията със Сърбия. Вследствие на отправено предложение от сръбския премиер Йован Ристич до британското правителство е направен анализ на възможностите за едно жп свързване по трасето Белград-Ниш-Скопие-Солун. Освен разширяването на търговските връзки са отчетени и перспективите от откриването на пощенска линия през Солунското пристанище, която съществено намалява времетраенето при пренасянето на пратките между Англия и Индия. Натежава мнението жп проектът да се съедини със съществуващата линия при Скопие, който е определен за

един от важните стопански центрове на Македония.[45] Всеки проект, който намалява значението на пристанището Бриндизи, се възприема като опасен за Италия. От Рим следят железопътните идеи за свързване със Солунското пристанище, като отчитат позитивното значение за Сърбия и България, но предпочитат да защитават своето виждане за свързване на Валона със Солун. В тази посока са предприети проучване на трасето и сондажи пред Високата порта.[46]

По отношение на жп връзката със Солун съвпадението на английските и сръбските интереси е в съзвучие с целите на Австро-Унгария. Независимо от опасността от разрастване на търговската конкуренция, от Виена започват да реализират своя план, защитен чрез клаузите на Берлинския договор. Навреме е париран опитът за сключване на сръбско-българско споразумение за свързване на техните линии, като Белград е заплашен от изолация чрез построяването на линия през Румъния и Княжеството за Цариград. Вместо това Сърбия подписва на 28 март 1880 г. конвенция с Австро-Унгария за изграждане на железница Белград-Ниш и две разклонения Ниш-българската граница при Цариброд и Ниш-турската граница при Враня.

На две заседания през април 1880 г. на правителството във Виена е изработена и тактиката към България. При обсъжданията се очертават две становища – първото, за категоричен натиск към Княжеството за изпълнение на Берлинския договор, а второто, за частични отстъпки, които да се направят за сметка на компанията на барон Хирш. Накрая се оформя един смесен подход, който дава възможност за употребата им с оглед на ситуацията. Австроунгарската дипломация успява да убеди руския император Александър II, че Княжеството трябва първо да изпълни международните си задължения, и от Петербург са дадени подобни съвети в София.[47]

Новото правителство, начело с министър-председателя Драган Цанков, е поканено от граф Кевенхюлер да изпрати свои представители за участие в международна конференция във Виена. Целта на форума е да се постигне споразумение между Австро-Унгария, Турция, Сърбия и България за построяването на железница, свързваща Цариград и Солун със Западна Европа. Така Дунавската монархия се ориентира към колективно решаване на този проблем, а мероприятието получава названието "Конференция на четирите". Либералният кабинет се страхува от евентуално нарастване на австроунгарското влияние, но като не може явно да се противопостави, изработва тактика на протакане и скрита съпротива, спазвана и от следващите правителства. Др. Цанков формализира въпроса, като иска информация за ангажиментите на Турция към Виена и Хиршовата компания. Своевременно натоварва Марко Балабанов, дипломатически агент в Цариград, да се опита да внуши на Високата порта и на Сърбия да предприемат колективни действия за отпор.

В този момент компанията Щатсбан предлага на правителството да построи жп линия от Свищов през Търново и Шипка за връзка с Източните железници и през Александрия-Крайова за Западна и Източна Европа. Зад тази фирма стоят френски и австрийски капитали и тя се ползва с политическата подкрепа на Париж. Правителството сондира Русия за мнение по двата въпроса. От Петербург не дават категоричен отговор. Преговорите за подновяване на Съюза на тримата императори са поводът за подобно държание, за да не се предизвика австроунгарската реакция. Проектът на Щатсбан частично е приет, като руските военни преценяват, че посоката му по-скоро облагодетелствува Виена и предлагат корекция към Русе и Букурещ. Сигналите, които идват, са за едновременно строителство на участъка Цариброд-София-Вакарел с линия от Свищов или Русе към София.[48]

Положително настроено към предложенията на Щатсбан, либералното правителство инструктира М. Балабанов да продължи своите действия за колективен отпор със Сърбия и Турция. Наредено му е да поиска подписаните между Високата порта и Австро-Унгария документи, но много да не настоява.[49] Граф Кевенхюлер показва своето категорично недоволство от българското шикалкавене и намесата на други проекти с изпращането на остра нота до българския кабинет. Отговорът на Др. Цанков е да поиска преписи на разменените между Цариград и Виена документи, които след известно време са доставени в София. Австроунгарският натиск е придружен с германска подкрепа, което е в унисон със следваната от Бисмарк политика към Ориента.[50] Писменият отговор на българското външно министерство е придружен с устното изявление на Др. Цанков за готовността на държавата да построи своя участък само ако Виена се съгласи със съединението на Княжеството и Източна Румелия.[51] Българското правителство се опитва да принуди Дунавската монархия да направи реципрочна стъпка за решаването на железопътния въпрос срещу реализирането на една от основните си външнополитически цели. Този сондаж е в унисон с предприетите действия за съединение, но като цяло акцията не получава необходимата подкрепа от другите велики сили и сигурно затова неговото решаване е оставено за по-далечно бъдеще.

Собствена стратегия изгражда и сръбското правителство. По време на посещението на княз Александър в Белград придружаващият го К. Стоилов установява техните намерения: "За железните пътища те не искат да строят веднага пътя до Цариград; техен интерес е да се свърши пътя до Солун и после да чакат; а в същото време те не желаят да изберем друг път, освен този през Сърбия.".[52] При тази обстановка правителството получава двете ноти на Сафет паша до граф Зичи от 1875 г., с които Високата порта се ангажира да построи линията Белово-София-Ниш. Др. Цанков се възползва от твърде общото очертаване на трасето и опонира на

граф Кевенхюлер, като развива идеята, вместо директно към Ниш, трасето да преминава през София, Кюстендил и Скопие до Ниш. Правителството осъзнава преимуществата, които подобна железница дава на Княжеството при изпълнение на неговите национални цели в Македония. Подобна възможност съществува, още повече вариантът е строен през 70-те години на XIX в., но значително видоизменя и увеличава разстоянието на свързващата жп линия между Белград и Цариград.[53] Действията на България не може да не са повлияни и от намеренията на Сърбия. Белград дава ясни сигнали за стремежа си да използва Солунското пристанище, а с това показва намерението си за проникване в Македония, към което го тласка австроунгарската политика. Българските действия трябва да се разглеждат не само като мярка срещу предполагаемата агресивна икономическа експанзия на Виена с реализиране на директната връзка през Ниш и София за Цариград. С железницата София-Кюстендил-Скопие се намалява засилването на сръбското влияние след изграждането на линия Ниш-Скопие, което кореспондира с преследваните национални цели. Може да се допуснат съвместни действия между България и Сърбия, защото този проект отговаря на трите задачи, преследвани от Белград – изгражда се връзката до Солун, не се строи прекият път Ниш-София и все пак трафикът от Княжеството за Западна Европа преминава през сръбска територия. При подобна комбинация трябва да се види отношението на още две пряко заинтересовани държави. Австро-Унгария има категорично отрицателно становище за пряка българска железопътна връзка със Солунското пристанище. Остава да се изясни мнението на Османската империя, която няма свързваща линия между източните и западните части на балканските си владения и подобен проект би я осигурил. Най-голямото препятствие обаче се оказва Дунавската монархия, която има известни юридически права, а и механизмите да принуди балканските държави да се откажат от своите замисли и алтернативни проекти.

Към средата на ноември 1880 г. се забелязва постепенна промяна в политиката на българското правителство. Тя се дължи на австроунгарския натиск, упражнен отново в Петербург. От Русия игнорират своя генерален консул в София, който подкрепя други проекти, и настояват Княжеството да вземе участие в планираната Конференция на четирите във Виена.[54] Официалната руска позиция по железопътния въпрос продължава да бъде настроена примиренчески по отношение на Австро-Унгария. Българската дипломация не смее да се противопостави или да вземе по-независима позиция от тази на Петербург, което дава възможност на двуединната монархия да се възползва и да прокарва по този начин своите намерения.

Въпреки очертаващата се тенденция на промяна, правителството на Др. Цанков става все по-нежелано за Австро-Унгария, защото действа срещу нейните предложения по Дунавския въпрос.[55] В следствие на това

се стига до оставката на кабинета и замяната му с нов, оглавяван от Петко Каравелов. Първите стъпки на правителството не показват склонност към поддържане на започнатата политика на компромиси. Това проличава от парламентарната дискусия, проведена по въпроса за проектиране на железопътната мрежа на Княжеството. На 9 декември 1880 г. премиерът прави изказване в Народното събрание за намеренията на кабинета. Като подчертава голямото значение на железопътния транспорт за модернизирането на напредналите държави, той предлага проучване на следните трасета: София-Търново-Русе и София-Видин за връзка с румънските железници, София-Вакарел за свързване с Цариград и София-Кюстендил за Солун през Македония. Предвижда се изграждане и на линия от Търново до Нова Загора. Прави впечатление не само визията за обхващане на държавната територия с железници, но ѝ превръщането на София в център на балканската инфраструктура, сравним само с Одрин. Този амбициозен замисъл отговаря на географското положение на столицата, която заема кръстопътно положение на полуострова и е основен сухопътен възел от хилядолетия. Столицоцентризмът се превръща в основна задача на българската железопътна политика в новата история на държавата. Народното събрание с пълно мнозинство натоварва кабинета да извърши проучването на предложената жп мрежа.[56] Липсва направлението София-Цариброд-Ниш, което провокира Константин Иречек да запише в дневника си: "Кевенхюлер тази нощ ще се чувствува зле.".[57] Авструнгарският агент едва ли ще се съгласи с този пропуск. Всички негови усилия, както и на цялата виенска дипломация, срещат упорита съпротива. За да намали ефекта, България все пак показва своето желание за свързване със Западна Европа, но през Румъния. Предпочетените трасета показват още интересите на Княжеството към Източна Румелия, Македония и демонстрират желание за свързване с Русия. Този жест сигурно е отправен, с цел да активизират официалните власти в Петербург и да окажат необходимата политическа подкрепа на България.

Реверансът идва в момент на поредно активизиране на руските предприемачи. Гинсбург чрез новия си съдружник генерал-майор Струве прави предложение за изграждане на цялата жп мрежа на Княжеството. Проектът предвижда строителство на следните линии: София-Ловеч-Севлиево-Търново-Русе, с отклоненията Орханийски проход (дн. Витиня/-Ряхово (дн. гр. Оряхово), Ново село-турската граница, София-сръбската граница, Търново-Трявна.[58] С изключение на направлението със Сърбия и Македония проектът напълно съответства на българските намерения. Запазена е централната роля на София. Все пак фаворизирането на основното направление към Русе е компенсирано с участъка от сръбската до турската граница и липсата на връзката през Кюстендил за Скопие, което сигурно е реверанс към Австро-Унгария. Тук може да се потърси задку-

лисното влияние на Виена може би чрез барон Хирш, който е в близки отношения с Гинсбург.

След парламентарното решение за проектиране на железопътната мрежа на страната правителството назначава специална комисия в състав – инженерите Копиткин, Саранчев, Яншин и Белов. Те са натоварени да разгледат и да дадат своето мнение по предложенията на Гинсбург-Струве и на Щатсбан. Руското правителство запазва неутралната си позиция, като показва позитивно отношение към трасето София-Русе, без да нарушава суверенното право на избор от страна на кабинета. В българското правителство отделни министри отдават предпочитание на различните проекти и съответно на една от двете компании. Княз Александър няма определена твърда позиция, като подкрепя в един момент линията София-Русе, но декларира пред Австро-Унгария твърдото си намерение да изпълни чл. 10 от Берлинския договор.[59]

Натискът на Виена, склонността на Петербург към компромис, обещанията на Княза са сред факторите, водещи правителството към съгласие за участие в провеждането на Конференцията на четирите. Анонс в посока, че държавата ще изпълни своите задължения, е направен в отговора на Н. Стойчев на австроунгарска нота от края на октомври 1880 г., в която се настоява за бързо положително отношение. Верен на изградената тактика, Др. Цанков протака и в крайна сметка чак в края на декември 1880 г. новият външен министър очертава българските искания. Две са категоричните становища – първо, Австро-Унгария да поеме ангажимента за построяването в срок на участъците в Сърбия и Турция едновременно с жп линията в Княжеството и второ, държавата не намира за необходимо да натоварва своя бюджет с допълнителен разход от 300000 лв годишно, като изплаща гаранцията на Компанията за експлоатация на Източните железници.[60]

На тази база са и инструкциите на Министерски съвет, приети на 5 януари 1881 г. за двамата български делегати Н. Стойчев и Т. Харовер. Изрично се поставя условието участъкът Цариброд-Вакарел да се построи едновременно с турския ангажимент Белово-Вакарел. Князът нарежда на делегатите в случай на нужда да се обърнат за помощ към руското посолство във Виена. В официалната си позиция външният министър Гирс признава австроунгарското право, но не го приема за приоритет по отношение на другите проекти. Той обаче категорично отхвърля претенциите на барон Хирш за поемане на експлоатацията на всичките жп линии в Княжеството.[61] Позицията на София продължава да се основава на желанието за проваляне на преговорите. Двете основни условия прехвърлят отговорността за строителството на съседните участъци върху Австро-Унгария. В случай на неуспех то се измъква от задължението да изгради своята част. Оспорват се правата на барон Хирш, което може да се приеме и като внушение от руска страна или Виена чрез Петербург прави намек

за възможен компромис посредством интересите на Компанията, което е едната от възможните стратегии, приети през април 1880 г.

Решението за участие в Конференцията на четирите не променя отношението към приоритетното трасе София-р. Дунав. Резултат от това намерение са предприетите действия на българското правителство за уточняване мястото на мост за свързване с румънските железници. Временно управляващият министерството на външните работи К. Стоилов информира дипломатическия агент в Букурещ Киряк Цанков за проучването на железопътната мрежа на страната, утвърдена от Народното събрание, и за уточняване на точката на свързване с Румъния. Предложени са два варианта – Видин и Русе или Видин и Ряхово. След направени сондажи К. Цанков докладва в София за позитивно отношение на Букурещ, от където поддържат Свищов за най-предпочитаното място за мост над Дунав, приемано от компанията Щатсбан за най-пряк вариант на проект за линия към Цариград.[62]

На 17 февруари 1881 г. започва работа Конференцията на четирите във Виена. Българските делегати получават предварително разработен проект за конвенция, в който се предвижда построяването на българския участък Цариброд-Вакарел да завърши до 15 април 1883 г. Н. Стойчев установява, че Австро-Унгария едва ли ще допусне провал на форума и заедно с руския военен аташе във Виена полк. Шепелев изработва нова тактика. Целта е да се принуди двуединната монархия да съдейства за премахване на правата на барон Хирш от територията на Княжеството, защото се счита, че договорите му с Турция са вече изтекли. Още повече, компанията му е пререгистрирана, мести седалището си от Париж във Виена, което дава основание да се счита за нов юридически субект, непритежаващ нужните споразумения.

Българските действия започват с една декларация с искане за уточняване на задълженията на страната съгласно чл. 10 от Берлинския конгрес. Подобно изявление за изясняване на своите ангажименти прави сръбският представител. Турция отхвърля трасето Ниш-Враня-Скопие, като се позовава на липсата му в договора от 1872 г., и приема да изгради участъка Белово-Вакарел, но след като цялата линия Виена-Белград-Ниш-София-Вакарел бъде готова. Конференцията временно е прекратена до получаването на необходимите документи.[63] Българската делегация окончателно обвързва своите действия с политиката на Петербург. Този компромис е в съзвучие с единия вариант на австроунгарската стратегия, изработен през 1880 г. за отношение към България. Княжеството отстъпва, съгласявайки се да построи участъка Цариброд-Вакарел за сметка на отстъпки от правата на барон Хирш.

От Компанията на Източните железници предоставят на българската делегация писмена информация за договорите ѝ с Османската империя,

които се прехвърлят върху България. Претендира се за права върху експлоатацията на проектите Белово-София-Кюстендил-Крива паланка-Скопие, София-Пирот-Ниш-старата сръбска граница, Ямбол-Шейтанджик (гара Шумен) и построяването на Варненското пристанище. Всичките ангажименти са съгласно договора от 18 май 1872 г., като за жп линиите се потвърждава, че строителството е задължение на турската страна. Поддържа се искането за километрична гаранция от по 8 хил. франка на км. Компанията си запазва правото да експлоатира взетата под наем жп линия Русе-Варна.[64]

Междувременно австроунгарската дипломация продължава да поддържа инициативата, съгласява се с българските искания и прави много примамливо предложение. Княжеството да се задължи да построи участъка Цариброд-Вакарел, а Виена да съдейства за отхвърляне на всички претенции на Компанията за експлоатация на Източните железници с изключение на линията Русе-Варна. С този акт настъпва повратен момент в българската железопътна политика. Н. Стойчев се завръща в София, на 21 март 1881 г. докладва в Министерски съвет, където приемат предложението, приет е и проектът за конвенция, като са направени някои допълнения и бележки. Поискано е удължаване на срока за построяване на собствения участък с една година, след като другите съседи изградят своите линии. Скоро става ясно, че това искане не е възможно да бъде прокарано и делегатите се отказват от него.[65] Правителството на П. Каравелов, подложено на сериозен натиск, без сериозна външнополитическа подкрепа, се ориентира към постигане на възможния максимум на конференцията. Съдбата на жп свързването Цариброд-София-Вакарел почти е решена в австроунгарска полза. Не така стои въпросът с проекта Ниш-Враня-Скопие, за който липсват документи за ангажименти от стана на Турция. Империята с право оспорва опита да ѝ бъдат вменени нови задължения. Друго е състоянието с проекта София-Кюстендил-Крива паланка-Скопие, който се поддържа като двустранно задължение от Компанията на Източните железници. В този първоначален етап само те предявяват някакви претенции. От турска страна не се поставя въпросът вместо по трасето Ниш-Враня-Скопие, свързването със Солунското пристанище да стане през София-Кюстендил-Скопие. Изглежда и юридически доказаният вариант не отговаря на турските интереси.

Години след тези събития П. Каравелов лансира мнението, че той отстоява в разговор с княз Александър българската делегация да защитава подобна позиция. Действието се развива само няколко дни преди държавния преврат от 27 април 1881 г., с който либералният кабинет е свален от власт и започва Режимът на пълномощията.[66] Трудно е да се даде категоричен отговор, доколко вярно е това твърдение. Опонентите на бившия премиер отхвърлят тази възможност.[67] Във всички официални решения на

правителството и отчети на делегацията на конференцията не се споменава за такава инструкция. Категоричните доказателства са свързани основно с направлението Цариброд-София-Вакарел, с построяването на което кабинетът в края на своето управление се съгласява. Дори да е обмислян подобен ход, той остава в много ранна фаза и не е приведен към практическа реализация. Политическата конфигурация, доминирана от Австро-Унгария, подкрепяна за направлението Ниш-Враня-Скопие от Сърбия, чрез схемите, които разиграва, оплита и България в своите мрежи.

Българските делегати и при новите политически условия в Княжеството продължават да отстояват начертаната тактика. На всички нива на комуникация – с австроунгарската дипломация или директно с Хирш, се оспорва правото на експлоатация от Източните железници над проектите Цариброд-Вакарел, Ямбол-Шейтанджик и София-Кюстендил-Скопие. Подробно и мотивирано това се прави в меморандум на българската делегация, представен на участниците в Конференцията. Обърнато е специално внимание и на трасето към Македония, което е охарактеризирано като "много по-изгодно за нейните (на България б.а.) интереси" от останалите проекти.[68] Този намек обаче не е подплатен в изричното желание за дискутиране на направлението по време на заседанията. По-скоро проектът се споменава в контекста от интересите, които Княжеството счита да отстоява като свое право пред Източните железници.

Австроунгарската дипломация потвърждава своето намерение да съдейства на България за отхвърляне на претенциите на барон Хирш. Работата на конференцията е подновена и след доуточняване на текстовете на конвенцията е подписана от представителите на Дунавската монархия, Сърбия и България. Представителите на Белград действат в унисон с Виена, което не дава възможност на другите държави да прокарат съществени изменения в проекта. Турският делегат не получава необходимите му инструкции от Цариград, което е формален повод да откаже да подпише конвенцията. Документът е подписан от Австро-Унгария, Сърбия и България и на 12 юли 1881 г. конференцията прекратява своята работа. Трите държави се задължават да изградят своите участъци от международната линия до 3 октомври 1885 г. Отсъствието на Турция е предпоставка за провеждане на нови заседания.[69] Затова постигнатото има неокончателен характер и може да се преразгледа, защото Високата порта не показва категорично своите намерения. Българският успех е в рамките, допуснати от руската и австроунгарската дипломация. Започнала от съвсем различна позиция, София се съгласява на един компенсационен механизъм. Все пак получава срещу нежеланото трасе Цариброд-Вакарел твърди гаранции да отстрани Компанията на Източните железници от бъдещето на своите железници.

Железопътният въпрос се оказва един от решаващите фактори за извършването на държавния преврат в България. През април 1881 г. ко-

мисията на Копиткин показва предпочитание към проектите на Струве. Недоволни от този факт, консерваторите, подкрепящи Щатсбан, форсират събитията. Но железниците се превръщат във важен проблем и между консерваторите и руските представители в Княжеството още от самото начало на режима на пълномощията. Временно управляващият вътрешното министерство полк. Ремлинген, военният министър полк. Крилов и инж. Копиткин за момент надделяват и Гинсбург-Струве получават правото да проучат своя проект. От Щатсбан контраатакуват с предложение за жп мрежа, включваща трасетата – Цариброд-Вакарел, Свищов-Търново-Стара планина, София-точка на линията Свищов-Търново, връзка между железниците Свищов-Търново и Русе-Варна, София-Радомир-Кюстендил. Заминаването на ръководителя на преврата ген. Ернрот от Княжеството намалява значително техните шансове. В борбата се намесват българският предприемач Ив. Хаджиенов в съдружие с френския инж. Гию, които имат подкрепата на външния министър Георги Вълкович.[70] Лобирането се оказва много важен фактор в този момент. Отпадането на Хирш засилва апетитите на неговите конкуренти за заемането на все повече обекти. Появяват се български предприемачи, което показва интерес и еманципиране на местната буржоазия към една относително нова транспортна технология. Трасето към Македония не получава категоричния консенсус сред проектите на предприемачите. Доминират линията към Русия и участъкът Цариброд-Вакарел.

В средата на 1881 г. настъпват значителни промени в международните отношения. На 6 юни е подновен договорът между Германия, Австро-Унгария и Русия, известен под името "Съюз на тримата императори". От Виена се съгласяват със съединението на Княжеството и Източна Румелия, но успяват да получат гаранциите на Петербург, че няма да се позволи разширяване в други посоки, особено към Македония. На 28 юни 1881 г. е сключен и таен договор между Австро-Унгария и Сърбия. Той практически поставя Белград под опеката на Дунавската монархия, като от Кралството поемат ангажимента да не извършват пропаганда сред сръбското население в Босна и Войводина. От Виена поощряват сръбските действия в Македония и обещават подкрепа за териториално разширение в тази посока. С двустранния договор завършва процесът на обвързване, започнат в дните около Берлинския конгрес. Австроунгарската политика методично тласка Кралството на юг, като по този начин цели сблъсък с българските интереси и създаването на непреодолими противоречия между двете държави.[71]

Германският канцлер Ото фон Бисмарк отхвърля икономическите фактори като водещи в стремежа на Дунавската монархия към Македония и го отдава основно на политически цели. В разговор с К. Стоилов той споделя своето мнение: "По въпроса за железниците ми каза, че Ав-

стрия няма някои особено големи интереси в линията Солун, защото от Египет не се внасят храни и пр.; то е едно непреодолимо политическо чувство, а след това заплетените с всички тези спекулации, които са свързани с името на Хирш; това е мотивът, поради който Австрия настоява.”.[72] Този коментар характеризира не само вижданията на железния канцлер, но потвърждава две основни тенденции. Първата е за геополитическите стремежи на Виена, която, тласкана от Германия, съсредоточава своята експанзия основно към западните предели на Балканите. Втората е свързана с компанията на Хирш, който не е само един спекулант, но се явява оръжие в ръцете на Австро-Унагрия при провеждането на политиката ѝ на полуострова. Гаранциите, получени чрез Съюза на тримата императори, договорът със Сърбия и покровителството над барон Хирш са базата за осъществяване на експанзията към Македония и Солунското пристанище, важен елемент от която е контролът върху железопътните комуникации.

За Княжеството не е проблем само очертаващият се сблъсък със Сърбия. Сериозни са противоречията с Османската империя. След поставянето на въпроса за реформи в Македония Високата порта отговаря с прекъсване на практикуваните до този момент двустранни отношения. Към тази мярка се прибягва и в резултат на турското недоволство от българското протакане при решаването на аграрния и бежанския въпрос. От Цариград искат комуникацията да не се извършва директно като при суверенните държави, а с посредничеството на Бюрото на привилегированите и автономни провинции. Това довежда до практическото прекратяване на дипломатическите отношения.[73]

В железопътното съревнование се намесва и предприемачът на сръбските железници, компанията Бонту, която със собствени средства и с помощта на австрийски инженери започва проучвания на българска територия. Тази мярка е взета поради страха на Виена от предаването на проектираната мрежа за строителство от руска компания. Допуска се възможността по този начин да се провалят австроунгарските стремежи. Князът се опитва да задоволи и двете срани. Въпреки убеждението му, че Русия поставя искането за изплащане на окупационния дълг, за да принуди България да отстъпи строителството на техни предприемачи, Александър I е склонен на тази стъпка. Отделно инструктира единия от делегатите на подновената Конференция на четирите Г. Вълкович да потвърди ангажиментите и да даде сигурни гаранции за строителството на участъка Цариброд-Вакарел от международната линия.

Австроунгарските действия провокират страха на руските среди в Княжеството. Консулът Хитрово спешно се връща в Петербург и запознава правителството си със създадената обстановка. Той представя една секретна записка с предложението България сама да строи своите железници, за да се предпази от чуждите компании. Финансирането на обек-

тите се поема от Русия, което е и молбата на княз Александър. Отговорът не е благоприятен, защото империята има ограничени възможности за помощ. Съветът е да се изостави временно обектът София-Русе, като от Петербург обещават заем за линията Цариброд-Вакарел, ако се строи от държавата. Компанията Гинсбург-Струве не получава необходимата ѝ политическа подкрепа.[74] По този начин се стига до блокиране на всички опити от страна на руските предприемачи да пристъпят към реализация на приоритетните проекти.

Променени са параметрите, които трябва да се отстояват на новите заседания на Конференцията на четирите във Виена. Целта да се отстрани Хирш остава, но се поставя задачата чрез сближаване с турския делегат Ехтем паша да се подготви ново споразумение. Отделно двете страни да се договорят за бързото изграждане на линията София-Белово.[75] Работата на форума протича между 4 февруари и 11 март 1882 г., като България се представлява от Г. Вълкович и Т. Харовер. Още на първото заседание турският делегат Ехтем паша прави две предложения. Високата порта се съгласява със свързването Ниш-Солун, но не през Враня и Скопие, а близо до Прищина. Срещу тази отстъпка се иска строителството на железницата Ямбол-Шейтанджик. Австро-Унгария се опитва да прокара първоначалния си проект за конвенция, а не приетия в края на предходните заседания. Сърбия се противопоставя на турските искания и държи на линията Ниш-Враня-Скопие. Г. Вълкович уведомява в София и е инструктиран да се изкаже срещу проекта Ямбол-Шейтанджик, изтъквайки липсата му в Берлинския договор. Той се стреми да отстоява постигнатия резултат, гарантиращ отстраняването на Хиршовата компания от територията на Княжеството. Новите предложения са дискутирани на частни заседания заедно с проектоконвенцията. В крайна сметка българската делегация успява да реализира само част от своя план, но въпреки отказа на Турция от новите си искания, до подписване на договор не се стига.[76] Изследователят на железопътната история инж. Йордан Данчов вижда съществен пропуск, направен от българската дипломация. Според него, вместо противопоставяне, България е могла да се съгласи и да поиска включване в договора на нов ангажимент с Турция за построяване на линията София-Кюстендил-Скопие.[77] Подобна възможност сигурно съществува. Доколко обаче тя може да се прокара на тази конференция. Може ли да се преодолее единодействието между Австро-Унгария и Сърбия. Защо толкова се плаши София от построяването на линията Ямбол-Шейтанджик. Първите инструкции до Вълкович за единодействие с турската делегация подсказват търсенето на нов съюзник за българските интереси. Дори да се приеме, че австроунгарската реакция, подкрепена от Сърбия, може да провали подобен български опит, както става с турските предложения, възможностите не се изчерпват. Надделява може би страхът Виена да откаже обещаната

помощ за отстраняването на барон Хирш. Поисканата реципрочност наистина е за сметка на България, още повече линията Ямбол-Шумен не се появява сред дискутираните в Княжеството проекти, което показва липсата на какъвто и да е интерес към нея. Но ако България пропуска или се страхува да постави искането за построяването на железницата София-Кюстендил-Скопие на Конференцията на четирите, има възможност да направи това на едни двустранни преговори. Без да се гадае за изхода и от двете ситуации, трябва да се признае направеният пропуск от страна на България да се възползва от турската инициатива.

На 20 май 1882 г. се случва едно особено важно събитие в международните отношения – създаден е Тройният съюз. След сближаването на Австро-Унгария и Германия, подписването през 1879 г. на двустранно споразумение между тях, към оформения военно-политически блок се включва и Италия. Подновяван няколкократно, съюзът просъществува в този формат до 1915 г. Влиянието на Виена на Балканите продължава да се разширява с привличането в нейната орбита след Сърбия и на Румъния.[78]

Княжеството постепенно изпада във вътрешнополитическа криза, Режимът на пълномощията губи все повече позиции, което принуждава княза да назначи на 23 юни 1882 г. за министър-председател ген. Леонид Соболев, след като получава одобрението на руския император Александър III. Новият премиер поддържа амбициозен план за строителството на железопътна мрежа. И според него линията София-Свищов трябва да се строи едновременно с международния участък Цариброд-Вакарел. Проектът му предвижда изграждането и на трасетата Телиш-Ловеч-Севлиево-Търново-Шумен, Свищов-Русе и София-Кюстендил. Финансирането трябва да се осигури от държавните излишъци и резервния фонд, като релсите и подвижният състав се предоставят от Русия. Въз основа на тези виждания в края на 1882 г. в Министерски съвет е внесен законопроект.

По-различно е виждането на консерваторите, които изработват своя позиция. Тя се различава основно по начина на финансиране, което се предвижда да стане с български частни капитали, осигурени дори и от Източна Румелия. Стремежът е да се отстрани компанията Гинсбург-Струве. Княз Александър подкрепя този вариант и апелира за материалната подкрепа на Русия. От Петербург идват положителни сигнали, като официалната позиция продължава да препоръчва България сама да направи избора си, как да строи и експлоатира бъдещата си жп мрежа.[79]

По повод плановете на ген. Л. Соболев се пускат редица слухове. Предвижда се възможност по линията Дунав-София да се извърши окупация на Княжеството от руски войски като превантивна мярка срещу замисленото от Александър I заселване на 10000 колонисти от германската провинция Бранденбург.[80] Фаворизираният от премиера проект отново не включва линията към Македония, но този път тя присъства сред направле-

нията, предвидени за по-далечно бъдеще. Интересите на различните групировки ескалират повече за формулата на финансиране, самите трасета са поставени на втори план. Използването на пропагандни трикове допълнително утежнява обстановката и се превръща в една от вътрешнополитическите характеристики на железопътния въпрос.

По-различно е мнението на специалистите, един от тях – инж. Георги Белов, издава специална книга, където мотивира други приоритетни направления. Важно място е отделено на често изтъкваните опасения, че с изграждането на линията Белград-София-Цариград задължително се засилва търговската конкуренция на Австро-Унгария и на българската индустрия ще се нанесе непоправим удар. Като нерентабилен се отхвърля проектът р. Дунав-София. Според автора двете морски пристанища Варна и Антивари (дн. Бар) осигуряват благоприятно икономическо развитие за България, затова трябва да ги свързва една железницата. Трасето преминава по направлението Варна-Шумен-Търново-Севлиево-Ловеч-Орхание (дн. Ботевград/-София-Радомир-Кюстендил-Скопие-Антивари. От него може да се построят клоновете Ловеч-Плевен-Никопол, Севлиево-Габрово-Шипка-Чирпан. Предвижда се строителството да се извърши от армията и местното население, а железният път и подвижният състав се осигуряват с безлихвен заем от Русия. Участъците на турска и черногорска територия се строят едновременно с българския, като се очаква да се реализират от заинтересована английска, френска или белгийска компания. Фирми от тези западни страни и Италия трябва да се възползват най-много от трансбалканската железница.[81] Подобен проект притежава важни характеристики не само от икономическа, но и от геополитическа гледна точка. С железопътна комуникация се свързват проруски ориентираните България и Черна гора. Сърбия се заобикаля, а на Австо-Унгария се противопоставя контранаправление, от което да се възползват икономическите ѝ конкуренти. Предложението има няколко недостатъка, сред които особено натрапчиво се забелязва пропускът, че съгласно Берлинския договор Дунавската монархия трябва изрично да одобри всеки черногорски жп проект. Авторът не дава механизма, по кой начин това би станало. Липсва всякакъв коментар за потенциалното свързване на трансбалканския вариант със съществуващата линия Солун-Скопие-Косовска Митровица. То също има своите икономически и геополитически предимства, но те са игнорирани. Самото предложение показва положително отношение към българските национални тежнения и мястото, което се отделя в тях на железопътните комуникации.

Ясна сметка за възможностите на тези регулярни транспортни връзки си дава българската дипломация. Това се потвърждава в един доклад от началото на 1883 г. на външния министър К. Стоилов, адресиран до княз Александър. Основно място е отделено на чуждите пропаганди в Маке-

дония и мерките, които България трябва да вземе за успешното им париране. Като най-опасна е приета австрийската пропаганда, подтиквана от Германия, реализирана посредством католическата църква, и железопътната политика, целяща изграждането на линия между Виена и Солун. Отделено е място на гръцките, сръбските и румънските усилия, свързани предимно с просветните и религиозни агитации. Срещу тези държави Княжеството трябва да противопостави своя стратегия. Предвиждат се три основни средства – "1. Просвещение (училища) в най-широк размер. 2. Една добра организация, която ще ни държи в течението на работите в Македония и ще е в състояние в един даден момент беззабавно и успешно да тури в действие по цяла Македония и Албания една заповед, излезла от княжеското правителство, и 3. Като се свържи мрежата на българските железни пътища с македонските.". За съжаление, К. Стоилов разработва в този доклад само просветната политика.[82] По въпроса за железопътното свързване с Македония позицията на консерваторите се припокрива с вижданията на либералите от предходните години. И двете основни политически партии поддържат необходимостта от пряка линия с тази географска област, но това все още са само декларации, без ясна тактика, как тя ще се осъществи напрактика.

Предпочитанията към скорошната реализация на това направление са взети предвид, защото българският участък София-Кюстендил фигурира в законопроекта на ген. Л. Соболев, внесен за разглеждане в Третото ОНС. Дискусията в парламента се съсредоточава върху процедурите около проучването и строителството на железницата. На 12 февруари 1883 г. законът е приет.[83] Той предвижда постройката на линията Свищов-София-Кюстендил. Отпускат се 350 хил. лв за проучване на трасето, като правителството не може да използва вече готови проекти. Стриктно е описана тръжната процедура – съставяне на поемни условия, одобряването им от Държавния съвет, публикува се обява за търг и повторено наддаване (перетръжка), избира се специална комисия за провеждането им, а всички стъпки се контролират от Народното събрание. То решава въпроса с осигуряването на средствата и начина на изграждане. Правителството трябва да докладва и за състоянието на въпросите около железницата Русе-Варна и участъка от международната линия. Всички действия се утвърждават окончателно от Парламента.[84] Част от най-конфликтните въпроси, изглежда, за да бъдат избегнати, са оставени за последващи решения на законодателния орган. С приемането на този закон за втори път линията към Македония не само фигурира сред железопътните намерения на Княжеството, но напрактика е основен приоритет. Целият проект се възприема като предимно руски икономически интерес и закономерно среща съпротивата на Австро-Унгария.

От Виена използват все още незавършилата Конференция на четирите, за да получат твърди гаранции за построяването на българския участък от международната линия. Опасенията на правителството са свързани с възможността на барон Хирш да не изпълни обещанията си за отказ от правата му в Княжеството. Затова усилията на двамата делегати К. Стоилов и Н. Стойчев са съсредоточени именно в тази посока. Никакви други въпроси не са поставени. Австро-Унгария продължава да поддържа тези български искания срещу ангажимента за незабавно започване на строителството на линията Цариброд-Вакарел, като на 28 април 1883 г. съобщава това с изрична нота. Край на въпроса е поставен с писмената декларация на Хирш за отказ от претенции към Княжеството с изключение на линията Русе-Варна. Борбата се увенчава с успех, като страната си извоюва правото сама да решава въпросите, свързани с бъдещото си железопътно развитие. Най-важният ѝ ангажимент става изграждането и въвеждането в експлоатация до 15 октомври 1886 г. на линията Цариброд-Вакарел. На същата дата трябва да започне функционирането да всички участъци, свързващи Виена през София за Цариград и през Ниш и Скопие за Солун.[85]

Очакваната съпротива на Австро-Унгария към проекта, лобиран от Л. Соболев, се допълва с повишено внимание от германска и сръбска страна. До берлинската дипломация достигат сведения от Виена и София за подкрепата на император Александър III към определяната като стратегически важна жп линия Свищов-София-Кюстендил.[86] Милан Пирочанец, сръбски дипломат в Княжеството, прогнозира нарастването на политическото и стратегическо превъзходство на България по отношение на Македония. Той отхвърля мотивите за предимно икономическото значение на проекта – "Железницата за Кюстендил това е пътят за Македония, пътят по който по-лесно ще преминават българските идеи и българската армия ако някога трябва да настъпи.". Взета е под внимание и възможността за бързото прехвърляне на руски войски, които с цел офанзивни бойни действия да се съсредоточат към Солун. Допуска проведена превантивна австроунгарска намеса, защото международният участък Цариброд-Вакарел също фигурира в закона за жп линията Свищов-София-Кюстендил. Противопоставянето на Виена се приема като сериозна пречка за реализацията на проекта към Скопие.[87] Сръбската дипломация локализира българското свързване с Македония като особено опасно за националните си интереси. Очакванията за засилване на влиянието на София плаши Белград, преориентирал се основно на юг под австроунгарски натиск. Но именно от Дунавската монархия се очаква най-сериозното противопоставяне на проекта, охарактеризиран като важен българо-руски стратегически приоритет. Само няколко години след освобождението на Княжеството Сърбия се нарежда сред противниците на железопътното свързване между България

и Македония. В резултат на сътрудничеството си с Виена тя обаче успява да гарантира своето желание за свързване със Солунското пристанище по трасето Ниш-Враня-Скопие. Двете държави принуждават Високата порта да се съгласи с този проект, без да имат никакви доказани юридически основания, каквито се изискват от Берлинския договор. Това допълнително повишава значението на този успех, а много от съвременниците и редица изследователи в България виждат пагубното му влияние за националните интереси в Македония.

Симеон Радев с огорчение пише за подписания във Виена договор и за отказа от линията София-Кюстендил-Скопие: "Княжеството значи оставаше откъснато от Македония, пропускайки един психологически момент, който още веднъж не се е вече повторил.".[88] Атанас Яранов го характеризира като "една капитална политическа грешка и е една от многото причини за нещастията, що сполетяха България от 1912 до 1918 г.".[89] Пропускът на българската дипломация е отчетен от Богдан Морфов[90] и Христо Станишев.[91] Иван Доросиев вижда причините за това в колективното несъгласие на останалите три държави.[92] Елена Стателова счита, че след като установяват невъзможността да включат това трасе сред договореностите от Конференцията на четирите, българските политици оставят въпроса за бъдещо двустранно споразумение. Според нея опитите на многостранния формат нямат никакви шансове за успех.[93] Оценката на фактите показва безспорната съпротива на Австро-Унгария и Сърбия, които са готови да саботират проекта за пряка железопътна връзка между България и Македония. Но правителствата в Княжеството все пак могат да поставят в големите промеждутъци между заседанията, проточили се три години, проблема пред турската страна. Особено благоприятен е моментът през 1882 г., когато на турското искане за Ямбол-Шейтанджик вместо отказ, е могло да се поиска реципрочно изграждане на линията София-Кюстендил-Скопие. За да се избегнат усложнения, българската дипломация трябва да постави въпроса директно пред Високата порта и да иска сключване на необходимото двустранно споразумение.

Съвременниците на конвенцията също не са еднозначни в оценките. В началото на септември 1883 г. пада Режимът на пълномощията и е назначено коалиционно правителство между умерените либерали и консерваторите, начело с Др. Цанков. На сесия е свикано Третото ОНС. При дискусиите около ратификацията на подписания във Виена договор депутатът Илия Вълчев апелира изпълнението му да стане след поемането на изричен ангажимент от страна на Османската империя за строителството на линията София-Кюстендил-Скопие. Той пледира "да се задължи нашето правителство да вземе нужните мерки и да се споразумее с императорското турско правителство, щото когато ние направим тая линия то да бъде задължено да я съедини през своята територия с главната своя

Солунска железна линия. Това трябва да стане толкова и по това, че ако не се освободи днес Македония и да е тя изкуствено отделена, там живеят наши еднокръвни братя българе, с които сме и ще бъдем във всичко свързани.". Външният министър М. Балабанов разграничава двата въпроса, като акцентира върху ратификацията на конвенцията във вида, в който е подписана. Народните представители гласуват договора без всякакви промени и по този начин предложението на И. Вълчев е отхвърлено.[94] Мнозинството явно си дава сметка за австроунгарската реакция при подобна стъпка. Благоприятните моменти за постигане на споразумение с Турция са пропуснати и подобна тактика едва ли има шанс за успех. За българския парламент остават констатацията за значението на железопътното свързване с Македония и горчивината от направения пропуск. Дори Др. Цанков, известен привърженик на този проект, не прибягва към подобни действия.

Ратифицираната конвенция включва редица задължения, сред които спазването на датата 15 октомври 1886 г. като краен срок за въвеждане в експлоатация на всички участъци от международната линия. Назначава се специална комисия, която да уточни местата на свързване между държавите. Приема се задължително отстояние на релсите от 1436 мм за всички участъци, подвижният състав се унифицира, за да се движи по тях, и се усвояват австроунгарските правила при поставянето и спазването на пътните знаци.[95] Приетите стандарти за нормални линии са внедрени в повечето европейски държави. Подобна широчина на междурелсието има линията Русе-Варна и мрежата в Европейска Турция, което няма да затрудни по никакъв начин свързването и осъществяването на трафика. Така, преди да пристъпи към изграждането на жп мрежата си, Княжеството се съгласява със стандарта на Западна Европа.

Международните ангажименти на България активизират руските интереси. От Петербург обещават релси и необходимите принадлежности за проекта Свищов-София-Кюстендил.[96] След приемането на закона започват назначенията на съответните лица за извършване на проучванията.[97] В този период, нает да проучва и подготвя проектите, в Кюстендил се задомява германецът Карло Бенхард.[98] Бързането предизвиква подозрения за предрешеност при избора на строителна компания. Предприемачи от Москва недоволстват от подобен развой на събитията.[99]

За разлика от участъка Свищов-София, този от столицата до Кюстендил преминава един строителен етап през 70 г. на XIX в. Следите от изграждането личат по цялото течение на р. Струма и са забелязани от К. Иречек при пътуването му в края на август – началото на септември 1883 г. В околностите на с. Перник, вижда обрасъл в трева, железопътния насип с оставени отвори за мостовете. При с. Жабляно трасето е засято с царевица, а дяланите камъни, предназначени за мост, са използвани от на-

селението, което само го построява, но на близкото шосе. Това не се възприема като саботаж, защото местните жители са готови да издялат нови камъни, щом започне строителството на железницата. Хората от с. Калища се радват на тази близка перспектива, понеже там е проектирана да бъде гарата. Ситуацията се променя в началото на Земенския пролом: "При Белово (дн. гр. Земен) се свършиха и следите от железницата; по-нататък се показват отново при с. Мазарачево в Кюстендилско, гдето с трева и жита прокопите изглеждат вече като някои "праисторически" окопи.".[100] Започването на проучванията отново е придружено с познатите противоречия сред руските предприемачи. Това все още е един подготвителен етап преди провеждането на същинските мероприятия. Готовото трасе между София и Кюстендил сигурно се има предвид, макар че то може да се игнорира, като се предпочете друга възможност. Изкопните работи в равнинните части в Пернишко и Радомирско до голяма степен са извършени и с едно доизграждане може много по-лесно да се построи линията. Последната дума за това обаче има правителството и предимно Народното събрание, което съгласно закона трябва да утвърди всичките етапи.

Коалиционният кабинет след режима на пълномощията просъществува кратко. След избори на 30 юни 1884 г. е назначено правителство на крайните либерали, начело с П. Каравелов. Още в началото на следващия месец в техния официоз "Търновска конституция" е изказано горчиво съжаление за направения компромис, като за сметка на железницата София-Кюстендил-Скопие трябва да се строи Цариброд-Вакарел и връзката между България и Македония да се осъществи през Сърбия. Скоро след това е отблъснато и румънското желание за построяването на мост между Свищов и Зимнич.[101]

Правителството се ориентира към изпълнението на своята част от задълженията съгласно Берлинския договор и Конференцията на четирите. Продължават преговорите за линията Русе-Варна. Прокаран е закон за строителството на железницата Цариброд-Вакарел с държавни средства след провеждането на тръжна процедура. Този акт е в следствие на приетия през декември 1884 г. закон за железните пътища. По време на дискусията отново е поставен въпросът за провала на железопътното свързване с Македония. Последователно говорят И. Вълчев, Д. Мишев и А. Узунов. Българският делегат на Конференцията на четирите К. Стоилов е обвинен в предателство. А. Узунов упреква Третото ОНС за слабото му държание при ратификацията на договора, като не защитава националните интереси. Вместо приетото трасе той предлага другото към Скопие и Солун и призовава правителството да проведе необходимите преговори с Турция. Само по този начин Княжеството може да се спаси от икономическата инвазия на Австро-Унгария, като удължи пътя през Македония вместо през Ниш.[102]

Колкото и да властва подобен страх сред съвременниците, изследователите са склонни да отхвърлят сериозността на последното становище. По-друго е отношението към закона, с който всички бъдещи железници в България стават държавна собственост. Неговите постановки изясняват процедурите при строителство и експлоатация на линиите. Парламентът има решаващата роля при всички дейности – от одобрението на съответното направление, през търга, до окончателното завършване на обекта. Той осигурява и нужните финансови средства чрез бюджета или посредством заем. Категорично се забранява строителството на линиите за сметка на частни предприемачи. Всички новопостроени железници се обявяват за държавни и се експлоатират от правителството. Самото строителство се извършва от общ предприемач (на кутурица, а forfajt), чрез предприемачи на малки участъци и в краен случай със съдействието на армията. Железопътното отделение се базира в управлението на общите сгради при Министерство на финансите. Парламентът се задължава да гласува специален закон за всяка отделна линия.

С приемане на тези постановки се слага началото на Българските държавни железници. Княжеството по общи оценки се измъква от зависимостта на чуждестранни компании, които дирижират железопътната политика в съседните страни. Противопоставянето на част от българската общественост, предимно на консерваторите, продължава още известно време.[103] След неколкогодишни дискусии българският парламент слага край на въпроса за строителството и експлоатацията на железниците. Той запазва държавната собственост върху линиите и експлоатацията, а частната инициатива е допусната само при изграждането им. И за тази дейност е предвиден солиден контрол, още повече в ролята на инвеститор също се явява държавата. Този закон се приема като голям успех, гарантиращ суверенитета на страната.

Не са на същото мнение консерваторите. Гр. Начович поддържа идеята за българско акционерно дружество с 4–5 мил. лв капитал. Препоръчва строителството на къси линии, на първо място международната отсечка, а след това Свищов-Нова Загора. Съгласен е с проекта Русе-Кюстендил, но пък линията Русе-Варна възприема като безполезен "сокак". Той вижда реализирането на железопътната политика с германска помощ, като руската подкрепа се изостави. Това обаче трябва да стане деликатно, като не се взима отношение към проекта Свищов-София.[104] Част от идеите на консерваторите, както и в предходните години, съвпадат с тези на либералите. Приемането на закона за железните пътища обаче обезсмисля тяхното упорство за акционерна собственост върху мрежата на страната. Това може да стане едва след промяна на политическата конфигурация и консервативно мнозинство в Народното събрание. Такава перспектива не се очертава и в България железниците остават държавна собственост.

Първите действия за реализирането на закона са предприети с провеждането на тръжна процедура за линията Цариброд-Вакарел. Повечето страхове и интриги отпадат, когато през май 1885 г. търгът е спечелен от българския предприемач Иван Грозев. Положителни са реакциите в Сърбия и Румъния, но в Австро-Унгария запазват резервирано отношение. Княжеството финансира обекта от държавния бюджет, което затруднява строителството. В този исторически момент е извършено Съединението на Източна Румелия с Княжеството, избухва Сръбско-българската война, което принуждава правителството да пренасочи средства за гарантиране на това национално дело. Сътресенията във финансите довеждат до забавяне и пропускане на утвърдените срокове.[105]

Въпреки трудностите след войната правителството на П. Каравелов съсредоточава своите усилия за изграждането на международния участък и за откупуването на железницата Русе-Варна. След дълги преговори българската страна се съгласява да заплати за линията 44500000 франка. При ратификацията на договора, проведена през юли 1886 г., стават бурни дебати, защото цената се възприема като изключително голяма и непосилна за държавата. Парламентът обаче приема сключената сделка и остава да се извърши реалното изкупуване. Но с този акт не се ликвидира наличието на чужда собственост върху железниците. След Съединението в България попада значителна част от мрежата, контролирана от Компанията за експлоатация на Източните железници. Появява се нова зона на интереси, от която толкова много се стараят да се отърват редица бивши правителства.[106]

През юли 1886 г. в Народното събрание се провежда дискусия за осигуряването на средства за проучване на нови жп линии. В законопроекта се предвижда отпускането на свръхсметен кредит от 500 хил. лв за направления в Княжеството и бившата Източна Румелия. Целта е към функциониращите и проучени линии да се добавят непроучените участъци, за да се подготвят планове за свързването на София с Варна, Бургас, р. Дунав, Ниш, Цариград и Солун. Направлението към Македония е включено сред линиите, които не само са проучени, но строителството по тях е започнато. Има се предвид направеното от турците през 70 г. на XIX в. Известно противоречие има в изказването на министър-председателя П. Каравелов. Той не е категоричен дали безусловно ще се използва готовото трасе или ще се прави нов проект. Осъжда направения компромис на Конференцията на четирите, като съжалява че международното трасе за Македония не преминава през Княжеството – "Защото тая линия, която съществува помежду Австрия и Турция, можеше да бъде свързана между София и Кюстендил, а не Ниш и Враня.".[107] По отношение на Конференцията на четирите критиката на либералите се съсредоточава именно в този аспект. Едва ли вариантът може да се реализира в действителност, но се използва

като стратегически пропаганден трик към политическите опоненти. Но свързването на България с Македония се приема за един от основните приоритети.

Политическите събития, настъпили след преврата от 9 август 1886 г., повлияват много върху на преследваните до този момент задачи. Детронацията на княз Александър, последвалата абдикация, усложняването и скъсването на отношенията с Русия довеждат България до дълбока криза. Тя оказва влияние сред международните отношения и се възприема като един от факторите, спомогнали за разпадането на Съюза на тримата императори. Княжеството се ръководи от регентство, оглавявано от Ст. Стамболов. Проведени са избори за Велико народно събрание, което избира Фердинанд Сакс Кобург Гота за княз на България. Под натиск на Русия великите сили и Османската империя не признават избора му, което създава предпоставки за продължаване на кризата. Въпреки тази перспектива княз Фердинанд поема българския престол и с идването си назначава на 20 август 1887 г. правителство, начело със Ст. Стамболов. Русофобията в Княжеството взема връх, но този политически курс на кабинета съвпада с появата на нов политически съюз, известен под името Първа средиземноморска антанта. Под давлението на Германия се изгражда съглашение на антируска и антифренска основа, включващо Англия, Австро-Унгария и Италия. Именно този съюз се превръща в гарант на статуквото в района на Източното Средиземноморие. България попада под английско влияние, но астроунгарската дипломация се бори да го измести, като осигури доминация на своите интереси на Балканите.[108]

Въпреки трудностите строителството на международната линия продължава и през първата половина на 1888 г. е пред завършване участъкът Цариброд-Вакарел. Отсечката Вакарел-Белово на територията на бившата Източна Румелия и Скопие-Враня в Македония се изграждат от Дружеството на съединителните линии на Виталис. Възниква спор, кой да поеме тяхната експлоатация, като временно са отстъпени на строителната компания. Българското правителство предлага да откупи участъка Вакарел-Белово или да се ангажира с неговата експлоатация. Г. Вълкович, дипломатически агент в Цариград, е натоварен да проведе преговори с тези искания. Турската страна се противопоставя, намесва се и барон Хирш. Кабинетът на Ст. Стамболов обмисля и вариант да окупира линията и да я включи в състава на БДЖ. Като повод за завземане е използвано отвличането на четирима чужденци от разбойническа банда в околностите на гара Белово. Мотивирайки се с необходимостта от подобряване на сигурността, на 3 юли 1888 г. по железопътните гари на линията Белово-Вакарел са поставени български чиновници и военна охрана. Започната е и експлоатацията на линията със свой персонал и подвижен състав. Турция се противопоставя, започват преговори, в хода на които Високата порта

отстъпва спорната линия и свързващия участък в Македония на компанията на Хирш. Това е повод Източните железници отново да се намесят. С помощта на австроунгарската дипломация са парирани опитите на Ориенталците, подготвят се преговори между тях и българското правителство, но след турска намеса те са осуетени. С откриването на международната линия Княжеството започва да експлоатира целия участък Цариброд-Вакарел-Белово.[109]

На 11 февруари 1888 г. дружеството на Виталис получава временно правото върху линията Скопие-Враня.[110] Нейното строителство е започнато с тържествена копка на 9 август 1885 г.[111] Предстоящото откриване на цялата международна линия и в частност връзката Ниш-Враня-Скопие са повод за разпалването на политическите страсти в Княжеството. Органът на Каравелистите "Търновска конституция" сипе познатите обвинения за отказа на режима на пълномощията да се бори международното трасе с Македония да премине по направлението София-Кюстендил-Скопие вместо през Враня. Като доказателство, че либералите са поддържали този вариант, е споменат специален разговор между П. Каравелов и княз Александър.[112] Правителственият вестник "Свобода" отговаря на критиките и публикува част от официалните документи, сред които протоколите на Министерския съвет от първите месеци на 1881 г. От тях е видно, че либералното правителство се съгласява трасето да премине по направлението Цариброд-София-Вакарел, но няма никаква информация за участъка София-Кюстендил-Скопие.[113] Прехвърлянето на политическата отговорност за направените пропуски по въпроса за железопътното свързване с Македония върху опонентите става постоянна практика. Двете основни партии и техните лидери от първата половина на 80-те години на XIX в. участват в различни етапи на Конференцията на четирите и са принудени да извършат редица последователни компромиси. Направени са и грешни ходове и пропуски. Обществената нагласа, че са проиграни националните интереси обаче ги принуждава да правят опити да прехвърлят политическата отговорност, за да не бъдат обвинени в предателство и допълнително да загубят влияние.

Участъците от железница, свързваща Западна Европа с Цариград и Солун, поетапно са въведени в експлоатация. На 1 август 1888 г. е открит международният трафик.[114] Договорът за откупуването на линията Русе-Варна също влиза в сила, като на 5 октомври 1888 г. е сключен с английски банки първият държавен заем, обезпечаващ необходимите финанси.[115] България изпълнява железопътните си задължения, предписани от Берлинския договор. Надделяват великите сили, които успяват първи да реализират своите приоритети. Княжеството също извоюва важни постижения. Безспорна победа е възможността държавата сама да строи и

експлоатира своята мрежа. По този начин е направена още една крачка към постигане на пълната независимост на страната.

През първото десетилетие след Освобождението България се сблъсква с решаването на железопътния въпрос. Като международно задължение той е заплетен и управляващите на младата държава трябва да покажат качества за защита на националните интереси. От една страна, са задълженията, унаследени от Османската империя и потвърдени от Берлинския конгрес. Появяват се редица други интереси, прокарвани посредством проектите на различни предприемачи. С такава характеристика са английските, френските и донякъде руските действия. България се стреми да осигури изпълнението на своите основни задачи – железопътно свързване с Източна Румелия, Македония, а през Румъния с Русия и Западна Европа. Надделява обаче австроунгарската дипломация, която не само държи инициативата, но с различни механизми принуждава Сърбия, България и Турция да се съгласят на първо място да построят международната железница Виена-Будапеща-Белград-Ниш-София-Цариград и Ниш-Скопие-Солун. Въпреки опитите за противопоставяне, Княжеството е принудено без желание да изпълни този ангажимент, като връзката с Македония се осигурява през сръбска територия, а не директно през Кюстендил. Направени са пропуски, особено важен сред които е възможността да се поиска реципрочност на турското желание България да се съгласи с линията Ямбол-Шейтанджик. Вместо отказ Княжеството може срещу своето съгласие да лансира проекта София-Кюстендил-Скопие. Затова пък либералите на П. Каравелов постоянно тръбят за своята идея именно по това трасе да бъде изградена международната част от линията между Цариград и Западна Европа. Появяват се и външнополитически противници. Особено активна срещу този проект е Австро-Унгария, все още относително плахо се проявява Сърбия. Те са два опонента, които дават заявка да спомогнат за провалянето на този български железопътен приоритет.

Във вътрешнополитически план участъкът между столицата и Кюстендил фигурира във всички решения и закони на Народното събрание, касаещи развитието на железопътната мрежа на страната. Правителствени служители извършват проучвания на трасето. Под внимание е взето и изграденото от Османската империя през 70-те години на XIX в. Сложната международна конюнктура принуждава Княжеството временно да се откаже от реализацията на проекта София-Кюстендил. Дипломацията на България също анализира проблема, приема го за особено важен елемент при реализацията на преследваните цели в Македония. Но освен общата констатация, не се прибягва към изработването на ясна стратегия. Не са предприети планомерни и последователни действия в Цариград за подписването на необходимото двустранно споразумение. За реализацията на турската част от трасето известни права има компанията на Източните

железници, която, въпреки загубата си в Княжеството, сигурно би се възползвала в Македония. Така Ориенталците продължават да бъдат един от факторите, въздействащи на българските железопътни намерения.

С откриването на международната линия основен възел на Балканите става град Ниш. Моравско-Вардарското направление е осигурено с транспортна комуникация, задоволявайки интересите на Австро-Унгария и Сърбия. Въпреки постигнатото България не успява да реализира своята идея за превръщането на София в основен жп възел на полуострова. Свързването с Македония е оставено за по-нататъшно реализиране.

УПРАВЛЕНИЕТО НА СТ. СТАМБОЛОВ И ИДЕИТЕ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО СВЪРЗВАНЕ В МАКЕДОНИЯ

Българската държава изпълнява своите железопътни задължения, постановени от Берлинския договор, с откриването на участъка Цариброд-Вакарел за международен трафик и откупуването на линията Русе-Варна. За разрешаване остава проблемът с експлоатацията на завзетия участък Вакарел-Белово. В преговорите между българската и турската страна се включват представители от Източните железници, които претендират за правото да експлоатират този участък. Правителството на Ст. Стамболов последователно отстоява решението си да не отстъпва железницата Вакарел-Белово и поставя допълнително въпросите за намаляване на транспортните такси от Източните железници и за предаване на отсечката Белово-Саранбей под контрола на българското правителство. Тази отсечка трябва на БДЖ, защото гара Белово е малка за разменна станция и една от възможностите е такава роля да изпълнява гара Саранбей. Преговорите се проточват, като допълнително се усложняват с нови искания през цялото управление на Ст. Стамболов. Едва в края на неговата власт се постига необходимото споразумение между заинтересованите страни.[116]

Едновременно с конфликта около жп участъка Вакарел-Белово пред българското правителство стоят за разрешаване редица международни въпроси, на първо място от които – признаването на княз Фердинанд I. Въпреки сложното международно положение сериозно внимание е обърнато на българската общност в Османската империя. След връчването на специална паметна бележка от д-р Г. Вълкович правителството предприема широкомащабна дипломатическа акция в Австро-Унгария, Англия и Италия за прилагането на реформите, предвидени в Берлинския договор, за Македония и Одринско, но се натъква на тяхното несъгласие и начинанието претърпява неуспех. Напрактика се оказва, че кабинетът е подведен от италианската дипломация чрез посланика ѝ в Цариград барон Бланк. Тя преследва свои цели в Източна Африка и се стреми да отклони вниманието на другите държави от там. Неуспехът не обезсърчава кабинета и подобряването на положението на българите във вилаетите се превръща в една от най-важните му задачи.[117]

Във вътрешнополитически план съществено внимание се обръща на стопанската модернизация на държавата. Обмислят се възможности за предоставяне на протекции на местните производители. Първите стъпки са предпазливи, за да не раздразнят големите индустриални държави, с които се преговаря за отпускане на заеми и сключване на двустранни търговски споразумения. Предпочетена е системата за отпускане на без-

лихвени кредити и предоставяне на концесии на отделни производители. Правителството на Ст. Стамболов предприема конкретни действия за изграждането на основните направления на железопътната мрежа на страната и свързването им с черноморските пристанища Варна и Бургас.[118]

Железопътната политика е формулирана в отделен законопроект, внесен за разглеждане на втората сесия на 5 ОНС през есента на 1888 г. Процедурата в Парламента е проведена за един ден, като е приет "Закон за направата на железопътните линии Ямбол-Бургас и Каспичан-Шумен-Търново-Севлиево-Ловеч-Плевен-София и Кюстендил и портовете Варна и Бургас". Министър-председателят Ст. Стамболов участва в заседанието и няколкократно прави изказвания. Така, наравно с конкретните законови постановки, са формулирани и някои от непосредствените намерения на управляващите. За правителството приоритет е бързото изграждане на жп линията Ямбол-Бургас. Другият проект е оставен за строителство след това поради финансови причини, като се разчита на сключването на заем или в краен случай със средствата на държавния бюджет. Опасенията от плащането на заема и лихвите са туширани от Ст. Стамболов: "Що се касае до това, че щяло да бъде тежко да се плащат лихвите на сто милиона лева, аз ще кажа, че да намерим не сто, а двесте милиона, за да направим не само главните линии, а и съединителните и тогас България няма да бъде за оплакване. По-добро нещо от железните пътища, които повдигат народа във всяко отношение, няма.". Правителственият проект претърпява минимални корекции с допускането за стоеж на линията Ямбол-Сливен.[119] Бързината при приемането и кратката по време дискусия показват преди всичко стила на действие на стамболовисткото мнозинство в Народното събрание, но и категоричното намерение да се следва начертаният план. С изградените линии и проектите в закона се очертава основният гръбнак на жп мрежата на държавата. Продължава отстояване на тенденцията столицата София да изпълнява ролята на основен железопътен възел. С нея се свързват основните крайни изходни точки – Бургас, Варна, Русе и Кюстендил, а чрез функциониращите жп линии през Цариброд и Хебибчево (дн. Любимец) към Западна Европа и Ориента.

Законът повтаря в много отношения постановки от предишни закони, което подчертава приемственост в това направление от развитието на страната. Съобразен е със закона за железните пътища от януари 1885 г. С това се гарантират държавната собственост върху линиите, строгият контрол при построяването, чрез който се осигурява необходимото качество и спазването на съответните технически параметри. Систематизирано е провеждането на финансовите и строителните процедури. Необходимите финансови средства се осигуряват от специален 92,5 милионен държавен заем – съответно за линията Ямбол-Бургас – 11 милиона, за Каспичан-

София-Кюстендил – 75 милиона, а за пристанищата Варна и Бургас – 6,5 милиона лева. Строителството се допуска в рамките на закона от 1885 г. – чрез отдаване на търг на предприемач или по стопански начин – от местното население или войската. При втория начин населението и армията се използват за направата на платното, а по-сложните изкуствени съоръжения и сгради също се предоставят чрез търг на предприемач. Работната ръка се осигурява чрез задължителна десетдневна пътна повинност от населението в окръзите, през които преминава железницата, а общинските и държавни земи се даряват безвъзмездно.[120] В съзвучие с декларацията на премиера първо е построена по стопански начин жп линията Ямбол-Бургас (112 км) и е открита на 14 май 1890 г.[121]

В процеса на изграждане на линията Ямбол-Бургас правителството започва проучванията по трасето на железницата Каспичан-София-Кюстендил. Те са извършени от инженер Гию, който предоставя своите конкретни предложения. В този случай държавата също стриктно контролира съответната процедура, като по неговото предложение на 26 февруари 1890 г. се произнасят директорът и главният инженер от дирекцията на обществените сгради – инж. П. Николов и инж. М. Момчилов. Техният коментар отхвърля направения проект изцяло, като обръща внимание и на отсечката София-Кюстендил. В дотогавашните проекти жп линията към Македония се движи по долината на р. Струма. В своето предложение Гию измества трасето през Изворските възвишения на Конявската планина, което се приема от двамата български специалисти като "с нищо неоправдана голяма техническа погрешка.".[122] Мнението на вносителя и на държавните служители показва в какво положение е поставена младата българска държава. От едната страна, се предлагат трудни и финансовоемки проекти, които не носят нищо друго, освен големи печалби от допълнителното разходване на вносни материали, и страната се обременява с търсенето на още пари. От другата страна, са българските специалисти, които с пораснало самочувствие защитават държавния интерес и отхвърлят нерентабилните предложения на дошлите за по-големи печалби западни инженери и предприемачи. В това противопоставяне обаче последното решение се взима от политическите ръководители, които преследват собствени цели, невинаги в съзвучие с държавните интереси.

В началото на 90-те години на XIX век железопътното развитие на Балканския полуостров и специално на европейските владения на Османската империя продължава да бъде зона на съперничество между великите сили и балканските държави. Те се развиват на фона на процесите, протичащи след сключването на Второто средиземноморско съглашение (между Австро-Унгария, Англия и Италия), абдикацията на крал Милан и засилването на руското влияние в Сърбия и активизирането на германска-

та политика по посока към Османската империя от новия кайзер Вилхелм II. Тези процеси довеждат до активизиране на австроунгарската дипломация, която търси в България необходимия ѝ балкански съюзник. Заедно с Англия Дунавската монархия все повече оказва влияние в София за сметка на продължаващия разрив с Петербург и засилване на руските позиции в Сърбия.[123] В началото на 90-те години в Османската империя започва реализацията на два железопътни проекта – Солун-Битоля и Дедеагач-Солун. Продължаването на жп линията Солун-Битоля към Адриатическо море засилва противоречията между Италия и Австро-Унгария.[124]

Виенската дипломация съзира в проекта за свързване на Битоля с Адриатическо море при Валона или Драч заплаха за своите политически и икономически интереси в Западните Балкани. С реализирането на този проект се създават възможности за масирано проникване на италиански стоки в Битолски и Солунски вилает и изтласкване на австроунгарските търговци от завзетите позиции. Засилва се влиянието на Рим в Южна, постепенно в Северна Албания и в районите към Солун, което е сериозна заплаха за намеренията на Дунавската монархия. Създава се възможност за пренасочване на английската търговия през Италия, пристанището на Бриндизи и Валона към вилаетите на Османската империя, което поради по-краткия път допълнително нанася удар върху конкурентноспособността на австроунгарските търговци. Италианският контрол над Валона и военната база на отсрещния бряг при Бриндизи допълнително ограничават Виена свободно да оперира с флотата си в Адриатическо море. Подобна перспектива довежда до противопоставяне на Австро-Унгария и търсене на начини за осуетяване на проекта между Битоля и Валона. Дипломацията на двуединната монархия се възползва от договора между Портата и концесионера Алфред Каула. Според споразумението А. Каула трябва да извърши проучването на трасето от Битоля до Адриатика. Качеството му на директор на Дойче банк обаче създава възможност върху него да оказват влияние германските и австроунгарски интереси и да бъде осуетен всеки нежелан проект. Тази възможност е използвана от Виена, с което на италианските намерения е нанесен сериозен удар. Концесионерът се съсредоточава основно за изграждането на жп линията Солун-Битоля и евентуалното ѝ продължаване към Велес. Заедно с подновяването на проекта за построяване на линия от Косовска Митровица за Сараево Австро-Унгария успява да запази железопътното развитие на Западните Балкани под свой контрол. Още повече тя има право да поиска свързване на своята мрежа с турската през Новопазарски санджак, съгласно чл. 25 на Берлинския договор. Евентуалното реализиране на тези проекти значително би засилило позициите на Виена не само към Солун, а също към Битоля. Връзката Велес-Битоля се поддържа от Османската империя основно по военно-стратегически причини, но за нея няма това икономическо значе-

ние, каквото се открива пред австроунгарските търговци.[125] Като се възползва от международните договори и своето влияние, осъществявано с германска подкрепа, Дунавската монархия не само актуализира Новопазарския железопътен проект, но запазва контрола върху железопътното строителство в западната част на Европейска Турция. Пряката връзка, която се осъществява между Виена и Солун през Босна, Косово и Македония, не само би оказала негативно влияние върху италианските интереси и на останалите индустриални държави, но елиминира необходимостта от използването на железниците през Сърбия, която пък започва да се ориентира към Русия. Въпреки безспорните възможности, които предоставя Берлинският договор на Австро-Унгария да построи Новопазарската жп линия и да реализира своя план, това не би станало без скритата съпротива на държавите, противници на този проект.

През пролетта на 1890 г. се случва още едно важно събитие. Барон Хирш продава 88 % от своите акции в Компанията на Източните железници на банков синдикат, състоящ се от Дойче банк и Винербанкферайн. Те отстъпват акциите на свое дъщерно дружество – специална железопътна банка с капитали и на други банки от Швейцария, германски, австрийски, английски и френски финансови къщи. Банката притежава 63 мил. франка капитал и е със седалище в град Цюрих. Опитите на Парижката и Холандска банка да изкупи контролния пакет срещат твърдата германска съпротива и тя получава само част от акциите. Като сравнява новия собственик с Хирш, Л. Беров успешно характеризира недобрата перспектива за България. За разлика от барона "той бил много по силен противник, тъй като в него били включени господстващите над европейския капиталов пазар най-едри банкови монополи.".[126] С политическото и икономическо преориентиране на Германия по посока на Османската империя в Източния въпрос се появява много по-силна държава. Германските капитали проникват в различни области на турското стопанство, включително в железопътното строителство. Така не само линията Солун-Битоля се оказва под техен контрол, но те упражняват своето влияние и върху Компанията на Източните железници, която експлоатира линии в европейската част на империята и в Княжеството.

Правителството на Ст. Стамболов насочва своето внимание към железопътното развитие на Македония и свързването на българските и турските железници след поверителен доклад от 9 ноември 1890 г. на дипломатическия агент в Цариград д-р Г. Вълкович. Това събитие съвпада не само с подписването на концесионния договор за построяването на линията Солун-Битоля, но също с намеренията за изграждане на пряка жп връзка между Цариград и Солун покрай беломорския бряг. За двустранните българо-турски отношения това е времето, непосредствено след даването на берати за Скопска и Охридска епархия. Във вътрешнополитически план

то съвпада с назначаването на Димитър Греков за министър на външните работи и изповеданията.

Основният мотив, който изтъква Г. Вълкович, за да направи своето предложение, е напрежението между Гърция и Турция и възможностите на империята за отбранителни действия в случай на нападение в Македония. Докладът му може да се раздели на две части. В първата той излага събраната информация за предприетите мерки от турска страна. Наличието на силен гръцки флот е факторът, който провокира Цариград да потърси възможности за прехвърляне на турските войски по суша при появата на западен боен театър. Турската страна назначава специална комисия под председателството на началника на Генералния щаб, която да определи начина и средствата за съсредоточаването на свои сили в Македония. Мнението на Генералния щаб е да се изгради една линия от Димотика до някоя удобна точка на линията Солун-Скопие. Втората част съдържа конкретното предложение на Вълкович, който счита, че проектираната линия има някои слаби страни – преценява се като чисто стратегическа и струва много скъпо на фона на празната турска хазна. Той предлага България да се възползва от тези обстоятелства и да предложи на Високата порта построяването на съединителната линия Кюстендил-Скопие, като княжеското правителство построи линията София-Кюстендил. Идеята съчетава железопътно свързване с гаранции за допускане на преминаването на турски войски през българска територия по линията Белово-София-Кюстендил. Оценката за икономическата рентабилност на линията подтиква дипломатическия агент да прогнозира лесно намиране на предприемач от турска страна и сключване на споразумение с българското правителство за прехвърляне на войски за защита на западните области на империята. Сериозен мотив в неговото изложение е сравнението на българските със сръбските и гръцките възможности в Македония. Наличието на пряка връзка на Сърбия със Солунското пристанище и прогнозата за скорошна връзка на Гърция поставят България в неизгодно положение по отношение на сънародниците си и на развитието на търговските връзки – "нещо, което е крайно вредително не само по отношение на народните ни стремления, но още и на развитие на търговията ни, тъй като Солун е най-близкият път за изнасянето на нашите стоки за в Западна Европа и за внасянето на нейните индустриални произведения у нас." – пише Вълкович.[127] Предложението според дипломатическия агент съдържа най-важните аспекти за бърз успех на Княжеството. Политическите и икономическите предимства, които получава държавата в Македония чрез реализирането на железопътното свързване, едва ли биха имали вътрешнополитически противници. Друг е въпросът, дали чрез механизма, които разработва Г. Вълкович, може да се спечели съгласието на Османската империя. Свързването по направлението София-Кюстендил-Скопие се оказва конкурентен вариант на прие-

мания като чисто стратегически проект Дедеагач-Солун. Но въпреки този му недостатък за стопанското развитие, турските военни специалисти поддържат построяването на жп линия в близост до Бяло море. Доколко може да бъде спечелена тяхната благосклонност само от възможността да превозват войски през българския участък? Би ли жертвала Турция дори минималната възможност от самостоятелност, която ѝ дава преминаващият само през нейна територия проект, срещу икономически по-изгоден, но съвместен с друга страна вариант? Като се има предвид, че железниците в Османската империя се изграждат преди всичко за военно-стратегическото осигуряване на държавата, то трудно може да се очаква бързо и категорично положително отношение. Дори да се постигне съгласие от страна на Високата порта, как ще се заобиколи вече изработеното становище на Генералния щаб в подкрепа на жп проекта Дедеагач-Солун. Друг пропуск на дипломатическия агент е липсата на всякакъв коментар за потенциалните външнополитически противници. Споменато е предимството, което има Сърбия с линията Ниш-Солун, и близката перспектива от свързването на гръцките железници с турските в Македония. На фона на сложните гръко-турски отношения скорошно железопътно свързване между двете държави трудно може да бъде прогнозирано толкова категорично. От една страна, те се готвят за война, а от друга – си сътрудничат за свързване на своите жп мрежи, мнение, което едва ли може да се докаже при съпоставянето на тези противоречащи си факти. Единственият намек е споменаването за потенциална подкрепа от страна на западноевропейските индустриални държави. Всяка от тях обаче ще има ли достатъчна полза, за да подкрепи свързването на София със Солунското пристанище през Скопие и само икономическият фактор ли е решаващ при изработване на тяхното становище? И този недостатък показва съществени пропуски при изработване на предложението или по-скоро прехвърлянето на тези въпроси за разрешаване от правителството на Ст. Стамболов. Дипломатическият агент в действителност се ограничава да направи своето предложение главно в контекста на българо-турските отношения, които са двете непосредствено заинтересовани държави. Механизмът, който систематизира Г. Вълкович, няма всеобхватен характер на ясна стратегия, а по-скоро е едно навременно и важно предложение за подновяване на усилията за железопътно свързване на България с Македония.

Министърът на външните работи Д. Греков запознава с предложението министър-председателя, докладва на княза и го внася в Министерски съвет.[128] Правителството разглежда направеното предложение на 15 ноември 1890 г. и излиза с постановление външният министър да упълномощи дипломатическия агент в Цариград да постави този проблем пред великия везир. От българска страна се декларира готовност веднага да се пристъпи към построяване на отсечката София-Кюстендил, ако турската държава

започне своя жп участък Скопие-Кюстендил.[129] Д. Греков инструктира Г. Вълкович да постави въпроса за свързването на железниците, като напрактика му изпраща само текста на министерското постановление.[130] Това обстоятелство провокира дипломатическия агент настоятелно да запита съгласен ли е кабинетът да предостави по българския участък от линията свободен достъп за турската войска. Недоволен от недобре издържаното предложение към Турция, той категорично заявява: "Правителството, ако има интерес, трябва да я убеди и даже да я застави да я построи.".[131] Първите стъпки на управляващите в България са сдържани и внимателни. В постановлението си Министерският съвет ограничава действията на дипломацията изключително в рамките на железопътната материя. Декларира се съгласие за построяването на свързващия участък на българска територия след реципрочната стъпка от турска страна. Избегнати са всички други потенциални аванси, които Княжеството може да предостави за привличането на Високата порта. Новият външен министър педантично изпълнява приетото решение, което показва намерението му стриктно да спазва Стамболовата политика. Разбираемо е подобна позиция да не се нрави на дипломатическия агент в Цариград, защото в нея липсва провокирането на какъвто и да е интерес към турската стана, с който да се предизвика изоставянето на проекта по беломорското крайбрежие за сметка на съвместния – по трасето София-Кюстендил-Скопие.

Последователният натиск от страна на Г. Вълкович и безспорната важност на този въпрос за успеха на българската политика в Македония са сред факторите, оказали влияние върху кабинета да пристъпи към изработването на последователна тактика, с която да се спечели турското съгласие. Един от основните ѝ елементи е осигуряването на чуждестранна дипломатическа подкрепа. По нареждане от София Г. Вълкович запознава английския посланик Уйлям Уайт с намеренията на правителството за изграждане на железница, която свързва София със Солун. Българският дипломат изтъква преимуществата на този проект за разширяване на търговските връзки между двете страни. Въпреки че получава веднага съгласието на Уайт, Г. Вълкович настоява пред Д. Греков чрез английския представител в София да се издейства подкрепата на британското правителство. Целта е английският посланик в Цариград да действа по-усърдно.[132] Напълно в стила на Стамболовата политика е първо да бъде потърсено английското съдействие. Явно на него се разчита много, защото освен към посланика в Цариград, се предприемат действия за осигуряване на правителствената подкрепа в Лондон. Г. Вълкович се ограничава да предположи засилване само на икономическите връзки, без да формулира изгоди от друго естество. Този факт показва внимателния подход на българската дипломация в първоначалния момент да не изважда целия арсенал от предложения, за да бъде спечелена турската страна.

Едва след постигането на ясно становище от българската дипломация и осигуряването на английската подкрепа са предприети конкретни сондажи пред турската страна. Г. Вълкович информира великия везир Кямил паша за предложението на правителството да се пристъпи към изграждането на съединителна жп линия София-Кюстендил-Скопие. Везирът приема направеното предложение и говори за ползата от железопътния проект за двете държави. Още в доклада си българският дипломат споделя своите опасения за възможно противопоставяне на някои турски фактори. Според него мнението на правителството и везира нямат категорично значение. Генералният щаб и специална дворцова комисия са двете инстанции, които дават окончателното становище. "А мнението на генералния щаб е в този случай решаващо." – като се позовава на дотогавашната практика, изтъква той. Практиката по стратегически съображения да се отхвърлят жп проекти допълнително се усложнява от обстоятелството, че комисията, натоварена специално с разглеждането на тези въпроси, се ръководи от антибългарски настроения Дервиш паша. Така се очертават два труднопреодолими фактора за българската дипломация. Г. Вълкович уведомява и посланика на Австро-Унгария барон Каличе, който прибягва до познатия механизъм – изтъква липсата на инструкции и отлага своя отговор. Дипломатическият агент предлага, както в случая с английското правителство, да се потърси директната подкрепа на Дунавската монархия във Виена.[133] До голяма степен сведенията потвърждават значителна част от опасенията на Г. Вълкович от поверителния доклад, с който започват действията по въпроса за железопътното свързване на България с Македония. Българският дипломат се оказва добре осведомен за изградената практика окончателното становище по железопътните проекти да се определя от военните и от дворцова комисия, която неминуемо е под султански контрол. Той се оказва в положението да общува по жп въпроса с инстанция, която няма правомощията да взима окончателните решения. Напълно резонно се оказва неговото становище за необходимостта от ясни гаранции с предлагания проект да се поемат ангажименти за транспортирането на турски части, иначе не може да се спечели съгласието на военните среди в Империята.

Д. Греков откликва бързо на предложението за търсене на австроунгарското правителствено съдействие. С тази задача е натоварен дипломатическият агент във Виена Гр. Начович. На него са обяснени мотивите за необходимостта от железопътното свързване с Македония и предложението на българското правителство, направено съгласно текста на министерското постановление. Задачата му е да съдейства за получаването на подкрепящи българското искане инструкции за австроунгарския посланик в Цариград.[134]

На 30 ноември 1890 г. са изпратени допълнителни инструкции и на Г.

Вълкович. Стамболовото правителство е удовлетворено от постигнатото при великия везир и допълва своето предишно решение, с цел да елиминира възможното противопоставяне на генералния щаб и дворцовата комисия. Едновременно със свързване на жп линиите и транспортирането на турски войски по БДЖ се предлага подписване на двустранна военна конвенция, с която, в случай на нужда, да се предоставят 50 хил. български войници на Османската империя. "Наклонен съм да вярвам, че с това ново предложение Н.В. Кямил паша ще може да прокара делото и че желаний резултат ще се добие." – пише Д. Греков. Отделно се анализира дипломатическата подкрепа. Похвала е изказана за бързото осигуряване на английската дипломация, информира го за направените постъпки във Виена и го натоварва внимателно да потърси италианската помощ, защото правителството има конфликт с представителя на Рим в България. Изрично е подчертана необходимостта от спазването на пълна тайна пред чуждите дипломати за новите български предложения.[135] Готовността от поемането на значителни по обем ангажименти увенчава с успех последователно отстоявaната позиция в този план от Г. Вълкович. Стамболовият кабинет надминава дори минималистичните предложения, правени от българския дипломат в Цариград. От един изключително железопътен въпрос, какъвто се приема в постановлението на МС от 15 ноември 1890 г., той се допълва със съществени предложения за военна подкрепа, с което обемът на направените предложения качествено се променя. До голяма степен се очертават и контурите на следваната тактика пред Турция и се определят потенциалните велики сили, от които да се търси съдействие – това са държавите от Средиземноморската антанта.

Кореспонденцията между Министерството на външните работи и дипломатическия агент в Цариград може да се приема като фундамент на българската железопътната политика към Македония. В хода на преписката проличават подготовката и способностите на д-р Г. Вълкович не само да полемизира и отстоява своите виждания, но и да вниква и систематизира отделни нюанси или дадено предложение. Тези негови качества проличават и в случая с предложението за военна конвенция. Дипломатическият агент се съгласява с правителството да предостави при необходимост 50 хил. войници на Турция и окачествява безспорното значение, което то има за двустранните отношения. Той обаче препоръчва уточняването на географския ареал, като българската помощ се използва за защита само в рамките на европейските ѝ владения. Г. Вълкович обширно коментира и начина за привличането на Австро-Унгария към българския проект. Според него потенциалното несъгласие на Виена се крие в икономическите загуби, които тя трябва да понесе. Пряката жп линия между София и Солун фаворизира търговията на Англия, Франция, Белгия и Италия, което не може да се приеме безболезнено от Дунавската монархия. Без да се

впуска в сериозни изчисления, дипломатическият агент прави сравнение на входните артерии към София и констатира сходното разстояние между българската столица и пристанищата в Солун, Дедеагач, Варна и Бургас. Той е склонен да омаловажи чисто търговските преимущества за тези държави, но въпреки това не изключва противопоставянето на тази основа. За да неутрализира подобно отношение, дипломатът предлага едновременно със строителството на линията София-Кюстендил да започне изграждането на линия София-Ряхово. Свързването на това дунавско пристанище с българската столица се оценява като съществен аванс в полза на австроунгарската търговия. Посредством него е възможно привличането и на румънския транзит, за което агентът предлага построяването на мост над р. Дунав. Съществена пречка в това отношение се открива в сръбските опити за привличане на румънската търговия през тяхна територия чрез свързването на двете жп мрежи между Чернети и Кладово. Едновременно с тази констатация се индикира вече постигнатото споразумение между двете държави и се препоръчва: "Във всекой случай, от краен интерес за бъдещето на България е да не се оставя на Сърбия да присвои ромънскийт транзит за Егейско море.".

Паралелно с предложенията дипломатическият агент докладва и за предприетите сондажи пред чуждите дипломатически представителства. Поискана е подкрепата на италианския посланик Бланк, който се отнася позитивно към идеята за изграждане на линия между София и Скопие и обещава своето съдействие. Поласкан е от отношението на италианеца, но английският посланик У. Уайт е единственият дипломат, който запознава с предложението турски войски да се транспортират по БДЖ. Предложението за военна помощ обаче се запазва в тайна от всички посланици.[136] Г. Вълкович разработва един възможен механизъм за компенсация на австроунгарските интереси. Отделно показва както опасенията от потенциалната двусмисленост на чуждестранната подкрепа, така и последователността при държавите, на които разчита. Той познава политиката и отношението на Дунавската монархия към железопътното развитие на Балканите през 80-те години на XIX век и с право очаква реакцията да дойде именно оттам. Доколко обаче неговото предложение може да компенсира уязвяването на австроунгарските интереси. Един жп проект от Дунав до София и по-нататък, към вътрешността на Княжеството, сигурно ще повлияе позитивно за увеличаването на двустранния обмен. Достатъчна ли ще бъде подобна компенсация само от железопътно естество или са необходими други политически жертви. Забелязва се тенденция не само да се осъществи свързването на българските и турските железници в Македония, а да се реализира свързването с останалите балкански държави, като Княжеството стане център, през който преминават основните транспортни направления. От последователността при информирането на

чуждите посланици и от данните, които им предоставя, става ясно, че българската дипломация разчита най-много на английската подкрепа, а след това на австоунгарската и италианската. На този етап продължава да не се търси помощ извън страните от Средиземноморската антанта.

Едновременно с предприетите конкретни сондажи и анализа на обстановката българската дипломация започва все повече да оказва пряк натиск върху Високата порта. В него се включва и министър-председателят Ст. Стамболов. Чрез турския представител в София той уведомява великия везир за новото предложение да се сключи военна конвенция, с която се осигуряват 50 хил. войници в помощ на империята. Г. Вълкович приема този подход и настоява отново за натиск на Ст. Стамболов върху турския представител с изричното уточнение, че железниците и военната помощ са неразривно свързани. Своевременно дипломатическият агент провежда разговор с великия везир Кямил паша, с цел не само да го информира за новите предложения, но да парира възможно австроунгарско несъгласие. Везирът се противопоставя на подобно несъгласие от страна на Виена, като допуска евентуални сръбски обструкции. Благосклонността на Кямил паша се допълва от информацията за предстоящо обсъждане на железопътното свързване от турския министерски съвет.[137] На заседание въпросът е обсъден, получава подкрепата на някои министри и е изпратен за проучване от турския генерален щаб.[138] Комбинираният натиск от българска страна относително бързо успява да задвижи процедурата за взимане на окончателното решение. Принос в този първоначален успех имат не само колективните усилия, примамливите предложения и благосклонността на великия везир, но и последователните действия на дипломатическия агент в Цариград и на министър-председателя в София.

Ст. Стамболов явно се увлича от мисълта за бързо разрешаване на въпроса и започва да настоява за организиране на негово посещение в Цариград през месец януари 1891 г., когато да се подпише двустранното споразумение.[139] Подобен подход не се харесва на Г. Вълкович, който се противопоставя мотивирано на скорошно посещение на българския премиер в турската столица. Изнесените факти от турския протокол и наложената практика са надълго коментирани, с цел да се охлади ентусиазмът на Ст. Стамболов. Дипломатическият агент посочва негативните последствия за българската политика от възможен отказ на султан Абдулхамид II да приеме министър-председателя и за необходимостта от техническо време при детайлна подготовка на конкретните споразумения.[140] Желанието за бързо посещение в турската столица не трябва да се приема само като необмислена стъпка на Ст. Стамболов. В него се съдържа елемент на дипломатически натиск върху турската държавна машина в кратки срокове да приключи процедурата и да излезе с положително за България решение. Извън този план не само ръководителят на българското правителство

има възможност да се срещне със управляващите фактори в Турция, но тази среща би трябвало да бъде потвърждение за признаването на кабинета и воденатa от него политика в обстановката на разрив с Русия. Това е другият съществен дипломатически дивидент, който може да се извади от осъществяването на Стамболовата визита в Цариград. Г. Вълкович предпочита да се противопостави категорично на прибързани действия, които могат да имат нежелан за България изход. Неговите съвети са ориентирани към по-предпазливи, но с гарантиран резултат действия, с риск да се загуби повече време за осъществяването им.

Българското правителство получава окуражителни сигнали не само от турската столица, но ѝ от възприемания като един от най-сериозните потенциални противници на проекта – в лицето на Австро-Унгария. От дипломатическия агент Гр. Начович постъпва информация за подкрепата на Виенското правителство, което изпраща инструкции в този дух на представителя си в Цариград барон Каличе. Прави впечатление, че Гр. Начович има почти идентично виждане с Г. Вълкович за компенсиране на австроунгарските интереси. И той мотивира своето мнение с необходимостта от по-скорошно свързване на София с Дунав чрез линията през Враца за Видин и реализиране на пряка връзка с Унгария, привличането на румънския транзит по това направление за Солун и за големите търговски интереси на България към същото пристанище.[141] Потвърждение за австроунгарската подкрепа предава ѝ Г. Вълкович, който получава подобна информация от Каличе. Баронът споменава пред българския дипломат, че по въпроса нищо няма да се предприеме, защото е изпратен за проучване в турския генерален щаб.[142] Информацията от Виена и Цариград опровергава съмненията, изказвани в българската дипломатическа преписка. Наяве излиза едно сдържано, но положително становище. Нюансите при неговото пресъздаване подсказват липсата на всякакъв ентусиазъм, какъвто е характерен за декларациите на английския и италианския посланик.

В българската историография се коментира, че това поведение е провокирано от позитивното отношение на английската дипломация към железопътното свързване в Македония, а също и за очертаващото се сътрудничество във военната сфера между Княжеството и Османската империя. Английският посланик в Цариград У. Уайт подкрепя изцяло този проект и е единственият дипломат, запознат от българска страна с предложението за движение на турски войски по БДЖ. Отделно британската дипломация е застъпник на идеята за двустранна турско-българска военна конвенция. Така интересите на Лондон и София изцяло съвпадат, като се допълват от икономическите изгоди, които предоставя линията София-Скопие-Солун за двете държави. Милчо Лалков възприема това мнение и го допълва с характеристика на австроунгарското поведение. Първоначално Дунавската монархия мълчаливо отхвърля българските начинания. В началото на

декември 1890 г. обаче се забелязва промяна в позицията на Виена, което се дължи според него на английската и италианската благосклонност към прокарваната политика. Външният министър Калноки прави тази стъпка, като си запазва възможността "да деформира" Стамболовите планове. Реализирането на проекта София-Кюстендил-Скопие се приема като възможно при едновременното построяване на Новопазарската железница и използването им за преграда срещу засилването на сръбската пропаганда в Македония, Черна гора и Босна и Херцеговина. Идентично мнение споделя и австроунгарският представител в София Буриян, който вижда посредством едновременното строителство на двата проекта отслабване на италианското влияние в Западните Балкани.[143] Иначе Буриян не вижда нуждата от българския проект: "Връзката Кюстендил-Куманово непрекъснато занимава Стамболов… Но когато става дума за Македония, то и Турция с България, пък и Сърбия с Гърция са против. При това положение за какво е постройката на линията Кюстендил-Куманово.".[144] Като самостоятелен проект българското предложение не получава безспорната подкрепа на австоунгарската дипломация. Това се дължи на известните резерви на Монархията към засилването на българското влияние в Македония. Тук е налице използване на един тактически прийом на привидна, декларативна подкрепа, която се прилага, за да не се предизвика отрицателна реакция в българското правителство към австроунгарската политика в района.

За разлика от Дунавската монархия Италия намира значително повече основания да подкрепи българския проект. Въпреки някои текущи проблеми с Княжеството, италианското правителство инструктира своя представител в Цариград да подкрепи българските усилия.[145] В основата на тази позиция е заключението за значително разширяване на двустранните търговски връзки и засилване на своето влияние при реализирането на жп връзката София-Кюстендил-Скопие едновременно с проекта Солун-Битоля-Адриатическо море и отклонението Битоля-Велес. Като по-незначителни са оценени възможностите за икономическо сътрудничество само през Солунското пристанище. Независимо от тази слаба перспектива и в този случай българският жп проект получава подкрепа.[146] Подобна позиция на Римския кабинет отговаря на следваната в този период политика за разширяване на политическото влияние. Конкуренцията между държавите от Средиземноморското съглашение създава предпоставки за балансиране с въпроса за железопътното свързване между България и Османската империя в Македония, като официално никоя от тях не отхвърля проекта. Той обаче е поставен в съчетание с други жп проекти или предложения от друго естество и не се разглежда като самостоятелен проблем. Подобен подход е възприет от българската дипломация, която трябва да задоволи допълнителните интереси както на Турция, така и на страните, които официално поддържат жп проекта.

Обсъждането на потенциалното свързване на българските и румънските жп мрежи и произтичащите от това ползи провокират Д. Греков да направи дипломатически сондаж в Букурещ. На българския представител е наредено да проучи основните аспекти на подобна възможност и на постигнатото до момента между Румъния и Сърбия, с изричното напомняне за готовността на правителството да пристъпи към строителство на жп линиите София-Кюстендил и София-Ряхово.[147] Българският дипломат провежда специален разговор с румънския външен министър и разбира, че споразумение за свързване на железниците им със сръбските не е подписано. Белградското правителство предлага да се построи мост на Дунав между Радуевац и Груя и свързваща жп линия по долината на р. Тимок от Радуевац до Ниш. Това не съвпада със стратегията на Букурещ, откъдето се стремят да превърнат пристанището Кюстенджа в основно за търговията на Средна Европа. Външният министър се отнася резервирано към предложението и мотивите вместо сръбския проект да се предпочете като по-изгоден и по-кратък българският вариант Ряхово-София-Кюстендил за Солун. Румънският интерес се проявява към направлението Гюргево-Русе-Шумен-Ямбол-Цариград и към предстоящото свързване на тяхната жп мрежа с австроунгарската при прохода Вулкан или на две други места.[148] Сондажът показва не само румънската политика, но и преките сръбски интереси. В Букурещ се стремят да превърнат Кюстенджанското пристанище не само в национално, но и със значение за целия регион. Затова нямат интерес да изпуснат трафика през сръбските или българските железници за Бяло море. По-голям интерес имат от реализирането на един непрекъснат железопътен проект от Цариград през Букурещ за Западна Европа, който да пренасочи част от международния трафик по този маршрут. Това е един известен проект от близкото минало, който остава нереализиран за сметка на конкурентния му вариант Цариград-София-Белград за Западна Европа. От своя страна, българската дипломация придобива факти, които потвърждават сръбския стремеж не само да контролират основния жп трафик на Балканите, а също и да утвърдят град Ниш като основен жп възел на полуострова. Това безспорно може да се постигне с изграждането на желаната от сърбите железница и мост на р. Дунав.

Сведенията за задвижването на процедурата в турската столица и за получаването на желаната чуждестранна подкрепа вдъхват известна доза оптимизъм сред управляващите в България. Въпреки първоначално позитивната информация, министърът на външните работи Д. Греков е значително по-резервиран. Той иска съвет и споделя със своя приятел и дипломатически агент във Виена Гр. Начович направените примамливи предложения срещу турското съгласие да се даде възможност за придвижване на техни войски по БДЖ и за българска военна помощ в случай на война в европейските владения на Империята. Министърът прави песи-

мистичен извод: "но аз все се съмнявам да се решат наскоро турците да построят тая железница…".[149] Още по-скептично е мнението на Гр. Начович: "Относително до скопчеванието на линиите ни с македонските, аз са съмнявам в резултата на преговорите в Цариград и везирът щеше да е един глупак, ако приемеше нашето предложение. Защо да троши Турция пари за направата на една линия, от която тя няма никаква полза. Нашите военни и стратегически обещания са като сичките обещания, бяла книга. Да се споразумеем ние с една компания, която да построи линията без да иска нищо от Турция, тогава работата се улеснява; но ние българите искаме да боядисваме гащи – знаеш с какво. Везирът ще върти Вълковича десет години с хубави приказки, с обещания като нашите и въпроса ще си стои на мястото, додето има везири у Цариград. Тъй също ще ни са откаже, ако поискаме да са построи тая линия от нашето съкровище, сиреч ако поискаме да имаме държавна линия в турската територия.". [150] Песимизмът на двамата известни политици се основава върху натрупания в продължение на години опит при взаимоотношенията с Турция. Отделно те са запознати с интересите на другите държави и едва ли са склонни безрезервно да приемат техните обещания. Гр. Начович се опитва да открие начин, с който да се убеди Османската империя. Препоръката да се потърси строителна компания, без да се ангажира Портата с финансирането на проекта, се съчетава с изричното напомняне България официално да не предоставя необходимите средства. Подобна компания трудно може да бъде извън познатите в Турция или ако е нова, да има подкрепата на сериозна банкова институция, но и в двата случая тя ще бъде свързана с някоя отделна западна държава или група държави, а също с финансови групировки. Това прави проекта заложник на още повече интереси, от които може да се спечели или загуби. Предложението е нов елемент за Стамболовата железопътна политика на България към Македония, която до този момент действа само чрез официалната дипломация, и изпълнението на предложенията се гарантира от държавата.

Втората стъпка след приемането на закона за построяването на жп линията Каспичан-София-Кюстендил, предприета от правителството на Ст. Стамболов, е да започне дипломатически преговори за свързване на българската мрежа с турската в Македония. Действията, провеждани в Цариград, са в познатия за кабинета стил, съчетани с допълнителни обещания и натиск. Следваната тактика се изработва постепенно в процеса на преговорите, а не се ползва готова схема. Предложенията, направени пред Високата порта, и осигуряването на чуждестранна дипломатическа подкрепа са елементи, които играят ролята на допълнителен стимул. Използването на държавите от Средиземноморското съглашение за външнополитически натиск изчерпва възможностите на правителството. България не разчита на Германия, изглежда, защото по-активен на Балканите е нейният съюз-

ник Австро-Унгария. Очертаващият се съюз на Франция с Русия сигурно изчерпва потенциала за помощ от Париж. Още повече държавите от Средиземноморската антанта са френски противници. Изключено е на фона на отношенията с Русия да се мисли за каквато и да е помощ, а по-скоро трябва да се очаква опит да се попречи и на това българско начинание. От София успяват да мобилизират максималните си възможности по отношение на благоразположените велики сили. Максимум е постигнат и в обема на предложенията към Високата порта. Може да се приеме за правилно мнението на Гр. Начович за осигуряване на компания, която да получи концесията и да извърши строителството със тайно осигурени от България средства. Въпросът е откъде държавата може да намери тези пари и надеждна компания, която да не попадне в определена политически или икономически негативна схема. Всичките усилия обаче са заплашени от провал, който се корени в мнителността на управляващите в Турция, в това число и предложението на Гр. Начович.

Оправдават се очакванията за затъване на българското предложение в процедурите на османската бюрокрация. Допълнително объркване настъпва след атентата срещу Ст. Стамболов и финансовия министър Хр. Белчев, извършен в София на 15 март 1891 г. Дипломатическият агент в Цариград вижда като стабилизиращ елемент за българското правителство окончателното решаване на въпроса с жп линията Кюстендил-Куманово и получаването на трети берат, предназначен за Велешката епархия. Това свое мнение той поддържа пред великия везир и австоунгарския посланик Каличе, от които получава положително отношение. Съществен недостатък на неговото намерение се корени в липсата на енергична поддръжка от Стамболовия кабинет и силната опозиция сред приближени на султана.[151] Разбираемо е съсредоточаването на българското правителство към разрешаване на проблемите за своето оцеляване. Неговата позиция може да се коригира относително по-лесно от другия негативен фактор.

Опасенията от категоричното противопоставяне на среди, приближени до султана, се оправдават. На 9 май 1891 г. излиза с решение специалната дворцова комисия, която е втората инстанция след Генералния щаб. Комисията оценява значението на жп линията София-Кюстендил-Скопие за Османската империя и съседните балкански държави – Сърбия и Гърция. Констатирано е възможно засилване на българското влияние за сметка на гръцкото в Македония и получаване на независима от Сърбия жп връзка със Солун. Отделно са отчетени съществените ползи за империята при стопанското развитие на районите, през които преминава, и от възможностите за бързо съсредоточаване на армията в пограничната зона. Въпреки тези положителни за Турция елементи комисията единодушно отхвърля необходимостта от бързото ѝ построяване: “Каквито и изгодни условия да ни предлага България за линията Кюстендил-Скопие, тази ли-

ния има за нас второстепенно политическо и стопанско значение. За нас от първостепенно значение е линията, която от Димотика или Фере през Гюмюрджина и Кавала би свързвала Солун, а чрез него и – румелийските области със столицата. Предвид на това за линията София-Скопие може да се мисли, след като се свърши линията Фере-Солун.”.[152] Текстът на решението е убедително доказателство за категоричната турска политика преди всичко да се строят жп линии с оглед на държавната сигурност, а на заден план са фактори от външнополитическо или икономическо естество. Той потвърждава също и често изтъкваните в дипломатическата кореспонденция опасения от подобна развръзка. На нивото на експертите България губи своите позиции, като основният шанс остава търсенето на политическо решение.

Политическият натиск е едно от главните средства, които се използват пред османската власт, както при други въпроси, така и за железопътното свързване с Македония. В средата на юни 1891 г. Ст. Стамболов се възползва от предложенията на гръцкия политик Хр. Трикупис за съвместни действия на балканските държави срещу Турция. Премиерът отказва и отново притиска Портата за сключване на военна конвенция и построяването на жп линията София-Кюстендил-Скопие. Неговите инструкции до Г. Вълкович са категорични и съдържат едноседмичен ултимативен срок за отговор, иначе България заплашва да оттегли исканията си и да се възползва от гръцките условия.[153] Българският дипломатически агент коментира с недоволство пропуснатите до този момент шансове да се застави Портата въпреки английската и австроунгарска външнополитическа подкрепа и препоръчва на премиера бързо започване на строежа на участъка София-Кюстендил, с цел да се даде допълнителен сигнал за българската решимост.[154] Той запознава великия везир със Стамболовите инструкции, като получава веднага отговор, че двете предложения се приемат.[155] Бързият отзвук по-скоро е стремеж да се успокои българският министър-председател и да се запази в орбитата на турската политика. Обещанието по нищо не се различава от дотогавашните подобни декларации на великия везир, от които по железопътния въпрос не произтича нищо в двустранните отношения.

В тази посока трябва да се разглеждат и уверенията от самия султан на аудиенцията в Цариград, дадена на новия български финансов министър Гр. Начович. Приемът е подготвен набързо, с австроунгарска помощ, и се възприема като знак за благосклонността на турския управляващ елит към българското правителство. На 28 юни 1891 г. Гр. Начович и Г. Вълкович са приети от Абдулхамид II. Финансовият министър изказва своята благодарност за турската политическа подкрепа и за даденото съгласие да се изгради съединителната жп линия Кюстендил-Скопие. На аудиенцията се случва едно събитие, което Г. Вълкович определя като инцидент.

Султанът потвърждава поддръжката за свързващата железница. След края на срещата българските представители са поканени да изчакат в приемната зала, като придружаващият ги церемониал-майстор Мюнир паша се връща обратно при султана. "Не след много, Негово Превъзходителство – става дума за Мюнир паша – се завърна при нас и ни попита дали великий везир ни е съобщил, че е излязло ирадето за железницата Кюстендил-Скопие." Интересно е защо тази информация се съобщава след срещата от церемониал-майстора, а не от самия султан. Това действие би трябвало да породи съмнение за откровеността на турската позиция. В допълнение на подобно подозрение идва и фактът, че се отлага и бързото разглеждане на въпросите от Министерския съвет поради предстоящия курбан-байрам. Окончателните решения остава да се съобщят по дипломатическите канали.[156] Трите нива, на които контактуват българските представители, подават идентични сигнали, но със значително отклонение от основното им съдържание. Особено впечатление прави султанският пропуск да уведоми директно българите за излизането на официален документ. Може да се приеме, че турските управляващи фактори говорят на един език, но с различен акцент. Всъщност Гр. Начович чува това, което до този момент чува Г. Вълкович, и което очаква още като дипломатически агент във Виена – само обещания, без никакви конкретни обвързващи документи.

Сигурно тези обстоятелства провокират Гр. Начович да предложи на Г. Вълкович промяна на следваната политика. Едновременно с продължаването на натиска финансовият министър смята чрез Каличе строителството на жп линията да се възложи на някое австроунгарско дружество. Мнението му не изключва използването на германска компания, но се плаши от налагането на волята на по-силната от двете държави. Самата аудиенция прави голямо впечатление в София, в това число за изключителен успех се приема обещанието за свързващата железница.[157]

Гр. Начович деликатно сондира Г. Вълкович и с една идея на директора на общите сгради за промяна на трасето по направлението Перник-Дупница-Струмица, като се свърже с някоя точка на линията Солун-Скопие, но може директно до Орфанския залив или Кавала. Мотивировката на този специалист се основава на слабата производителност на района около Кюстендил и близостта на линията до сръбската граница. Министърът не натрапва това становище и оставя Г. Вълкович да вземе последното решение.[158] Дипломатическият агент категорично се противопоставя на подобен ход на българското правителство. Той не приема като стопански по-изгодно трасето по р. Струма и още повече възможността да принуди Турция да построи няколко пъти по-дълга линия. Не вижда съществена опасност от близостта до границата на трасето през Кюстендил, защото подобно е разстоянието на функциониращата жп линия Враня-Скопие.

Той отхвърля и известния му факт за предпочитанието на Турския генерален щаб към линията Димотика-Кавала-Серес-Солун. "Вие знаете, че работата е веке свършена за скопчаването между Кюстендил-Куманово. Да подкачим сега изново нови предложения, то ще е равносилно да компрометираме ние сами успеха." – категорично заявява Г. Вълкович.[159] Спорът между двамата близки приятели и съратници по следваната политика показва стремеж да се намери най-изгодният работещ вариант, с който да се реализира непременно железопътното свързване с Македония. За разлика от дотогавашното направление на трасето в управляващите среди се прокарва ново за българската дипломация направление по долината на р. Струма. То е разположено паралелно на функциониращата железница по Вардарската долина и съдържа много по-различни геополитически и икономически характеристики. Отделно по него значително се скъсява разстоянието от София до Бяло море. На този етап обаче водещият преговорите в Цариград не е склонен да приеме радикална промяна на направлението със сериозните опасения от пълен провал на постигнатото, а защо не и на възможност от спекулации на турската страна между първия и втория вариант.

Политическият натиск в Цариград съвпада по време с един доклад на българския дипломатически агент в Белград Петър Димитров. Той анализира значението на жп връзката Враня-Скопие за сръбската пропаганда, като на място установява постигането на значителни резултати сред пограничното население. Дипломатът предупреждава правителството: "Въобще тука се върва, че чрез нея Сърбия ще спечели симпатиите на населението не само на Стара Сърбия, но и на Македония и по този начин да оздрави за в бъдеще своите притязания над тия две области до Солун.". Апелът му е колкото се може по-скоро да се построи свързваща железница между Скопие и Кюстендил.[160] Опасенията от 80-те години на XIX в. за засилването на сръбската пропаганда в Македония вследствие на пряката жп връзка получават фактическо потвърждение. Преимуществата на модерния транспорт резонират върху всички аспекти на живота, в това число засилват постоянните контакти, икономическото и културното проникване.

Подобно на предприетите действия през изминалото десетилетие, сръбската дипломация се опитва да попречи на българските намерения за изграждане на пряка жп връзка с Македония. Този път е предпочетен друг външнополитически съюзник, като усилията са насочени към Русия – основен противник на управляващите в София. Проблемът е честа тема на преписката между посланиците в Цариград, София и Петербург с външното министерство в Белград. С раздразнение се приема не само

жп връзката София-Кюстендил-Скопие, а и проектите от Видин и Ряхово до София, защото са паралелни на границата и може да послужат за заобикаляне на Сърбия. Посланикът в Цариград Стоян Новакович посещава руския представител Нелидов с намерението да получи повече информация и да го склони към съвместни контрадействия пред Портата. Руският дипломат споделя, че вече се е противопоставил на българските планове и съветва да не се започва атака пред официалната власт, а пред финансистите и предприемачите в Турция. Изглежда подобно е мнението на официален Петербург, защото оттам се въздържат от директен натиск върху управляващите в Цариград. Със задоволство се коментира отказът на предприемача Виталис да се ангажира с предложението за изграждане на свързващата жп линията поради финансови причини.[161] Сърбия се стреми да запази и да се възползва от преимуществото, което предоставя връзката от Ниш към Солун. С това не само се осигурява влиянието върху населението по трасето на железницата, но се контролира целият преминаващ трафик през Балканския полуостров. За Русия свързването на българските железници с Македония не може да нанесе някакъв сериозен удар. По-скоро нейното отрицателно мнение се корени в саботирането на всяко начинание на Стамболовото правителство.

Независимо от различните мнения сред министри от кабинета, като цяло през лятото на 1891 г. българската железопътна политика не претърпява съществени промени. След аудиенцията при султана, независимо от увъртанията, в София са склонни да пристъпят към следващия етап – осигуряването на предприемач за реализирането на проекта. Сведенията от великия везир за започването на процедура в тази посока провокират Г. Вълкович да предложи на Стамболовото правителство започване на едновременно строителство на българския и на турския участък. Стремежът е обектът да се изгради по възможност от един предприемач, което е допълнителна гаранция за реализирането му в срок и дава допълнителен стимул на изпълнителя.[162] Това свое мнение той защитава пред Гр. Начович, като го коментира в контекста на отказа на предприемача Виталис и при публикуването на обявата за търг на жп линията София-Перник. И в двата случая водещо е мнението за повишаване на икономическата рентабилност на линията и едновременното осигуряване на необходимите инвестиции. Отказът на Виталис да се ангажира с турския участък се доказва именно с прогнозите за слаб трафик и неспособността на България да построи своя участък.[163]

Започнатите от турската страна опити за осигуряване на компания нямат категоричната поддръжка на всички фактори. Доказателство за подобен подход е отново уклончивият отговор на султана, даден при срещата му в края на август 1891 г. с българския външен министър в Цариград. Д.

Греков докладва на Ст. Стамболов: "По въпроса за желязната линия Кюстендилска, който повдигнах, Н. Величество каза, че подир два-три дена ще пристигне в. везир, който ще натовари да съобщи отговора чрез Вълковича.".[164] Липсата на категорично становище и смяната на великия везир дават основание да се приеме, че турските управляващи предпочитат да протакат, а не да пристъпят към окончателно решаване на въпроса.[165] Обезкуражаването на българската дипломация проличава от един доклад на Г. Вълкович, изпратен на 21 ноември 1891 г. от Цариград, по повод италиански интерес към свързващата жп линия. Тамошният шарже д'афер маркиз де Бизио заявява подкрепата на официален Рим към българския стремеж за изграждането на жп линията София-Кюстендил-Скопие. Г. Вълкович споделя обаче, че "работата понастоящему е в застойчиво положение", има принципната подкрепа на двореца и Високата порта, но след завършването на приморската железница Дедеагач-Солун. Двамата се уточняват при евентуално раздвижване да се срещнат и уточнят съвместните си действия. От уточняващите въпроси, отправени към кабинета в София, проличава липсата на координираност между външното министерство и дипломатическото агентство в Цариград. Българският дипломат се оказва неосведомен за позиции по въпроси като: поддържа ли се становището една компания да поеме експлоатацията на двата участъка, поддържа ли се изградената до този момент политика и какво ново е постигнато. Той се оказва в положението да моли за конкретна информация.[166] Протакането от турска страна, допълнено от категоричното решение за изграждане първо на приморската линия, довежда до обезсърчаване на българското правителство. Железопътното свързване с Македония постепенно е изоставено като непосредствен приоритет на външната политика на Стамболовия кабинет. След около една година активна и балансирана с редица конструктивни предложения политика, България не постига желания резултат. Оправдават се очакванията на повечето от непосредствените участници в дипломатическите преговори, които познават детайлно турския манталитет и стил на управление.

Едновременно с дипломатическите усилия правителството на Ст. Стамболов предприема конкретни действия за изграждането на българския участък от свързващия жп проект. Първоначално вниманието е насочено към участъка София-Перник, с основната цел да се намери по-лесно решение за преминаването на Владайския вододел от познатия дотогава турски проект. С тази задача е натоварен главният инженер по постройка на жп линии при Министерството на финансите. Препоръката е да се открие трасе, с което значително да се намалят наклоните при преминаването от водосборния басейн на р. Искър в басейна на р. Струма.[167] Инженер-инспекторът Л. Рокерб допълнително е натоварен с проучването на цялото трасе през Кюстендил до турската граница.[168] Българският дипло-

матически агент в Цариград е инструктиран да поиска от турската страна разрешение за преминаването в нейна територия на една бригада от четирима инженери, двама рисуватели и четирима работници, които да направят оглед на непосредствената пограничната зона, за да се оформи изцяло проектът.[169] Сериозни спорове предизвиква предложението, поддържано от Л. Рокерб, за изграждането на тунел под Владайския вододел вместо изкопа, предвиден в турския проект. Допълнително натоварените с тази задача инженери не дават окончателно и категорично становище.[170]

Проучванията по трасето активизират местната администрация. При уточняване на мястото на гарата, предназначена да обслужва Кюстендил, инженерите сондират мнението на окръжния управител. От своя страна управителят запознава общинския съвет в града. Локализирани са две места – при моста на р. Струма или при новите градски лозя. Съветниците заедно с кмета и окръжния управител обсъждат възможностите и решават гарата да се построи максимално близо до града, в местността Модро поле.[171]

Понеже повечето от тези събития се развиват в средата на лятото и предимно през месец август 1891 г., когато преговорите с Турция са в напреднала фаза, правителството бърза и е склонно да не обръща съществено внимание на окончателните параметри в проектите. Доказателство за започването на интензивни действия е начинът на приемане на правителственото постановление с поемните условия и проектодоговора за строителство на участъка София-Перник. Кабинетът първо обявява датата на търга, а впоследствие приема необходимите документи, с което ограничава възможността за запознаване с изискванията на желаещите да участват в процедурата. В рамките на една седмица все пак излиза правителственото постановление.[172] Редът на предприетите действия произтича не само от припряността на София, но и от събитията, които се случват в турската столица. Именно в средата на август 1891 г. се водят преговорите с Виталис за ангажирането му с турския участък и се правят постъпки да поеме строежа на целия обект между София и Скопие. Изглежда правителството иска да знае дали чуждият предприемач ще поиска българската част и едва след като разбира негативната му позиция, пристъпва към окончателното оформяне на тръжните документи за публичната процедура.

Съгласно публикуваната обява търгът се провежда на 12 септември с перетръжка на 17 септември 1891 г. Първоначално печели предприемачът Тодор Балабанов с предложение от 5232000 лв. Но на последвалата перетръжка, на която задължително трябва да се подаде оферта с 5% по-ниска от вече постигнатата, най-изгодно е предложението на Л. Гию на стойност 4693500 лв. Още същия ден Т. Балабанов изпраща обоснован протест по проведената процедура, в която той не е допуснат, а на следващия за-

едно с Георги Мимиди, също предприемач, участвал в търга, предлагат нова, значително по-ниска оферта. Те заявяват готовност да построят жп линията София-Перник за 4458825 лв, а при отмяна на вододелния тунел предлаганата сума достига до 3800000 лв.[173] Симеон Дамянов защитава тезата, че зад Гию стоят неговите съдружници в спиртната фабрика край Княжево, Софийско – Иван Хаджиенов и Димитър Греков. Външният министър се възприема като лобист пред правителството и като фактор при осигуряването на необходимите финанси. Една от целите, която се преследва, е обезпечаването на фабриката с въглища от пернишките мини.[174]

Въпреки сериозното лоби, с което разполага, предложението на Л. Гию не е утвърдено и тръжната процедура е провалена. Вместо построяването на участъка София-Перник на французина е предложено да се заеме с проучването на цялото трасе до турската граница. Правителственото постановление излиза на 28 септември 1891 г., само няколко дни след неуспешния търг, което се приема като доказателство за ангажиментите на Стамболовия кабинет към Гию. В началото на ноември 1891 г. е одобрен и двустранният договор. Изпълнителят се задължава да изработи общ проект, ситуационен план и надлъжен профил на трасето, проекти за станционните здания, тунели, мостове и водостоци. Изрично изискване е поставено максималните наклони да не бъдат по-големи от 15 ‰, освен при изключителни случаи след обоснован доклад. Крайният срок за изработването на проектната документация до Кюстендил е 1 декември 1891 г., а до границата – 1 април 1892 г., с изричната забележка, че може да се съкрати по възможност от изпълнителя. Правителството прави един голям реверанс, като предоставя всички свои проучвания на разположение на Гию. Сумата, която се ангажира да му изплати, е в размер на 1000 лв за километър проучен път. Евгени Костов приема провеждането на цялата процедура в този вид като форма за компенсирането на Гию: "Но явно такава е "цената" за неодобрения преди време от правителството търг.".[175] Наличните факти за съдружието на Л. Гию с Д. Греков и текстът на сключения договор дават основание да се приеме едно подобно заключение. Кабинетът на Ст. Стамболов преследва крайната цел да получи необходимия му комплект от документи за бъдещото изграждане на жп линията София-Кюстендил-турската граница, но себестойността на вложения труд е значително по-малка от договорената цена. Резонен е и въпросът за краткия времеви период, през който трябва да се извърши проучването между София и Кюстендил – за по-малко от месец. Това е допълнително доказателство, че изпълнителят на този участък счита да се възползва максимално от съществуващите проекти.

Към края на 1891 г. въпросът за железопътното свързване между България и Османската империя в Македония повторно попада в застой, както в началото на годината. За разлика от първите месеци на годината,

когато се очаква решението на компетентните инстанции, в края на второто полугодие на българската дипломация става ясно, че турският приоритет е приморската линия. Всичките усилия, комбинирани с натиск и допълнителни предложения за военно сътрудничество и гаранции, не дават резултат. Постигнати са само устни обещания в съчетание с безкрайно протакане на окончателното становище. През целия период българската дипломация не излиза от формулираната политика и не търси допълнителна чуждестранна подкрепа, а едва ли би успяла да я осигури. Едновременно с мълчаливото турско несъгласие сред оформящите се противници се нареждат Сърбия и Русия. Белград е категоричен противник, защото с един реализиран жп проект допълнително се засилва българското влияние в Македония, а от Петербург се ръководят от стремежа да отстранят управляващите в София и поради това заемат отрицателна позиция и по този въпрос. Във вътрешнополитически план също не е постигнат никакъв напредък, единствено стремежът да се започне строителството на участък от българската част. Освен по чисто процедурни причини, провалът на това начинание безспорно се дължи на липсата на необходимите финансови средства. Правителството на Ст. Стамболов полага немалко усилия и запазва категоричната си позиция свързването с Македония да се извърши по направлението София-Кюстендил-Скопие. Затова доказателство са дипломатическата преписка и договореностите за проектирането на целия участък от столицата до турската граница.

От тази база продължават опитите да се склони Турция за постигането на необходимото двустранно споразумение. В средата на февруари 1892 г. при атентат в Цариград е убит Г. Вълкович. На негово място е изпратен Петър Димитров. Той още като дипломатически агент в Белград оценява необходимостта от железопътна връзка на България с Македония. Личната мотивировка е в съзвучие с провежданата дотогава политика, но новият дипломатически агент все още няма натрупания с годините опит на Г. Вълкович от престоя в турската столица. В края на април 1892 г. П. Димитров поставя пред великия везир Джеват паша въпроса за свързване на жп линиите по направлението през Кюстендил-Куманово. Турският политик обвързва решаването му с окончателното споразумяване между двете страни за експлоатацията на жп линията Вакарел-Белово.[176] Скоро след този разговор германският посланик в Цариград Радовиц отправя чрез българския агент съвет към правителството на Ст. Стамболов да не прекъсва изплащането на източнорумелийския данък и в замяна на това Турция може да се съгласи с построяването на линията Кюстендил-Куманово.[177] Макар че обвързването на проблема с румелийския данък не е поставен официално, от турска страна продължава настоятелно да се поставя съвместно с въпросите около жп отсечката Вакарел-Белово. На 12 май 1892 г. великият везир отново запитва П. Димитров за българското

становище както по този проблем, така и за направлението на свързващото трасе с Македония. На разговора Джеват паша отправя предложение свързването да се осъществи по долината на р. Струма. Българският дипломат принципно се съгласява с новото направление и докладва за него в София.[178] Инициативата за жп свързването отново идва от българската дипломация, но за разлика от предишните години то се поставя без съпътстващи предложения. Сега те идват от турската страна и обвързват идентични по тематика, но значително различни по същност и приоритет за двете държави проблеми. От Цариград се стремят да получат удовлетворение за окупацията на отсечката Вакарел-Белово, а в допълнение търсят максимална полза от направлението, през което да преминава жп линията между София и Солун.

Д. Греков отговаря бързо на дипломатическия агент: "Съобщете на великия везир, че княжеското правителство е съгласно да направи железницата, за да се свърже със Солунската, отгдето се окаже за по-лесно и поизносно и отгдето пожелае императорското правителство.". Той предлага инженери от двете страни да огледат терена и да определят точката за съединяване на жп линията.[179] Турското предложение получава публичност, защото от Цариград П. Димитров докладва за активност сред приятелски на България кръгове. Сред тях се откроява мнението на бившия директор на Източните железници Кюлман, който подкрепя изграждането на проекта Кюстендил-Куманово. Наред със съмненията за трудната местност и възможността на концесионера да осигури средства, друг важен мотив е отдалечаването от основните търговски центрове в Македония, каквато възможност създава Скопското направление, докато по Струмското се свързва само със Серес. "Тий са на мнение още, че първата линия ще бъде и в политическо отношение по-полезна за нас от втората." – съобщава в заключение П. Димитров.[180]

Към края на май 1892 г. е изработена мотивираната българска позиция. Стамболовият кабинет отдава предпочитание на проекта по долината на р. Струма. Освен политическите и търговските преимущества важна роля изиграва фактът, че в концесията за линията Дедеагач-Солун се предвижда отклонение от Серес до Горна Джумая. Изработен е и механизмът за сключване на необходимото споразумение – чрез двустранен договор, но се допуска възможността и чрез размяна на ноти. За презастраховка при възможен провал на концесията за приморската линия се държи Турция да поеме ангажимента за построяване на целия участък Г. Джумая-Солун. Остава да се уточнят след окончателната позиция на Високата порта направлението на трасето и сроковете за изграждането му. "Линията София-Джумая-Солун има две важни преимущества пред линията София-Куманово-Солун. Първо е по-лесна и по-ефикасна на българска територия и второто е че по нея разстоянието между София и Солун

е 120 км по-късо от това по линията София-Куманово-Солун." – изтъква Д. Греков пред дипломатическия агент в Цариград.[181] Българското правителство последователно прави реверанс на Турция, като остава на нея окончателното решение за избора на свързващото трасе. Независимо от това то отдава предпочитание на Струмското направление, което заедно с изтъкваните преимущества може да се възприеме като по-малко конфликтно по отношение на интересите на съседните държави. Напред е изведен българският приоритет, с риск да се засегнат някои приятелски настроени среди, привърженици на Скопското трасе.

Сходно с правителственото мнение споделя железопътният специалист П. Николов. Той анализира възможностите за свързване на БДЖ с турските в Македония и препоръчва Струмската линия. Тя се анализира като технически по-лесно изпълнима, по-къса на разстояние и безспорно по-евтина от вариантите София-Кюстендил-Куманово-Солун и София-Кюстендил-Царево село-Щип-Градско-Солун. Допълнително преимущество се открива с близостта ѝ до Бобовдолския каменовъглен басейн, което дава основание нейното трасе да бъде основно и от него да се отклони евентуалната връзка към Куманово. Потенциалното трето трасе през Кюстендил-Царево село-Щип-Градско е отхвърлено също като по-трудно за изграждане и по-дълго на разстояние. За П. Николов като цяло свързването с Бяло море е жизненоважно за държавата, наравно с функционирането на жп линии до Варна, Бургас и Видин, чрез които заедно с линията Цариград-София-Белград се осигуряват основните направления за българския внос и износ.[182] Преимуществата на проекта по долината на р. Струма доминират в политическите и инженерните среди в този период от Стамболовото управление. Пред по-лесното за построяване на българска територия и по-краткото разстояние до Бяло море отстъпват аргументи за политически по-важното Скопско трасе. Премълчават се много условности и двояки доказателства. Безспорно трасето по Струма е по-лесно на българска територия, но отсечката за изграждане в Турция има съществени трудности и при евентуалното ѝ цялостно изграждане от Г. Джумая до Солун не е по-къса с тази от кюстендилската граница до Куманово. По-краткото разстояние може да нанесе сериозен удар и да намали значително българския внос и износ през черноморските пристанища за сметка на Солун. В преследването на крайната цел правителството на Ст. Стамболов е склонно да направи компромис, който наравно с изгодите има своите слаби страни.

Към всичките позитивни страни една безспорно съществена причина за приемането на Струмското направление е предстоящото строителство на приморската линия Дедеагач-Солун и българската дипломация залага съществени надежди, като следи процедурите по отдаване на концесията на френски предприемач. Недотам оптимистични стават сигналите от П.

Димитров след публикуването на концесионния договор, от който липсва отклонението Серес-Г. Джумая. Разговорът му по тази въпрос с великия везир също прави впечатление с увъртанията от турска страна. Като изказва своето лично предпочитание към Струмското трасе по стратегически причини, Джеват паша отказва да даде категоричен отговор с мотива, че то не е проучено. В познатия стил се прави уговорката за предстоящо обхождане на трасето и сравнението му с Кумановското и едва тогава да се даде категоричен отговор. Подобен развой притеснява българския дипломатически агент от протакане и той се стреми да ускори процедурата.[183] Още по-обезсърчителен е разговорът му с министъра на обществените сгради Тевфик паша. Турският политик изтъква причините за отказа на френския концесионер Бодуи от отклонението Серес-Г. Джумая. В основата е трудният терен, който повишава стойността на строежа и рефлектира върху километричната гаранция. Опасявайки се от протакане на предстоящото проучване, П. Димитров търси съдействието на английския посланик К. Форд, който обещава своята подкрепа[184]. Независимо от бързия и положителен български отговор на новото турско предложение не следва бързо развитие на въпроса в Цариград. Фактите показват по-скоро стремеж да се протака и спекулира между двете направления, вместо да се пристъпи към окончателно решение. Прилага се схема, която вместо да облекчи, допълнително усложнява железопътния въпрос между двете срани.

Навлязла в такава игра, българската дипломация изработва своята тактика отново постепенно, като използва познати прийоми. На 13 юни 1892 г. Д. Греков обобщава следваната политика и инструктира П. Димитров да продължи да настоява за железопътно свързване по предпочитано от Турция трасе, като българският приоритет остава Струмското направление с категоричното условие ангажиментът да бъде до крайната точка на Бяло море. Външният министър настоява да се изработи първо един договор, в който да се приеме жп свързването по принцип, а в един срок между три и шест месеца да се определи конкретното трасе. Задължителен елемент в споразумението е уточняването и на краен срок за цялото изграждане на линията. При следването на тази политика дипломатическият агент е натоварен да поиска съдействието на английския, италианския, германския и австроунгарския посланик, като от последния да скрие българското предпочитание към Струмското направление.[185] Явно опасенията идват от удара, който може да понесе търговията на Дунавската монархия в България от един директен и по-къс път до Бяло море при вноса на другите западноевропейски държави. Независимо от липсата на конкретните причини П. Димитров докладва за охладняване на Виенската дипломация по железопътния въпрос. “Г-н барон Каличе, тукашний австрийски посланик, с когото ся виждам почти ежедневно на Буюк Дере, не ся интересува много от тоя предмет. Той даже отбягва да ми говори по

него.” – съобщава българският дипломат. Безрезултатни се оказват първите опити да се сондира италианската и германската подкрепа, великият везир продължава да увърта, а в някои турски вестници излизат негативни публикации, които се приемат като опит за допълнително замъгляване на мнението на официалните фактори.[186] Въпреки уверенията от Джеват паша за придвижване на въпроса до султана и след това даването на ясен отговор[187], българският дипломатически агент е инструктиран от София да поиска аудиенция при Абдулхамид, с когото да разговаря за свързването на железниците в Македония.[188]

В изпълнение на тази задача е поискана среща и на 4 юли 1892 г. П. Димитров и министър Гр. Начович са приети в двореца. От султана получават отговор, че е назначена специална комисия, която да даде своето становище за една от двете линии, и веднага ще последва окончателното решение.[189] Нова негативна вестникарска публикация[190], продължаващото бавене от страна на великия везир – са сред причините П. Димитров да сподели с министър-председателя Ст. Стамболов: “Както писах официално г-ну минисъру Грекову, аз ще настоявам тук дето и пред когото трябва за дано султанът издаде ираде за свързването на реченатa железница, но вярвам, че тоя резултат не ще добие скоро. Портата е пословична със своята медленост и протакание даже на съвсем маловажни работи.”.[191] Компромисът, който е склонна да направи българската дипломация, като остави Турция да избере трасето за свързване за сметка на бързо задвижване на въпроса, не дава резултат. Формулата, предлагана първо да се подпише принципно споразумение, а след това да се уточни конкретното трасе, също не сработва. За сметка на това турската дипломация прилага познат механизъм, като маскира намерението си да протака със създаването на специална експертна комисия. Българската дипломация разчита този ход, но не разполага с лостовете, с които да ускори процедурата. Още повече публикации в известни издания и студеното отношение на австроунгарската дипломация не могат да се компенсират само с декларативната подкрепа на английския посланик.

Австоунгарското съгласие с българския жп проект в края 1890 г. се коментира от М. Лалков и Р. Мишев като опит да се обезсили английското влияние в София. В средата на 1892 г. подкрепата на Лондон не е толкова категорична, което дава основание от Виена да демонстрират своето негативно отношение. Д. Греков провежда разговор с външния министър на Дунавската монархия граф Калноки, но не успява да получи неговото съгласие за българските планове. Това се оценява като действие, насочено срещу разширяването на българското икономическо, културно и политическо влияние в Македония, елиминиране на търговската конкуренция от западноевропейски стоки, пораждаща се след прякото свързване с Бяло

море, и отстояването на австроунгарския приоритет за построяване на жп линията Сараево-Косовска Митровица за пряка връзка между Виена и Солун. Новопазарският проект образно е характеризиран от М. Лалков като "геополитически клин" между Сърбия и Черна гора. Но работата против българския проект той възприема за политика, "обслужваща целите на Белград".[192]

Имперската политика на двойната монархия безспорно преследва такива цели. Независимо от възприемането на София за основен балкански партньор, елиминирането на потенциална конкуренция е нейна основна задача. Протакането от турска страна, което е породено и от австроунгарското несъгласие, се наблюдава със задоволство от сръбската дипломация. Няколкократно дипломатическият представител в Цариград уведомява Белград за неуспеха на българските опити да се склони Високата порта и със задоволство коментира отказа на турските политици.[193] По-благосклонна е италианската позиция. От Рим се съгласяват с проекта по долината на р. Струма и дават инструкции за поддръжка в Цариград, но с условието това са стане едновременно с посланиците на Австро-Унгария и Англия.[194] Подобно единодействие едва ли може да се постигне, което девалвира италианската подкрепа. Остава само възможността от активизиране на английската дипломация, на която се залага най-много. В този план са и изказванията на П. Димитров за съдействието на официален Лондон пред Високата порта. Като цяло на този етап обаче не може да се говори за последователна подкрепа от Англия.[195] Френската и руската помощ са изключени, още повече двете държави подготвят подписването на военна конвенция, която поставя основите на Съглашението или Антантата.[196] По отношение на съдействието от страна на великите сили от Стамболовия кабинет продължават да разчитат на дотогавашните си партньори. Допуска се и евентуална германска подкрепа. За разлика от предишните години обаче вече ясно се очертава поляризацията на отделните държави. След като е превъзмогнато английското доминиране, Австро-Унгария излиза от привидното си позитивно отношение и демонстрира очакваното и прогнозирано неодобрение. Българското лоби е значително по-слабо, което допълнително подронва придобилата по-компромисни черти позиция на София.

Явно с цел да промени неблагоприятния за държавата изход, но безспорно не само заради този въпрос, Ст. Стамболов подновява желанието си да се срещне със султана. Междувременно в средата на юли 1892 г. великият везир заявява готовност до няколко дни да назначи експертната комисия за оценка на трасетата.[197] На 31 юли 1892 г. Ст. Стамболов е приет от султан Абдулхамид II. Въпреки че в доклада на П. Димитров за аудиенцията няма конкретна информация за железниците към Македония, едва

ли министър-председателят не е поставил този въпрос. Българският държавник е последователен поддръжник на тази политика и не би изтървал подобна възможност, за да получи необходимото съгласие. Независимо от проведената аудиенция след нея не са издадени нужните документи, което показва, че дали е имало обещания или не, нищо не произтича в тази посока от срещата.

Още повече няма никакъв оптимизъм и в докладите на П. Димитров. В средата на септември 1892 г. той информира Д. Греков за поредния разговор с великия везир. Този път поводът е пристигането на концесионера на приморската линия, французина Бодуи, в Цариград. Българският дипломат иска везирът да пристъпи към назначаването на експертната комисия, но получава отказ: "От всичко това разбрах, че Портата не иска да бърза със свързването на Солунската железница с нашата.". П. Димитров провежда отделни разговори и с двама от предприемачите на приморската линия. Опитът му да убеди Бодуи да поиска от Портата свързващата линия Серес-Г. Джумая срещу изграждането и на българския участък, не успява, защото концесионерът изтъква като основен аргумент трудния терен, който оскъпява обекта. Ако Стамболовият кабинет се съгласи да поеме част от разходите, може да се проведат нови преговори. Другият представител Вийр споделя мнението първо да се постигне споразумение между двете държави и тогава да се търси предприемач. Разминаването в позициите дава основание на дипломатическия агент да заключи, че между тях няма ясно становище по този въпрос.[198] Все пак концесията за приморската линия продължава да заема място в плановете на българската дипломация. Наблюдават се всички процедури около коригирането на договора, подписването му и утвърждаването с надлежен ферман. Следят се действията на предприемачите по осигуряването на необходимия капитал. Първоначално Бодуи заминава за Франция и Англия, но се работи за привличането и на Отоманската банка.[199]

Д. Греков инструктира П. Димитров да поиска от великия везир българският инженер Шурман да направи оглед на трасето от границата до Демир Хисар.[200] Въпреки няколкократните опити на дипломатическия агент везирът не провежда разговор със султана, за да получи неговото съгласие.[201] Този факт принуждава П. Димитров да поиска от Ст. Стамболов съдействие чрез турския комисар в София да се интервенира пред Абдулхамид. Отделно българският представител замисля да потърси помощ от Сюрея паша, но се страхува да не раздразни великия везир.[202] Според него единствено с привличането на Отоманската банка към финансовата група за линията Дедеагач-Солун "ний ще имаме повече шансове да добием свързването на реченатa железница със софийската откъм Джумая-Дупница, защото се вярва, че тя ще се старае да я направи, колкото е възможно по-производителна и по-ползотворна.".[203] Българската дипломация се

ориентира към известна промяна на следваната тактика. Обезкуражена от постоянното шикалкавене и протакане на преговорите от турска страна, тя извежда на предно място осигуряването на концесионер, а след това подписването на междудържавен договор. При подобна комбинация, обаче правителството трябва да се ангажира с обезпечаване на финансови средства не само за своя участък, но и да заплати част от строежа на съседите. Доколко възможно е осигуряването на пари при положение, че кабинетът търси заем за изграждането на основната част от собствената си железопътна мрежа.

Назначаването на нов дипломатически агент в Цариград съвпада със значително изменение на следваната от Турция позиция по въпроса за железопътно свързване в Македония. От Високата порта лансират идеята това да стане по ново направление, на което българското правителство веднага се съгласява. Новото трасе е познато на управляващите и е обект на дискусия, но Г. Вълкович мотивирано стопира възможността то да бъде предложено при преговорите. Със своя богат опит и връзки в Цариград той по-лесно може да усети, че с предложението на Високата порта свързването да се осъществи по долината на р. Струма, се преследва преди всичко допълнително спекулиране и възможност за лавиране, този път между два варианта. Към нежеланието да се сключи споразумение за изграждането на железницата Кюстендил-Куманово, се прибавят допълнителни процедурни спънки, нови комисии, затъване в бюрократични машинации, отдаване на предпочитание към едното, а след това към другото трасе, с цел чрез безкрайно протакане да не се допусне необходимото за българската държава свързване с Македония. В допълнение София не успява да организира сериозно лоби от приятелски настроени велики сили, а по-скоро губи част от получаваната дотогава подкрепа. Не сработва и тактиката да се привлече предприемач, а след това да се сключи необходимата двустранна спогодба. Получава се един омагьосан кръг да се поставя въпросът, да се дават обещания, които обаче не се изпълняват. В крайна сметка българската дипломация е поставена в безизходно положение. Железница с Македония може да има, но когато Турция реши това.

В неблагоприятен план се развиват и опитите за построяване на линията на българска територия. Преговорите за осигуряването на стомилионен заем за изграждане на утвърдените по закона от 1889 г. обекти – жп линията Кюстендил-София-Каспичан и пристанищата Варна и Бургас, се проточват. Дори Австро-Унгария, несъгласна с железопътното свързване в Македония, стимулира получаването на кредита от виенската банка Лендербанк. Договорът за отпускането на 142 780 000 франка от тази кредитна институция е утвърден на 23 октомври 1892 г. от Народното събрание.[204] Липсата на финансови средства забавя строителството на железницата, при положение че законът допуска разделянето ѝ на по-малки участъци.

Изглежда това е причината за промяната на начина на построяване. В няколко постановления от 1892 и началото на 1893 г. Министерски съвет нарежда изграждането на жп линията София-Перник да се извърши по стопански начин върху старото турско трасе. Обектът се ръководи от директор и се разделя на три секции (лозове), по-сложните съоръжения (мостове, станционни здания и др.) се отдават на предприемач, всеки данъкоплатец от Софийски окръг се задължава да изкопае по 30 куб. м земя или да заплати налог в размер от 20 лв.[205]

Сериозна дискусия предизвиква направлението на трасето и специално преминаването на Владайския вододел. В проекта на Гию са разработени няколко варианта за преодоляването му. Самият проектант се възползва максимално от протекциите на своите политически приятели и не спазва договорените срокове за цялата линия до границата. Той извършва проучването до Кюстендил през 1892 г., а до крайната точка при с. Гюешево през 1893 г., като трасето е с дължина 142 кми според него за построяването му е необходима сумата от 38940960 лв. Край на споровете за проекта София-Перник е сложен, след като инж. Шурман отново прави проучване и предлага строежът да се направи по турското трасе, по което са извършени част от изкопните работи. Отпадат идеите за тунел под вододела и изискването в целия проект до турската граница да няма наклони, по-големи от 15 ‰.[206] Трасето започва от гара София, изкачва се по левия склон на Владайската долина с максимален наклон от 25 ‰, преминава вододела с изкоп и се спуска със същия наклон към долината на р. Струма, като след това в равнинен участък достига до гара Перник. Предвидено е отклонение до каменовъглената мина. Цялата линията е дълга 34 км (32 км са основната линия, а останалото е клон до мината). Проектът предвижда построяването на един мост с дължина 30 м и един с 25 м от стоманени конструкции. Другите съоръжения – водостоци, подпорни стени и по-малки мостове се строят на място от предприемачите. За директор на постройката е назначен главен инженер М. Момчилов. Работи се с различна интензивност при редица проблеми с предприемачите и с изпълнението на пътната повинност. Отказът да се отработват задължителните дни, принуждава правителството да ангажира наемни работници и железопътната рота от армията. Според твърденията на директора М. Момчилов линията София-Перник е построена само за 125 работни дни с постоянен правителствен натиск да се пусне в срок до края на ноември 1893 г. Изграждането на обекта струва 5127743 лв.[207]

Тържественото откриване на жп линията е извършено на 8 декември 1893 г. на гара Перник от княз Фердинанд в присъствието на министри и народни представители. “Тя е началото на оная мрежа, която ще премине през средата на Отечеството ни и е предназначена да свърже в бъдеще Черното с Бялото морета.” – казва в словото си князът. Едновременно с

главната цел за строеж на свързваща железница с Македония се преследва не по-маловажната задача да се изгради линия до каменовъглен басейн, което е от особена важност за развитие на индустрията в държавата. Обезпечават се железниците с въглища собствено производство и се ограничава необходимостта от внос на тази суровина.[208] Различни оценки получава начинът на изграждане на жп линията. Добрин Мичев фаворизира използването на ангариен труд под формата на задължителна пътна повинност и насилието, упражнявано при провеждането ѝ.[209] Защитават се и тези за големи финансови злоупотреби. Тук по-обективен е Евгени Костов, който приема възможностите за отклоняване на средства по-скоро като изключение. Доказателства в тази посока са строгият контрол, упражняван от държавните органи при строителството, и приемането на обектите.[210] По-скоро значителни средства са отклонени при проектирането на цялата линия от Л. Гию, който се възползва максимално от благодетелите си и извършва не само скъпоплатено проучване, но неговите идейни варианти не са използват за първия участък. Оскъпяването на линията София-Перник дава основание стопанският начин на изграждане на отделни железници да загуби своята привлекателност и да се предпочете отдаването им чрез търг на предприемач. Въвеждането в експлоатация на жп линията София-Перник оказва позитивно значение за развитието на българската икономика. Направена е сериозна крачка към изграждането на българския участък от проекта за връзка с Македония. От всички действия, предприети от правителството на Ст. Стамболов, това е безспорно голям успех, но все още с ограничено значение за крайната цел на неговата политика.

В края на 1893 г. започват да действат двете нови министерства, утвърдени след промените на Конституцията, извършени от Великото народно събрание. В едното от тях – Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията, са включени железопътните структури. С разрастването на строителството в страната нараства необходимостта от по-стриктно планиране и контрол при изграждането и експлоатацията на линиите. Това министерство има основно влияние при решаването именно на тези вътрешнополитически аспекти. Едно друго събитие с международно значение за македонския въпрос се случва в Солун на 23 октомври 1893 г. – създадена е Вътрешната македоноодринска революционна организация (ВМОРО). Появява се организираното освободително движение, което постепенно се превръща в един от основните фактори на българската политика в Европейска Турция.

Основен проблем пред кабинета остава сключването на необходимото двустранно споразумение за свързване на жп мрежите в Македония. Българската дипломация продължава да следи развитието на железопътното съперничество на Балканите и изграждането на започнатите обекти. Английската дипломация анализира строителството на линията Солун-Бито-

ля и Дедеагач-Солун. Съществено внимание е обърнато на параметрите в договора за приморската железница. Освен известните отклонения към пристанищата Порто Лагос, Кавала и Орфано британците знаят за залегналата в споразумението възможност да се изгради на следващ етап след основната линия отклонение към Г. Джумая. Тази жп връзка се коментира в твърде условен план, съгласно интересите на Турция и концесионера, но се възприема като съществена част от споразумението. Италианската активност към проучване на трасето между Битоля и Адриатическо море също се следи внимателно от английските представители.[211] Българският дипломатически агент също докладва за обиколка, предприета от съветника в италианското посолство маркиз де Блезио в западната част на полуострова, и тайната му цел да огледа местността за най-удачна жп връзка с Адриатика. П. Димитров съобщава и за активността на Австро-Унгария в Цариград, целяща изграждането на връзката Сараево-Косовска Митровица. Той оценява директния път със Солун като удар срещу бъдещото обединение на Сърбия и Черна гора и за скъсяването на разстоянието за германските и австроунгарските търговци. Двойната загуба за Белград и не по-малката за Цетине довеждат до тяхното противопоставяне в турската столица.[212] Едва ли двете балкански държавици имат толкова големи възможности да повлияят на Високата порта. Те са само маши на негативно настроените велики сили, подписали Берлинския договор, даващи своето съгласие подобна жп линия да бъде изградена, когато поиска Австро-Унгария. Големите европейски държави продължават да наблюдават и своевременно да стопират всеки проект, който не отговаря на техния интерес.

Наличието на трасето Серес-Г. Джумая в концесионния договор за приморската линия между френския предприемач и Турция, което е известно за английското правителство, остава скрито за българския кабинет. Увъртанията за отпадането му от първоначалния вариант изглежда убеждават българската страна в този факт. Затова на 3 март 1894 г. П. Димитров пише с изненада на Д. Греков за съществуването на специален член в публикуваните книжа на концесионния договор. Близо две години след обнародването на първото споразумение, в което отсечката не е спомената, излиза наяве, че тя е скрита от българското правителство. Не само че тя съществува, но при отказ да бъде построена, след изрично желание от турска страна, концесионерът губи правата си и върху клона до Орфанския залив. Министърът на обществените сгради Тефик паша продължава да увърта и първоначално отказва достъп на П. Димитров до официалните документи, но впоследствие го кани и му предоставя един екземпляр.[213] Правителството на Ст. Стамболов от активна страна в преговорите с Турция се превръща в пасивен наблюдател на железопътната политика в империята. В допълнение прилаганата от Цариград тактика се оказва по-успешна и заедно с предприемача крие за Струмското направление няколко

години. Изглежда и при концесионера надделява желанието да пази в тайна ангажимента си за линия Серес-Г. Джумая, защото българското правителство прави няколкократни реверанси, за да го привлече на своя страна. Вероятно по-големи сили му въздействат в тази посока.

Правителството не повдига въпроса за свързващата линия с Македония при провеждането на преговорите за железницата Вакарел-Саранбей. До тях се стига, след като на 29 януари 1894 г. е окупирана отсечката Белово-Саранбей, и е включена в експлоатация от БДЖ. Така към предишния проблем с участъка Вакарел-Белово се прибавя още един. Преговорите се провеждат с посредничеството на Австро-Унгария, като се включва и германската дипломация. В началото на април 1894 г. са подписани две споразумения, с които са удовлетворени интересите на Османската империя, България и Компанията на Източните железници. Официалното преминаване на жп линията под контрола на БДЖ се приема за последния успех на правителството на Ст. Стамболов. В средата на май 1894 г. министър-председателят подава поредната си оставка, която този път е приета от княз Фердинанд.[214] Изглежда българската дипломация не иска да усложнява проблемите около линията Вакарел-Саранбей с допълнителен въпрос за свързването на железниците в Македония, макар че Турция неведнъж спекулира с него при преговорите. Крайната цел на правителството е да приключи с успех поне един от двата, като се използва австро-унгарско посредничество, а тази държава е сред противниците на пряка железопътна връзка между България и Македония.

След изпълнението на железопътните задължения, произтичащи от Берлинския договор, България се ориентира към провеждането на последователна политика за свързване с Македония. Правителството на Ст. Стамболов разработва своя стратегия и тактика във вътрешно- и външнополитически план. Прокарването на закон, който предвижда изграждането на жп линията на българска територия, е последвано от проучването на цялото трасе и строителство на първия участък от София до Перник. Въпреки фактите за злоупотреби и облагодетелстване на близки до властта предприемачи, държавните железници получават проект до границата и са свързани със собствен източник на гориво.

Българската дипломация полага много усилия да постигне сключването на споразумение с Турция и изграждането на свързващата линия. Последователно се оформя тактика, която в различни моменти се променя и допълва с различни предложения. Те се използват като допълнителен стимулатор едновременно с политическия натиск, упражняван в познатия за Ст. Стамболов стил. Паралелно с това се осигурява подкрепата на приятелски настроените велики сили, които обаче имат променлив характер, и в различни моменти действат съгласно интересите си. С позитивно отношение се откроява позицията на Англия и Италия, а с негативно на Ру-

сия и съседна Сърбия, като Австро-Унгария използва гъвкав подход – от привидно одобрение до твърдо неодобрение. Отделно страната трябва да се съобразява с влиянието на големите мултинационални компании, които са взаимосвързани в политиката на велики сили покровителки.

Докато тази тактика е характерна за по-голяма част от управлението на Ст. Стамболов, към неговия край започва да се прилага по-различна, автор на която е Гр. Начович. Дипломацията започва първо да търси предприемач, който да получи концесията, и с българска подкрепа да пристъпи към строителство и едва след това да се сключи междудържавно споразумение. Склонността към компромис се проявява и при определянето на свързващото трасе. Едновременно с проекта София-Кюстендил-Скопие от Високата порта се лансира проектът София-Г. Джумая-Серес-Солун. Кабинетът оставя първо да се произнесе Турция, като показва предпочитание към второто направление. Независимо от тази готовност Портата използва всяка подробност, включително и предпочитанието на едно от двете трасета, за да противодейства на българските искания. От дипломатическите усилия не е постигнат съществен резултат.

През управлението на Ст. Стамболов се оформя ясна стратегия за железопътно свързване на България с Македония. Използват се различни тактически прийоми на дипломатическото поле, паралелно с вътрешнополитически действия за започването на своята част. Изяснени са основните идеи за свързващи направления и е оформен конкретният приоритет на държавата. Поставя се основата на последователна железопътна политика на България по отношение на Македония.

ПОЛИТИКАТА НА К. СТОИЛОВ – СТРОИТЕЛСТВО И ДИПЛОМАЦИЯ

След изненадващото приемане на оставката на Ст. Стамболов на 17 май 1894 г. княз Фердинанд започва консултации за съставяне на ново правителство. Кабинетът на Народно-либералната партия пада от власт при съществена промяна на вътрешно- и външнополитическата ситуация. По-голяма част от опозиционните партийни лидери и техните формации се обединяват в Съединена легална опозиция. Именно от техния състав е назначено новото правителство. За министър-председател е определен д-р Константин Стоилов, който поема ресора и на вътрешното министерство, а министър на външните работи и изповеданията става Григор Начович. Двамата са известни български политици с опит в управлението на Княжеството. Те имат ясна представа по въпроса за железопътното свързване на България с Македония – премиерът от 80-те г. на XIX в., а Гр. Начович оттогава и от началото на 90-те г. на века, и двамата действали в качеството на министри и дипломатически представители. За К. Стоилов жп връзката има кардинално значение за успеха на българските усилия при решаването на македонския въпрос. Външният министър не само притежава информацията за преговорите в началото на 90-те г. на XIX в., но споделя едно реалистично становище за следването на успешна тактика, която да доведе до изграждането на свързващата железница.

Новото правителство, разнородно по политически състав, започва своята дейност в няколко насоки. Сред важните вътрешнополитически задачи са провеждането на избори за обикновено народно събрание, стабилизирането на финансите, дават се сигнали за намерението да се насърчава развитието на местната индустрия и земеделието, позитивно е отношението към изграждането на нови жп линии в държавата. Във външнополитически план декларативно се следва дотогавашната политика. Сред основните въпроси е признаването на княз Фердинанд и защитата на правата на българите в Македония и Одринска Тракия. Съществен аспект на външната политика е подобряването на отношенията с Русия.[215]

Кабинетът действа предпазливо в отношенията си с Османската империя. Предпочетено е запазването на добрия тон с цел разширяване на религиозните и просветните привилегии на българите. Като индикатор на следваната политика обаче е използван въпросът за железопътното свързване с Македония. Стремежът е да се разбере готова ли е Турция за изпълнението на взаимните ангажименти. На П. Димитров е наредено да направи запитване пред Високата порта. На 18 август 1894 г. с обстоен доклад българският дипломатически агент запознава външния министър

за постигнатото до този момент. На първо място е обърнато внимание на проекта по долината на р. Струма. Това се дължи на факта, че трасето фигурира в договора на френския предприемач Бодуи с Портата, екземпляр от който е изпратен в София. П. Димитров разговаря с Бодуи и получава уклончив отговор. Французинът прогнозира възможност за започване на строителството след 2–3 години. Отделно той иска допълнителни гаранции от Турция, защото 15 км от линията се изчисляват по 250 хил. франка километърът, а други 15 около границата при Г. Джумая по 600 хил. франка на километър поради необходимостта от прокарване на тунели. П. Димитров цитира предложението за взаимодействие с фирмата, ръководена от Бодуи: "Ако българското правителство влезе в тайно споразумение с тая компания прибави той и ѝ даде гаранцията, която Портата би отказала тя може да се натовари с построяването ѝ.". Предприемачът съветва през бъдещите две години да не се повдига въпросът пред турските власти. Българският дипломатически агент предлага на правителството да се започнат едновременно преговори с Източните железници в Цариград и София за изграждането на линията Кюстендил-Куманово. Той провежда и специален разговор с директора на Компанията, който му обещава да направи проучване. Според П. Димитров султанът и Високата порта едва ли биха се ангажирали, затова единственото решение е съдействие между българското правителство и компания предприемач. При избор на Бодуи хазната в София допълнително се натоварва с разходи.[216]

От проведен разговор с великия везир и с министъра на обществените сгради Тефик паша се потвърждава песимизмът на дипломатическия агент. Двамата политици премълчават своята позиция и оставят България сама да предпочете направлението за свързване. Те илюстрират турската незаинтересованост от жп строителство в европейската част на империята с отказа да се предостави на английска компания изграждането на линия от Скопие през Скутаре до Медуа на Адриатическо море, въпреки застъпничеството на британския и италианския посланик. П. Димитров изтъква икономическите преимущества за линията Дедеагач-Солун чрез свързването ѝ със София, но отново е париран от демонстрирана незаинтересованост. Неговият извод е за липсата на всякакво желание от турска страна към свързването с българските железници в Македония.[217] Първите стъпки, предприети в Цариград, се оказват обезкуражаващи. От страна на империята продължава да се спазва политиката, следвана през последните години на Стамболовото управление. Изпробването на тактиката да се осигури стабилна компания, която с тайна българска финансова помощ да изгради жп линията, поддържана в миналото от Гр. Начович, получава известна подкрепа, но за по-късен времеви период. И двете основни компании в Македония се въздържат от поемането на категорични ангажименти.

Известна доза оптимизъм се появява в един доклад на П. Димитров от края на ноември 1894 г., провокиран от информация в цариградската преса за предстоящо сливане на Източните железници и френската компания, строяща Дедеагач-Солун. Той прогнозира по-лесно осъществяване на свързването, понеже се повишават възможностите им, и може да се определи едно приоритетно трасе. Дипломатът разчита на този вариант и отново отхвърля като скоро осъществимо евентуалното споразумение с Турция.[218] Съобщението се оказва недостоверно, като единствените преговори се водят за обединение на администрациите за по-лесна експлоатация и по-големи печалби.[219] В края на декември 1894 г. П. Димитров обобщава въпроса за жп свързването. Неговите констатации са в контекста на няколкократните разговори, проведени с италианския посланик в Цариград. Чуждият дипломат също споделя мнението за необходимостта от споразумение с някоя строителна компания и не вярва на положително отношение от страна на Портата. П. Димитров песимистично заявява пред Гр. Начович, че подобна възможност в този момент няма.[220] Предприетите действия в Цариград се оказват безрезултатни. Българската дипломация не се самозалъгва и не разчита на официалните турски власти. Опитът те да бъдат заобиколени и следването на тактиката това да стане посредством ангажирането на заинтересована строителна компания обаче не дават резултат на този етап. Въпреки че се счита от Гр. Начович и П. Димитров за единствено правилната политика, от българска страна не успяват да ангажират в нея нито един от известните чужди предприемачи.

Правителството на К. Стоилов обръща внимание на железопътното развитие на Княжеството. Направен е анализ на постигнатото по време на предишния кабинет и са констатирани редица нередности. На ожесточена критика се подлага начинът на строителство на линията София-Перник и се характеризира като "негативен експеримент".[221] Министърът на обществените сгради, пътищата и съобщенията Константин Величков запознава премиера с идеите за железопътното развитие на държавата. Посочени са основните направления, между които е отделено място на свързващото трасе от Перник до македонската граница. Разстоянието се изчислява на 80 км, а стойността на 9 мил. лв.[222]

Този доклад служи за основа при изработването на законопроект за проектирането и построяването на железопътната мрежа в България и мотивите към него. Внесен е за обсъждане от Осмото обикновено народно събрание през декември 1894 г. В проекта са използвани постановки от стари закони, но са включени значителни допълнения. Жп линиите са разделени на две групи – първостепенни и второстепенни. Първостепенни са известните до този момент нормални жп линии с отстояние на релсите от 1435 мм, допускат се минимални криви с радиус до 240 м и максимални наклони не повече от 25 ‰. Второстепенните са теснолинейки с отстоян-

ие на релсите от 750 до 800 мм, минимални радиуси на завоите до 50 м и максимални наклони до 35 ‰. Като първостепенни се предвиждат линиите Роман-Шумен, Поликраище-Русе, Поликраище-точка от южнобългарската мрежа, Нова Загора-Пловдив или Саранбей и "линията, която води от Перник до Турската граница и се свързва с железниците на Европейска Турция.". Всички останали трасета се предвиждат като второстепенни. До голяма степен останалите постановки повтарят закона от януари 1889 г. Съществената разлика е в начина на строеж – предвижда се единствено чрез общо предприятие след утвърден публичен търг. Стопанският начин е пропуснат, а той е и най-много нападан в парламентарната дискусия. Първото четене преминава без обсъждане на 9 декември 1894 г.[223] Последователно на 18 и 19 декември 1894 г. е проведено второто и третото четене, които не довеждат до съществени промени на правителствения вариант. През януари 1895 г. са спазени процедурите и е обнародван в "Държавен вестник".[224] Законът отразява не само намеренията на управляващите за цялостно развитие на железопътната мрежа на страната. По отношение на свързващата жп линия в Македония той показва моментното състояние на преговорите с Турция. Неизвестността при избор на едно от двете трасета принуждава българския законодателен орган да приеме една много обща постановка – за крайна точка е определена държавната граница. За разлика от нея в дотогавашното законотворчество също не е указвано конкретното място, но винаги фигурира като последно селище Кюстендил. През този град се подчертава предимно предпочитание към Скопското трасе, докато в новия закон правителството избягва да декларира своя основен приоритет. Все пак по заложените параметри – дължина от 80 км и стойност от 9 мил. лв по-скоро се предпочита свързване по долината на р. Струма.

Дипломатическите сондажи в Цариград през втората половина на 1894 г., които се използват и като сигнал за състоянието на българо-турските отношения, не дават никакъв оптимистичен резултат. Не само турските управляващи демонстрират незаинтересованост, но и потенциалните строителни компании също се дистанцират от българските предложения. Правителството на К. Стоилов е поставено в безизходица дори за определяне на приоритетното трасе, което ясно се доказва в приетия закон за развитие на железопътната мрежа на страната. България има намерение да строи свързваща линия с Македония, но не може категорично да каже по кое трасе.

През декември 1894 г. са извършени промени в правителството. От министерствата, пряко ангажирани с железопътната материя, за титуляр на министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията е назначен Михаил Маджаров. Премиерът и външният министър остават по местата си. Правителството придобива по-хомогенен вид, но е изправено

пред нови предизвикателства. В следствие на митингите, организирани от македонските бежанци, а след това подготвянето и преминаването на чети усложняват отношенията между България и Турция. От друга страна, се изострят отношенията с Австро-Унгария. Все още не е намерена вярната формула за възстановяване на връзките с Русия. Единият въпрос, който се поставя категорично от Петербург, е покръстването на престолонаследника Борис в православната вяра. Кабинетът предприема действия първо да уреди отношенията си с приятелски настроените велики сили, а след това с Русия. Пред Високата порта са поставени исканията за провеждането на реформи в духа на чл. 23 от Берлинския договор в момент, когато се разгаря четническата акция на Македонския комитет.[225]

Усложняването на отношенията с Турция оказва влияние върху въпроса за железопътното свързване. Тактиката да се заобиколи официалната власт, има минимален успех, като са постигнати само отделни обещания. Към българското лоби е привлечен главният директор на Отоманската банка в Цариград, сър Е. Винсент. Той обещава да убеди предприемачите на линията Дедеагач-Солун да започнат изграждането на връзката Серес-Г. Джумая. На 15 февруари 1895 г. П. Димитров докладва от турската столица и за неуспешните опити на италианския посланик Каталони да ангажира някоя компания с построяването на железницата от София през Скопие до Скутари, разположен при залива Медуа, на Адриатическо море.[226] Българската дипломация продължава да действа едновременно и за двете свързващи трасета. Спорадичната активност е продукт на започнати преди време постъпки, като в следствие на инерцията се отчитат позитивни сигнали. Оформя се тенденция за замразяване на въпроса не само в двустранните българо-турски отношения, но се забелязва дистанцираност и сред другите заинтересовани страни. Дори единичните опити трябва да се приемат само като декларативни, защото не се постига никакъв резултат.

Усложняването на българо-турските отношения вследствие на четническата акция на Македонския комитет от края на пролетта -началото на лятото на 1895 г., изглежда допълнително влияе върху изоставянето на въпроса за железопътното свързване. Единствената активност, предприета от правителството, е продължаването на строежа на българския участък. Министерство на обществените сгради, пътищата и съобщенията на 1 септември 1895 г. публикува обява за провеждане на тръжна процедура. На 4 ноември 1895 г. е проведен търг за постройката на жп линията Перник-Радомир. Според условията обектът има дължина 15,5 км и трябва да се завърши до 20 октомври 1896 г. Подадените предложения варират от 1240000 лв до 1100000 лв. На 9 ноември 1895 г. е проведена перетръжка с участието на осем предприемачи. Най-ниска цена от 889999 лв предлага Тодор Балабанов и комисията внася документите за утвърждаване от Народното събрание. Парламентът разглежда предложението, като се

появяват известни опасения за възможни злоупотреби. Мнозинството отхвърля подобни подозрения и утвърждава тръжната процедура.[227] Договорът влиза в сила след публикуването му в "Държавен вестник". Според него линията Перник-Радомир трябва да се построи от общо предприятие. Уточнени са задълженията на държавата и предприятието като освен постоянен контрол, предвидени са финансови санкции при неизпълнението им.[228] Започването на строителството на тази част съответства на държавната железопътна програма и не влиза в противоречие с избора на свързващо трасе. До станция Радомир линията няма алтернатива и може да се строи без опасения. Едва след тази точка се появяват две възможности – през Кюстендил за Куманово и през Дупница за Серес. Правителството не рискува на този етап да започне някой от двата обекта до границата, защото не е ясен турският приоритет за свързващо трасе. Предприета е нова вярна, но предпазлива стъпка в преследването на крайната цел.

Започнатите внимателно опити за възстановяване на отношенията с Русия постепенно довеждат до уточняване на необходимите компромиси за признаването на княз Фердинанд. От българска страна трябва да се промени вероизповеданието на престолонаследника Борис и да се уреди въпросът с офицерите емигранти. След известно протакане от страна на Княза са приети руските искания и на 2 февруари 1896 г. Борис е покръстен в източноправославната вяра от Екзарх Йосиф, а официален кръстник става руският цар Николай II. След този акт Фердинанд е признат от Османската империя, великите сили и балканските държави. Като противник на начина на помирението с Русия се проявява Гр. Начович, който напуска кабинета. Той първоначално е заместен от К. Стоилов, а впоследствие премиерът става и титулярен министър на външните работи до края на своето управление.[229]

Един задължителен дипломатически ход след признаването е посещението на княза в редица европейски столици. Придружен от правителствена делегация, той започва обиколката от Цариград, където на 15 март 1896 г. е приет от султан Абдулхамид II. Престоят продължава около две седмици и е наситен от множество срещи с висши турски политици и дипломатически представители на великите сили. Въпросът за железопътното свързване между България и Македония също е дискутиран. К. Стоилов е недоволен от опита на някои личности, който, разполагайки с позиции сред турския елит, се опитват да се облагодетелстват финансово. Особено язвителен е по отношение на австроунгарския предприемач и публицист Михаил Невлински: "По въпроса за свързване железниците Джумая или Куманово говори ми за големи бакшиш; Начович му обещал и тому подобни. Тоя човек само бърка и си бърка носа, за да се ползва. Много шум, а работа сравнително малка. Казах му, че единственото нещо, което може да се добие и да се ползува, е да вземе концесията за свързва-

нето на железниците.”.[230] Правителството продължава да следва своята тактика за намирането на предприемач, който да издейства строителната концесия. В някои случаи се сблъсква с категоричното искане за обезпечаването на пари, за да се съфинансира изграждането. Налице са обаче факти, че се намесват хора с явното желание да се облагодетелстват за сметка на България. Още повече даването на подкупи е нещо характерно за османската администрация. На този етап българското правителство не е склонно да направи подобна жертва.

На 1 април 1896 г. е открита линията Дедеагач-Солун. Изградена е от френски предприемач, железница има предимно военно-стратегическо значение за Турция. С нея е осигурена транспортната връзка между източните и западните области на европейските владения на Империята. Експлоатацията се поема от френската компания Жонксион.[231] Изпълнена е основната част от плана, приет от специалната комисия през 1891 г. Нейното решение поставя проекта Кюстендил-Куманово за реализация след изграждането на приморската линия и българската дипломация има основание да постави този въпрос отново пред Високата порта.

Железопътното свързване е дискутирано с турските власти. От преписката между Външното министерство и Дипломатическото агентство в Цариград става ясно, че той е поставен пред великия везир. На 7 май 1896 г. временно управляващият министерството Хр. Бракалов нарежда на П. Димитров да разговаря свързването да стане по трасето Кюстендил-Куманово. От Високата порта се иска да формулира окончателните си условия.[232] Българският дипломатически агент влиза в спор за направлението на трасето. Той се позовава на следвания през последните 3–4 години приоритет към проекта по долината на р. Струма и негодува от изоставянето му за сметка на връзката през Кюстендил и Куманово. Турция последователно отхвърля необходимостта и от двата варианта. П. Димитров отчита ограничените възможности за лавиране, защото линията по р. Струма е сред потенциалните ангажименти на Бодуи, а Кумановското трасе трудно може да се изгради без Компанията на Източните железници. Той апелира за ясни и точни наставления.[233] Без да му изпрати исканите инструкции, К. Стоилов настоява за своевременно поставяне на българското искане за свързване с жп мрежата в Македония. П. Димитров категорично отстоява своето виждане за формулиране на последователна тактика, която да доведе до резултат, при положение че Турция продължава да се дезинтересира от проблема.[234] С промяната на министъра на външните работи се забелязва нов подход към въпроса за железопътното свързване. Българското правителство се опитва отново да активизира турската дипломация. Запознат от дълго време с протакането на Портата, дипломатическият агент П. Димитров е склонен да не напуска следваната тактика, въпреки че и тя не показва никакъв резултат. Опитът да се върне

към сключването на междудържавно споразумение, не отхвърля следваната от предишните години политика.

На 24 юли 1896 г. кабинетът взима решение българско дружество да поиска концесията за свързващите железници.[235] В началото на септември 1896 г. предприемачът Григор Найденов декларира пред премиера, че е осигурил необходимите капитали за строителството и иска специален документ за подкрепа, с който да замине за Цариград. Той изготвя свой вариант и предлага да му се изпрати официално от правителството или от Министерството на външните работи.[236] Проектът засяга само Кумановското направление с изричната забележка, че Струмското е дадено на друг предприемач. Обстоятелствено се характеризират основните дейности, които трябва да се извършат – искането на концесия с километрична гаранция, осигуряване в шестмесечен срок на необходимия капитал. От българското правителство да се командироват трима инженери, които да изготвят плановете. Проектите се предоставят на кабинета в шестмесечен срок, следва построяването на обекта под същия инженерен контрол и започването на експлоатацията от дружеството срещу гарантиране на километричен доход. Предвижда се отстъпване на готовата линия под контрола на БДЖ. Докато експлоатира линията, предприемачът получава годишно обезщетение от 3600 лв, а след отстъпването на българската държава, еднократно 100000 лв. Правителството се задължава да прокара специален закон през НС и в случай на неуспех, се задължава за направените усилия да обезщети концесионера отново еднократно със 150000 лв. Проектописмото е редактирано от К. Стоилов, като отпадат задълженията за годишното обезщетение от 3600 лв, еднократното от 150000 лв и гаранциите за километричен доход. Премахната е и констатацията за принадлежността на Струмската линия на друг предприемач.[237] Основната част от дейностите се приемат безрезервно от двете страни. Впечатление правят поставените финансови условия и склонността на премиера да елиминира на този етап повечето от тях. Сблъсъкът е отново по чувствителната за К. Стоилов тема за стремежа от свързващата железница някои лица максимално да се облагодетелстват.

Може би това обстоятелство провокира министър-председателя да започне нов опит за привличането на Бодуи. Той нарежда на П. Димитров да уточни притежава ли французинът концесията за линия по р. Струма и проявява ли интерес да пристъпи към строителство, ако българското правителство му осигури километричната гаранция.[238] Дипломатическият агент не успява на първо време да се срещне с Бодуи, който в този момент пребивава във Франция.[239] Той разговаря с неговия приближен Берже и получава уверение да го информира за направеното предложение.[240] К. Стоилов запознава с тази идея княз Фердинанд. От своя страна военният министър, полк. Рачо Петров, предпочита свързването да се реализира по политически по-изгодното направление Радомир-Дупница-Кюстендил-

Куманово, вместо през Дупница-Серес, която възприема като предимно търговска линия.[241] В средата на октомври 1896 г., след завръщането си от чужбина, Р. Бодуи заявява своето мнение. Той изчислява стойността на дългата 110 кмжелезница Серес-Г. Джумая на около 20–22 мил. франка. Лошото икономическо положение в Турция и незаинтересоваността на френските акционери са двата му довода да поиска осигуряване на половината средства от българска страна. Французинът декларира готовност да преговаря в София.[242] Въпросът и в този случай опира до осигуряването на значителна сума пари. Подобна стойност се прогнозира за българския участък от Радомир до границата. Правителството на К. Стоилов проявява склонност да осигури километричната гаранция, но получава значително по-големи искания. Дори да се приеме като изгодно, защото предложението има примамливи страни, проблем е откъде да се вземат необходимите средства. При добро споразумение България може срещу съфинансирането да получи контрола върху цялата свързваща жп линия.

Правителството на К. Стоилов като цяло продължава да следва утвърдената политика. Полагат се немалко усилия за осигуряването на предприемач, но всички опити се натъкват на претенции за предоставянето на големи парични суми. Самият министър-председател не проявява склонност да обезпечи подобни искания и да превърне Княжеството в доходоносен партньор. Забелязва се стремеж за ангажирането на управляващите в Турция, което не е нов подход, но не дава през годините положителни резултати. Дори българският дипломатически агент в Цариград показва нескрита неприязън към започването на подобна политика. Около една година след оставката на Гр. Начович правителството продължава да следва неговата тактика за жп свързването с Македония.

На 20 октомври 1896 г. изтича крайният срок за построяването на линията Перник-Радомир. Четири дни по-рано е назначена тричленна комисия, съставена от инженерите И. Таухен, Зл. Бръчков и Г. Лазаров, която да установи готовността за въвеждането ѝ в експлоатация. В случай на неизпълнение на сроковете те са натоварени да изготвят протокол с констатираните нередности. Няколко дни след пропускането на крайния срок е приет рапортът на комисията с установените нарушения и са предвидени глоби за удължаване на строителството. За срока от 20 до 30 ноември 1896 г. неустойката е по 200 лв на ден, от 31 октомври до 9 ноември 1896 г. по 400 лв на ден, а след 10 ноември 1896 г. по 600 лв на ден закъснение.[243] Правителството също следи с внимание строителството. На 29 декември 1896 г. кабинетът начело с министър-председателя прави екскурзия по строящата се жп линия и така преминава първият пътнически влак до гара Радомир.[244]

След провала на първото приемане е назначена втора комисия в състав П. Попов, И. Таухен и Т. Харовер, която след оглед на място на 20 яну-

ари 1897 г. дава своето положително становище. Направени са наколко забележки за отстраняването на допуснати недостатъци и предупреждение за ограничаване на скоростта на движението поради сезона на въвеждане в експлоатация.[245] Жп линията Перник-Радомир е открита на 6 февруари 1897 г.[246] Независимо от повече от тримесечното забавяне още една част от свързващата жп линия с Македония е въведена в експлоатация. За разлика от участъка до Перник, който има голямо значение за стопанското развитие на държавата, тази част може да окаже само локално влияние за района. Нейното предназначение е да бъде продължена поне до някой позначим стопански център на страната, като Кюстендил или Дупница, ако не се реализира свързването с турската жп мрежа.

Тържествата по откриването са проведени на гара Радомир. Сутринта от столичната гара тръгват три влака с официалните лица – княза и княгинята, министри, народни представители и други гости. Официозът, вестник "Мир" описва събитието в обширна уводна статия. След пристигането в Радомир е извършено освещаване и тогава княз Фердинанд открива линията с кратка реч, в която разяснява значението на железниците за прогреса на България. Станцията е украсена с гирлянди, направена е изложба на кюстендилски ябълки и минерали от този окръг. След официалната част е даден банкет и е устроено веселие с музика и хора.[247]

Няколко дни след откриването на линията до Радомир, на 11 февруари 1897 г. 9-то ОНС приема закон за разширяване на железопътната мрежа на страната. В член 2, заедно с други жп линии, парламентът задължава правителството да изгради обекта Радомир-турската граница. Всичките останали постановки са в духа на закона от януари 1895 г. В пленарната зала дискусия не е проведена.[248] Държавните органи продължават да не уточняват свързващото трасе, като използват границата за крайна точка. Това показва, че през изтеклите две години не е постигнато нищо в преговорите с Турция. С новото включване само се демонстрира твърдото намерение на България да продължи да работи за жп свързване с Македония.

За разлика от липсата на парламентарна дискусия в инженерните среди, обществото и някои държавни органи провеждат сериозен дебат за избора на приоритетно трасе. Този въпрос се следи с повишен интерес от хората, през чиито населени места преминава едно от двете направления. Мнението на специалистите се използва за пропагандирането на местния интерес. В поредица от заседания в края на декември 1896 г. и през януари 1897 г. кюстендилският общински съвет подготвя своята тактика за осигуряването на необходимото лоби и жп линията да премине през града. Подготвя се специална делегация, която да посети княза и Министерския съвет. Използва се присъствието им при откриването на жп линията Перник-Радомир. Затова се отпечатват в отделни брошури статията на Стоимен Сарафов "Железопътната линия София-македонската граница"

и "Конкурсът по овощарство" от В. Атанасов. Допълнително се отпечатва специално обръщение до княза и до Министерския съвет.[249]

От дупнишка страна също се предприемат действия. На 1 февруари 1897 г. трима народни представители, двама от които от Дупнишка околия, изпращат специално писмо до председателя на парламентарната комисия по министерството на обществените сгради. Заедно с общите постановки за значението на железопътния транспорт те предлагат свързващата линия да премине през Дупница. Основните им мотиви са свързани с положителните параметри на това направление – по-евтино, по-късо, икономически и стратегически по-изгодно. Това са известни характеристики, като за доказателство също се споменават подкрепящи тяхната кауза разработки от инженерите П. Николов и П. Мончев.[250] Разбираемо е противопоставянето на гражданството на двата съседни града. Предимствата на железопътния транспорт са безспорни за икономическото развитие на районите, през които преминава. В този случай обаче държавата трябва да се съобразява не само със стопанския напредък, но и с интересите на съседна Турция. Отделно трябва да се избере такъв вариант, който да съответства най-точно на провежданата по отношение на македонските българи политика.

Експертите също навлизат в остра дискусия. От инженерите се правят опити за намирането на най-оптимален вариант, като се използват разнообразни факти в подкрепа на защитаваната теза. Стремежът им е да препоръчат обединяващо двете направления трасе. Кюстендилецът инж. Ст. Сарафов предлага свой вариант, който следва течението на р. Струма. От Радомир проектът използва старото турско трасе през с. Белово до Кюстендил и след това през селата Четирци и Бобошево достига до границата при с. Кочериново, където прави връзка с турската линия при с. Бараково, в близост до Г. Джумая. Той предвижда и едно отклонение от Бобошево до Дупница. Общата дължина на главната линия и клона изчислява на 108 км. При сравнение с друг обединяващ вариант, по трасето Радомир-Дупница-Кочериново с отклонение Дупница-Кюстендил, разстоянието достига до 121 км или е по-дълго с 13 км от другия. Авторът е наясно с факта, че без клоновете проектът през Дупница е по-къс с 21 км от този през Кюстендил. Той използва редица доказателства, предимно от икономически характер, за да защити своята идея: "Тъй например: то услужва на житните богатства на Радомирската околия, овощията и житните произведения на Кюстендилската околия, дава възможност да се десервират много лесно разните видове минерални рудници, констатирани напоследък в Босилеградска околия, обема всичко що произвежда Дупница, а именно: нейните лозя, тютюн, ориз и пр., то дава също най-лесната възможност за експлоатирането на Рилските гори и най-после то отваря на София едно място за разходка, която всякой столичанин би си платил, без да съжалява за разноските, които ще му коства.". Допълнително прави из-

числения на двата проекта, като препоръчваният от него вариант се оказва с около 1800000 лв по-скъп от другия обединяващ проект. Въпреки този недостатък Ст. Сарафов счита подобна жертва за необходима при целите, които се преследват с тази жп линия.[251]

Инж. П. Мончов дискутира същия проблем и прави обстоен разбор на мнението на Ст. Сарафов. В основата и на двамата специалисти е свързването да се реализира при Г. Джумая. П. Мончов обаче защитава варианта Радомир-Дупница-Кочериново с клон Дупница-Кюстендил. Педантично са анализирани икономическите и техническите характеристики на местността. Изчислена е стойността на двете трасета, като вариантът Радомир-Кюстендил-Кочериново с клон до Дупница се оказва с 5554000 лв по-скъп. Съществен факт, който не пропуска да изтъкне и лисва в разработката на Ст. Сарафов, са залежите на висококачествени каменни въглища край с. Бобов дол. Жп връзката с този басейн е по-лесно осъществима през Дупница, което засилва позициите на трасето през този град. Под сериозно съмнение поставят рудните залежи в Босилеградско. Отхвърля като нерентабилен проекта Радомир-Кюстендил-Куманово.[252] Сериозното разминаване в изчисленията се дължи на различните базисни оценки, които двамата автори приемат за километър жп линия. При двете изследвания проектът Радомир-Кюстендил-Кочериново с клон за Дупница има по-висока цена. И двамата специалисти обаче не излизат от икономическите и технически характеристики и предпочитат да запазят мълчание за мотиви от политическо или военно-стратегическо естество.

С по-различен подход се характеризира изследването на Васил Кънчов. Той анализира търговското значение на град Скопие и препоръчва изграждането на свързващата жп линия по направлението Кюстендил-Куманово. С това се засилва присъствието на български стоки като гайтани, сукна, шаеци, коприна и спирт на македонските и албански пазари. В допълнение изтъква значението на един проект за жп линия от Черно до Адриатическо море, като се базира на турската идея за свързване на Скопие с Шкодренското пристанище през Феризович и р. Бели Дрин. Този маршрут продължава от Варна до Батуми по море и отново чрез жп линия до Баку. Целта е да се насочи по него износът на каспийски нефт за Италия и Франция. Споделя се и идеята за привличането на румънския транзит през България за Бяло море и на сезонните работници от западните предели на Турция към Влашката низина. Авторът си служи с мнението на вестник "Кьолнише цайтунг" за национално-политическото и на майор Христофор Хесапчиев, за военното значение на тази връзка за българските интереси в Македония – "тя, построена веднъж, ще нанесе смъртоносен удар на сръбската пропаганда, която се движи по линията Ниш-Скопие.".[253] За разлика от другите специалисти, които разглеждат свързващите вариан-

ти в тясно инженерно отношение, В. Кънчов не се задълбочава да прави изчисления, а гледа много по-широко, с факти от стопанско, политическо и военно естество. Той схваща големия трансбалкански потенциал, който се крие в него, за движение на стоки между Каспийско море и Западното Средиземноморие. Националните и военностратегически преимущества, които липсват в инженерните анализи, са фактори, повишаващи цената на това направление. Те излизат от рамката на строгия финансов интерес и показват аспекти на най-важните цели, преследвани от правителството на К. Стоилов.

Различни мнения се споделят и в междуведомствената комисия, натоварена с изучаването на железопътните трасета в държавата. На 4 март 1897 г. се провежда заседание, на което след изказване на всички членове се стига до решението да се изгради свързващата железница по направлението Радомир-Кюстендил-Бобошево-Кочериново. Това решение по-скоро е стремеж да се постигне компромис. Отделните специалисти боравят с познати доводи, като отстояват и другите две трасета – Радомир-Дупница-границата с два варианта за свързане към Кюстендил – с теснолинейка от Бобошево по р. Струма или от Дупница през местността Разметаница. Второто предложение е изграждане на две независими линии – съответно от Радомир през Кюстендил до границата към Крива паланка и Куманово и от Радомир през Дупница до границата към Г. Джумая и Серес. Последното предложение се подкрепя от военните специалисти – полк. Ст. Паприков защитава проекта Радомир-Кюстендил и е допълнен от капитан Атанасов за проекта Радомир-Дупница. За тях продължението на линията към границата по независимо кое трасе няма стратегическо значение. Приетият от комисията вариант се оказва един от най-дългите, с разстояние от 108 км и стойност от 9735000 лв. Другият, с основна линия през Дупница и две теснопътни отклонения, се изчислява на 7524000 лв и на 7050000 лв.[254] В специалната комисия надделява становището за търсенето на най-удачно трасе, което независимо от по-трудните финансови и технически характеристики осигурява възможност за свързване по двете основни направления – към Скопие и Серес. При реализацията им Кюстендил се превръща в жп център на Югозападна България, през който преминава трафикът към и от Македония. Независимо че не виждат близка перспектива в Скопското направление, то не е изоставено окончателно. Комисията възприема основната част от идеите на кюстендилеца инж. Ст. Сарафов.

Друг кюстендилец, Георги Колушки, приветства решението в обзорна статия. Той споделя оптимизма си за жп свързването по това трасе и се опитва са тушира дупнишкото недоволство.[255] Противоположна статия излиза в специална притурка на официоза "Мир". В нея се оспорват предимно

идеите на Ст. Сарафов и се защитават вижданията на П. Мончов. Осъждат се действията на кюстендилския общински съвет, предприети пред официалните власти в София, и при откриването на линията Перник-Радомир. "Те искат да се прокара железницата през техния град, защото имали "въпиющи нужди"!… Като че ли другите градове и околии освен Кюстендил и околията му, нямат въпиющи нужди!… Може би Кюстендилци желаят да съсредоточат в ръцете си всички богатства на България, както са заграбили приходите на държавните учреждения и войската, благодарение на административния център, в който са случайно попаднали.". – пише с голяма доза раздразнение в подписаната с инициали статия.[256]

Словесната битка се прехвърля в редовните есенни заседания на Кюстендилския окръжен съвет. Повдигнат е въпросът, защо от Постоянната комисия са подкрепили с молба и телеграма жп проекта да преминава по течението на р. Струма. Въпреки отлагането на този проблем от едно заседание, той отново е повдигнат през следващите. Мненията се разделят и се стига до "шумни разправии", довели до временно прекъсване на работата на съвета.[257] Противопоставянето на кюстендилската и дупнишката общественост не е нещо ново и се проявява по различни въпроси. То се характеризира с използването на всевъзможни похвати и доказателства, с цел да се отстои местният интерес. Допълнителното натоварване на напрежението от обиди и пререкания води до засилване на противоречията и недоверието между обществеността на двата града.

Конфликт избухва и между вестниците на Народно-либералната и Демократическата партия. Каравелисткият "Знаме" публикува статия, в която се обвиняват бивши и настоящи министри, че са предали българските интереси на Конференцията на четирите, съгласявайки се трасето да премине през Цариброд за Ниш, вместо през Кюстендил за Скопие.[258] Стамболовисткият вестник "Свобода" контраатакува, като публикува няколко решения на Министерския съвет от 1881 г., по времето на премиера П. Каравелов, като доказателство, че компромисът е направен именно от него.[259] В партийната преса има и други случаи на словесни дуели по този проблем. Както през 1888 г. спорещите са склонни да обвинят своите опоненти за направения компромис, така при този случай се използват подобни похвати, понеже проблемът се проточва във времето и в решаването му участват министри либерали и консерватори, в зависимост от това кои са на власт. Не е пропуснат и този момент за провеждането на партийна пропаганда.

Колко сериозно се възприема въпросът за железопътното свързване между България и Македония, показват не само противоречията между специалистите, местна общественост и политическите партии. Независимо кое направление или тактика поддържат, в основата на тяхното мнение стои осъществяването на крайната цел. В този план са и разсъжденията

на преминалия в опозиция Гр. Начович, споделени с предприемача Гр. Найденов. В няколко писма от януари 1897 г. бившият външен министър споделя вижданията си. Той съветва Гр. Найденов да предложи на К. Стоилов свой вариант за железопътното свързване. Идеята е българското правителство да участва в строежа на линията, да я експлоатира в съдружие или от името на правителството това да направи едно българско дружество, като се допусне една минимална печалба. "Ако се съгласи, нека Ви опълномощи формално да третирате въпроса, а Вие проводете мене това пълномощие, без да му казвате нищо. Аз мисля, че тоя способ е най-сгодния и най-приемлив, стига само френците да се съгласят на него. Той е само мое измислование и аз ще се постарая да го прокарам, ако се одобри от София." – предлага Гр. Начович. Според него свързването на железниците ще донесе нравствен и политически успех на К. Стоилов. Едно от основните му условия е обезпечаването на необходимите средства, защото "с празни каси нищо не се върши".[260] Предложението почти не се различава от споделяното през годините мнение на Гр. Начович. По-скоро той се опитва да спечели на своя страна проявяващия интерес предприемач. Във външната си политика България също следва подобна тактика, като преговаря с Гр. Найденов и с французина Бодуи да получат концесията за свързващата линия.

Опитите да се изостави този подход, като се започнат директни преговори с Турция, среща последователна съпротива. Гр. Начович също се противопоставя и изказва съмнение да се издейства специален ферман. Упреква К. Стоилов в наивност и предоверяване към хората си.[261] На сериозна критика подлага също и Ив. Е. Гешов. Отхвърля песимизма му, породен от категоричното противопоставяне на Австро-Унгария. Подобни декларации са в разрез с преговорите, провеждани чрез братя Симеонови, които получават правителствените протекции от началото на управлението на Народната партия. "Въпросите за железниците са от най-тънките и най-пълните с отговорност, защото за тех отиват милиони, които данопладците лесно не прощават." – обобщава проблема със свързващата линия Гр. Начович.[262] Като познавач на външнополитическите аспекти този политик показва завидна издръжливост при отстояването на своята идея. Разочарован от преките преговори с Турция, в частност като участник в аудиенции при султана, където чува обещание за издаване на необходимите документи, той разчита повече на частните интереси на предприемачите. България опитва с двата варианта, но не успява да постигне резултат нито в единия, нито в другия случай.

Основният външнополитически въпрос, върху който се съсредоточава правителството след признаването на княз Фердинанд, е подобряването на положението на българите в Турция. Обстановката на Балканите се усложнява след избухването на въстание на остров Крит. Кабинетът на К.

Стоилов реагира срещу възможното разрастване на революционното движение в Македония, като подготвя акция в Цариград с искане да се проведат реформи и тази географска област да получи привилегирован статут. Тези искания получават подкрепата на руската дипломация. Проведени са дипломатически сондажи в Сърбия и Гърция. От Атина и Белград отказват, като демонстрират готовност да преговарят за определяне на сфери на влияние. От сръбска страна това е показано при посещението на крал Александър и премиера Дж. Симич в София. След преговори двете страни подписват споразумение, в което не се допуска дележ на Македония. При усложняване на положението в Турция не се предвижда намеса, без двете държави да се споразумеят предварително. Правителството на К. Стоилов поставя своите искания в Цариград. Първоначално са поискани берати за пет епархии, свикването на Синод при Екзархията и амнистия за политическите затворници, но получава съгласие само за две или три епархии. Впоследствие Високата порта показва склонност само да помилва осъдените. Руската дипломация съветва българското правителство да се съгласи на три берата. Това провокира К. Стоилов да настоява за даването на бератите и за откриването на търговски агентства в Македония. Малко по-късно се поставя въпросът за признаването на българската независимост. Всичките тези искания са актуализирани, след като на 6 април 1897 г. избухва Гръцко-турската война.[263]

В края на април 1897 г. още в разгара на войната се случва едно много важно събитие за Балканите. В Петербург се сключва австро-руско споразумение, основната цел на което е запазване на статуквото на полуострова. Двете велики сили осигуряват своите интереси в момент, когато Русия ориентира своята политика към Далечния изток, а Австро-Унгария изпитва сериозни вътрешнополитически трудности. Стремежът на Виена е в случай на разпадането на Турция да получи възможност да анексира Босна и Херцеговина с Новопазарски санджак, да се създаде независима албанска държава, а останалото да се разпредели между балканските държави, без да се наруши териториалното им равновесие. Русия има поразлично гледище, но най-важната ѝ задача е запазване на създаденото статукво, за да си освободи възможност за действие на изток. Споразумението напрактика парализира всички опити за съществени реформи, като фаворизира ролята на тези две велики сили по балканските въпроси.[264]

При активизирането на българската дипломация са извършени промени сред дипломатическите агенти. П. Димитров е изпратен в Атина, а на неговото място в Цариград е назначен Димитър Марков. Новият агент получава инструкции да постави пред султана българските искания, което прави в твърде ултимативна форма. “Явявам Ви, че специалните реформи за Македония, бератите и скопчването на железниците (предпочитателно през Джумая) считайте за съществените условия. Вън от това, каквото

повече изкарате, ще Ви кажем берекет версин." – нарежда от София К. Стоилов. Той включва към по-маловажните задачи обявяването на независимост на Княжеството и сключването на договор за съюз между двете суверенни държави.[265] Д. Марков съобщава за българските искания на Екзарх Йосиф, като изрично подчертава, че железопътното свързване трябва да се осъществи през Кюстендил.[266] С поставянето на тези въпроси пред Високата порта българското правителство се стреми да осъществи натиск по време, когато империята се намира в положение на война. Железопътното свързване не само е включено сред исканията, но е изведено сред основните приоритети. По този начин, след неколкогодишно следване на друга тактика правителството на К. Стоилов започва да работи за директно споразумение с Турция, което е познат подход от управлението на Ст. Стамболов. Продължава да се отдава предпочитание на трасето по долината на р. Струма през Кюстендил и Г. Джумая.

Доколко важен се възприема този въпрос от министър-председателя, говори едно негово писмо от 3 май 1897 г. до Д. Марков. Железопътното свързване заема първо място сред основните проблеми на България с Турция. Затова правителството провежда специални проучвания по трасето на своята територия. К. Стоилов нарежда на дипломатическия агент: "За нас важно е да излезе едно ираде от Султана, което да заповяда скопчването на линиите било през Джумая, било през Команово. Скопчването през който пункт и да е има за нас грамадно значение…". Премиерът приема събитията на Балканите като положителен индикатор за успех на това искане.[267] След включването на жп свързването сред приоритетите на българската дипломация е формулиран и начинът, по който това да се реализира – чрез султанско ираде. Подобен подход е използван и от предишното правителство, но единственият резултат са поредица устни обещания и нищо друго. К. Стоилов разчита на политическата ситуация в момента, защото, притисната от войната, Турция показва склонност да направи отстъпки. Демонстрира се готовност за компромис, като империята сама избере свързващо трасе, което също е използвано при предишни тактически схеми. Премиерът разчита на политическия момент, а не на изработването на нова стратегия.

По време на Гръцко-турската война султанът е склонен да направи някои отстъпки, на първо място да даде три берата за български епархии в Македония. След победата Високата порта втвърдява своята позиция. Постепенно отпадат исканията за реформи, провъзгласяването на независимостта на Княжеството и сключването на двустранен съюз. Българската програма се редуцира, като в нея остават въпросът с бератите, железопътното свързване и създаването на търговски агентства в Европейска Турция. В този план са обещанията, дадени на княз Фердинанд, К. Стоилов и полк. Н. Иванов при посещението им в Цариград. Тази делегация пристига в

турската столица на 29 юли 1897 г. и се среща със султана, министри от кабинета и Екзарх Йосиф. На аудиенцията при Абдулхамид положително отношение е демонстрирано към исканията за берати и за железопътното свързване. Сключването на двустранен съюз не получава султанското одобрение, като е оставен за по-сетнешно обсъждане. Радослав Попов характеризира резултатите от тази визита като "прекалено скромни".[268] Тази констатация напълно отговаря на реалните резултати. По отношение на железопътното свързване може да се приеме, че не е направен съществен напредък, но поне не е отхвърлен както някои други въпроси. Той продължава да заема приоритетно място в политиката с Турция.

Независимо от ограничените резултати, постигнати в Цариград, положителните сигнали, дадени за железопътното свързване, са повод българският дипломатически агент да настоява пред Високата порта за неговото реализиране. Д. Марков споделя в края на август 1897 г. с Екзарха за турското намерение веднага след подписването на мирния договор да се дадат пет берата и да излезе ираде за свързването на железниците през Серес.[269] Продължава протакането на българските искания, като в случая удобно алиби са напрегнатите мирни преговори след края на Гръцко-турската война. Успокоително за българската дипломация е турското съгласие свързващото трасе да преминава през Струмската долина. Правителството показва склонност да изчака подписването на мирния договор, защото с нищо не може да принуди Портата да пристъпи към изпълнение на поетите обещания.

В края на септември и особено през октомври 1897 г. се забелязва активизиране на българската дипломация. Съществена роля в този процес започват да играят търговските агенти, които алармират за тежкото положение на българите в Европейска Турция. Като особено опасна се възприема сръбската пропаганда, която, подпомагана всестранно от Белград, успява да заеме позиции в някои населени места на Македония. Сръбското правителство, главен инспиратор на тази пропаганда, се опитва да издейства редица привилегии от Високата порта – откриване на училища в трите македонски вилаета, назначаването на сърбин за патриаршистки епископ в Скопие, преминаване на Хилендарския манастир под тяхна юрисдикция. Едновременно с това всячески се пречи на българските усилия в Цариград.[270]

На 6 октомври 1897 г. правителството приема постановление за изграждане на свързващата жп линия на българска територия. "Натоварва се господин Министъра на обществените сгради, пътищата и съобщенията, да направи нужното разпореждание да се изучи постройката на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница по направлението към Куманово, а тъй също да се внесе в идущата сесия на Народното събрание законопроект за постройката един клон, който да свързва горес-

поменатата железопътна линия с град Дупница.” – гласи решението на Министерски съвет.[271] Още същия ден К. Стоилов уведомява Д. Марков и му нарежда да действа пред Високата порта ирадето да бъде за трасето към Куманово.[272] Промяната на следвания до този момент курс за приоритетно направление сигурно е резултат от засилената сръбска пропаганда в Скопски вилает. След неколкогодишно лансиране на свързващата железница по долината на р. Струма кабинетът на К. Стоилов прави кардинална стъпка от геополитическа гледна точка. Българските усилия се съсредоточават към заплашената от чуждо влияние Северна Македония, с което изтъкваните дотогава чисто икономически предимства отстъпват на втори план, изпреварени от въпросите за защита на българската нация. Този аспект на свързващата железница не е фаворизиран до момента, но вече излиза на първо място, с което рационалните доказателства на инженерите и специалистите за по-евтиния и технически по-изгоден вариант губят своята стойност.

Влияние към промяна на следваната политика изиграва и един рапорт на търговския агент в Скопие Димитър Ризов. Той призовава кабинета веднага да открие клонове на Българска народна банка в Македония и да форсира въпроса за свързващата железница по направлението Кюстендил-Куманово. К. Стоилов одобрява неговите идеи, но изтъква някои съществени пречки за реализацията на тези искания. В основата стои турското недоверие, подклаждано от различни вътрешно- и външнополитически фактори. Затова първата задача е спечелването на османското съгласие, а след това да се пристъпи към уточняването на трасетата. Съгласява се с предложението още на есенната сесия на Народното събрание да се приеме закон за изграждането на линията Радомир-Кюстендил-турската граница.[273] Рапорът на Д. Ризов е разпратен за мнение до министерствата на финансите, на войната, на търговията и земеделието и на обществените сгради, пътищата и съобщенията.[274] С него са запознати търговските агентства в Македония, Одрин и Дедеагач[275] и всички български дипломатически агентства в чужбина.[276]

Солунският търговски агент Атанас Шопов коментира направените предложения и изказва своето мнение. Той прави сравнителен анализ на двете свързващи трасета. Проектът София-Дупница-Г. Джумая- Серес се определя като търговско-икономически, докато София-Кюстендил-Куманово като стратегически за България. Перспективите на линията по Струмската долина се увеличават, ако се реализира идеята Тахинското езеро да стана плавателно, защото се скъсява разстоянието на железницата. Върху въпроса проявява интерес в продължение на няколко години специална компания. Допълнително плодородната долина на реката може да снабдява София и района с разнообразна продукция. Всичките тези предимства според търговския агент отстъпват на втори план. “Но

сега сми в епоха г-н министре, когато национално-политическия въпрос взима връх. Аз считам, че страната от Струма към българската граница е наша, а и българския елемент там не е в такава опасност, в каквато е Косовския вилает.…От тая точка, като се гледа на въпроса, необходимо е да се предпочете бързата направа на линията Кюстендил-Куманово-Скопие, защото тя ще бъде един вид преграда против нахлуването на разни чужди влияния и сили измежду българското население по цяла Северна и Средна Македония." – пише А. Шопов на К. Стоилов.[277] Неговият доклад също е препратен за сведение на заинтересованите министерства.[278] Сред основните дипломатически представители в Македония преобладава реалистично мнение за положението на българското население. Заплахата от север може да се стопира с изграждането на пряка и ефективно действаща комуникационна връзка, посредством която се увеличава стокообменът и пътникопотокът на Княжеството с долината на р. Вардар. България трябва да направи компромис с икономическите си интереси, но да защити националните си цели, които преследва в Македония.

Основната тежест при решаването на въпроса остава върху българския дипломатически агент в Цариград и правителството в София. Д. Марков продължава настоятелно да поставя пред Високата порта искането за пет берата, откриването на още търговски агентства и железопътното свързване. На 9 октомври 1897 г. той и Екзархът са повикани при великия везир, където в присъствието на министъра на обществените сгради Махмуд Джелаледин паша и министъра на изповеданията Абдул Рахман паша се провежда сериозна дискусия върху българските искания. Турските политици се опитват да отложат въпроса с бератите, като искат провеждането на допитвания сред населението на епархиите. Екзарх Йосиф успешно се противопоставя с факти за липсата на подобна необходимост, като изтъква случая с дадения без плебисцит берат за Неврокопска епархия. В крайна сметка тримата министри се съгласяват с този мотив, но поставят условието отстъпките да се направят след сключването на мирния договор. Д. Марков показва склонност да изчака още един месец, при условие великият везир да заяви писмено за подготвено ираде за предоставянето на пет берата за екзархийски епархии в Македония, за ираде за 8 търговски агентства и ираде за свързването на българските и турските железници по Кумановското направление с компромисната формулировка – то да се реализира при благоприятна за империята финансова ситуация. Българският дипломат заедно с Махмуд Джелаледин паша веднага посещават султана, за да го информират за постигнатото споразумение. На 12 октомври 1897 г. великият везир уведомява Д. Марков за съгласието на Абдулхамид по българските искания, включително и за жп линията Кюстендил-Куманово.[279] Българската дипломация се оказва пред един частичен успех. Подобна позиция за свързващата железница тя достига

няколко пъти при управлението на Ст. Стамболов, но всичко свършва след поредното устно обещание. Предоставянето на необходимия писмен документ до този момент винаги се проваля по различни причини.

Поучен от подобен изход, К. Стоилов продължава да инструктира Д. Марков за настоятелна позиция пред турските официални фактори. Стремежът му е не само да се получи султанско ираде, но веднага да се започне изграждането на линията в Македония. За тази цел българското правителство внася законопроект за построяване на българската част от трасето до границата към Куманово[280]. Турското съгласие получава международен отзвук. От Париж дипломатическият агент Иван Стефанов Гешов докладва за среща с френския външен министър Аното, на която му е показана една телеграма с информация за издадено ираде, разрешаващо свързването на българските и турските железници при Куманово.[281] В действителност това по-скоро е само един допълнителен факт за предстоящата стъпка от Цариград, защото официалният документ все още не е издаден.

Излиза специална статия във вестник "Кьолнише цайтунг", която провокира подобна публикация в петербургския вестник "Търгово-промишленая газета". От дипломатическото агентство в руската столица докладват за съдържанието на тази статия. Вестникът разказва за проблемите, които има България с Високата порта от сръбската агитация срещу изграждането на жп линия към Скопие. С построяването ѝ се очаква напредък на българщината в този район. Отделно тя се явява естествена пречка срещу засилване на сръбското влияние при евентуалното назначаване на Фермилян за скопски митрополит. Изрично се подчертава слабото икономическо значение на този проект.[282] Заедно със сдържаната положителна реакция във Франция и Русия, италианската дипломация също предвижда позитивното значение за България от реализацията на свързващия жп проект. Италианският представител в София уведомява правителството в Рим, че издаването на ираде е договорено при последното посещение на княз Фердинанд в Цариград.[283] Информацията от Париж, Петербург и Рим показва засилен интерес от международните фактори към въпроса за железопътното свързване между България и Турция. Позитивният интерес не надхвърля своя осведомителен характер и България не прибягва до услугите на тези приятелски настроени по въпроса велики сили. Наред с обективните бележки, от Русия се опитват да внушат нуждата от компромис по Фермиляновото назначаване. Това е в съзвучие със следваната официална политика за подкрепа на двете балкански държави в исканията им пред Портата, независимо дали си противоречат.

Сръбското правителство проявява познатото раздразнение и несъгласие от задоволяване на българските искания, включително и за свързващата железница. Новият сръбски министър-председател Владан Джордже-

вич използва връчването на отзователните си писма от поста посланик в Турция, за да разубеди Високата порта да прави обещаните отстъпки. На 9 ноември 1897 г. Д. Марков докладва за активността на "Газдата" (нарицателно за Вл. Джорджевич) срещу даването на берати за Битоля и Дебър, откриването на търговски агентства, които сърбинът определя за революционни гнезда, и прави сериозни обструкции за железопътното свързване при Куманово.[284] След няколко дни дипломатическият агент радостно съобщава на К. Стоилов: "Не безпокойте се никак по въпроса за железниците. Везирското тескере, с което официално ми се съобщава за царското ираде, което заповядва направата през Команово определена на шести тоя месец, е в чекменджето ми. Джорджевич ще си тръгне от тук идущия понеделник. Какъв доде аз съм като часовой на всяка негова крачка.". Препис от телеграмата е изпратен за сведение на княз Фердинанд.[285] Около месец след обещанието на великия везир българската дипломация получава писмено съгласие за свързващата железница по Скопското направление. Тескерето за султанското ираде е първият писмен документ, удостоверяващ положителното отношение на турската страна към изграждането на жп линия между Княжеството и Македония. Безспорният успех на правителството на К. Стоилов се дължи не толкова на разработването на някаква оригинална тактика, а по-скоро на последователната и настоятелната позиция, както и използването на удобния политически момент. Българската дипломация не се старае да създава външнополитическо лоби, както при други случаи, което говори за възможностите ѝ сама да решава най-важните си въпроси. В завършващия момент срещу нейните усилия дори се противопоставя явно сръбското правителство.

Новият министър-председател Вл. Джорджевич действа в Цариград по редица въпроси, с цел да обезсили българските искания и да постигне привилегии за сръбската пропаганда в Македония. Той е срещу даването на петте берата за митрополити, откриването на търговските агентства и железопътното свързване през Куманово, но иска още назначаването на Фермилиян за скопски владика, смяната на българина Пандуров от поста помощник на косовския валия със сърбина Коста Тасич, откриването на сръбски училища във Велешко, използването на кумановската църква последователно от български и сръбски попове, сключването на сръбско-турски търговски договор и получаване на съгласие за строителство на жп линията Куршумлия-Феризович-Шкодра-Сан Джовани ди Медуа, която се явява продължение на железницата от Кладово на р. Дунав през Ниш до Куршумлия. Въпреки декларираното съгласие в крайна сметка Турция изпълнява само искането за откриване на училищата във Велешко и сменя Пандуров, но не със сърбин, а със сириеца католик Даниш ефенди.[286] Пакетът от искания показва амбициозните цели на Белград, които преследват в Европейска Турция. Сериозни са аспирациите към Македония,

защото повечето от исканията са насочени към тази географска област. Два от проблемите касаят железопътната инфраструктура на Балканите. Разработва се един конкурентен вариант на проект от Адриатическо море до Дунав, който, продължен на изток, осигурява стокообмена на редица държави, но съсредоточава трафика през Сърбия. Допълнително създава още една връзка с територия, попадаща под прекия им интерес. След железницата за Македония вниманието се насочва към изграждане на линия през Косово и Северна Албания. Това са области, към които сериозни аспирации има Австро-Унгария, която до този момент успешно парира всички нежелани жп проекти.

Двуединната монархия продължава своето негативно отношение към железопътното свързване по трасето Кюстеднил-Куманово. По този въпрос нейната дипломация успешно си партнира със сръбската в Цариград. Барон Каличе полага големи усилия пред султана и великия везир да не се дава ираде за това свързващо трасе. От Виена успешно използват противоречията между България и Сърбия, а след получаването на три екзархийски берата допълнително засилват интригите в Белград. Сръбският управляващ двор постепенно се отдалечава от руското влияние за сметка на засилващото се сътрудничество с Австро-Унгария, насърчавано от бившия крал Милан.[287] Негативно настроените страни продължават да използват всевъзможни комбинации, за да провалят постигнатото от българската дипломация. След редуциране на целия пакет от искания правителството на К. Стоилов успява да реализира част от своите цели и безспорно най-значимото постижение от края на ноември 1897 г. са издадените берати за три екзархийски епархии в Македония. Получаването на писмен документ от великия везир с декларирано съгласие за построяването на турската част от свързващата жп линия в Македония също има голяма стойност. В документа се указва направлението на трасето, а от преписката става ясен допуснатият от българска страна компромис. Самото строителство се оставя да бъде извършено при благоприятен за Турция финансов момент. Тази част може да се разглежда като слаба страна на обещанието, защото създава възможност за продължителни спекулации. Писменото съгласие в този вид качествено променя ситуацията, но не решава изцяло въпроса. Необходимо е изпълнението на редица процедури до започването на действителното изграждане, отделно са необходими време и средства за самото строителство, което предполага продължаване на усилията в Цариград в сложна и променяща се обстановка.

На 14 ноември 1897 г. избухва Винишката афера на ВМОРО, вследствие на която са арестувани над 500 души, а над 300 бягат в България. Правителството на К. Стоилов предпочита да изчака събитията и да не поставя нови искания пред Високата порта, като продължава да настоява за изпълнението на вече поетите ангажименти.[288]

Придвижването на процедурата за изграждане на свързващата жп линия преминава през ангажиране на компания, която да поиска необходимата концесия. Една от възможностите е Източните железници да я получи, което плаши К. Стоилов. Той информира Д. Марков за опасността, ако тя вземе концесията, Австро-Унгария да се възползва и осуети изграждането на турския участък. Дипломатическият агент отговаря за липсата на проявен до момента интерес от страна на Компанията на Източните железници.[289] Българското правителство обсъжда този въпрос на свое заседание.[290]

Изграждането на жп линията Саранбей-Пловдив-Нова Загора, известна като паралелната линия, довежда до изостряне на отношенията между правителството и Източните железници. Изглежда запитването на премиера идва вследствие на предложенията на тази компания, едно от които касае въпроса за свързването в Македония. При съгласие между българското и турското правителство ориенталците показват готовност да подпомогнат строителството на линията, като софийският кабинет поеме гаранции за километричен приход и обезщетение за амортизацията. Целта, която се преследва, е контрол върху железопътните концесии. Реализирането на свързващата железница се предвижда да стане чрез едно "Българско дружество", като Източните железници осигурят необходимия капитал. Правителството, притиснато от финансови трудности, започва продължителни преговори, за да осигури нужните средства за строителната си политика и да обезпечи изплащането на стари задължения. Банките, които контролират Източните железници, се оказват основните кредитори на България и едва ли чрез тотална конфронтация може да се постигнат преследваните от правителството цели.[291] През изтеклите няколко години кабинетът преговаря с чужди и български предприемачи, които да поискат от Високата порта строителната концесия. Източните железници са възприемани като потенциално заинтересована страна, защото контролират жп линията по долината на р. Вардар, а К. Стоилов не може да не познава договора от 70-те години на XIX в. между тази компания и Високата порта. В него Турция се задължава да предостави за експлоатация на тази фирма построената линия. Безспорна е вероятността това да се случи, а поемане и на строителството допълнително може да стимулира интереса на ориенталците. От друга страна, като представители на мултинационалния капитал те попадат в сложни комбинации на икономически и политически групировки с осезаемо австроунгарско присъствие, което може да изиграе негативна роля и да попречи в реализацията на свързващата линия Куманово-българската граница, подобно на проваленото строителство на железницата от Битоля до Адриатическо море. И при двете комбинации правителството на К. Стоилов няма възможност за сериозно лавиране, защото нужните за строителство средства се намират под контрола на банките – собственици на Източните железници.

Икономическите интереси на Австро-Унгария от функциониращата жп линия по долината на р. Вардар са схванати от българския търговски агент в Битоля Н. Стойчев. Неговата оценка се базира на директния контакт, който се осигурява между фабриките и пазарите, докато преди това търговията се осъществява при силна конкуренция през Солунското пристанище. Той споделя мнението на своите колеги в Солун и Скопие за значението на свързването по политически по-изгодното трасе през Куманово. Наравно с това прави анализ на военния потенциал на Струмската долина и препоръчва изграждането на жп клон до Дупница за спирането на евентуално турско настъпление в тази посока.[292]

Министерското постановление от 6 октомври 1897 г. определя приоритетното трасе за свързване с Македония. Правителственият вестник "Мир" публикува специално съобщение, като дава допълнителна информация за упълномощаването на министъра на обществените сгради да подготви необходимите документи за проекта Радомир-Кюстендил-границата към Куманово и скорошното провеждане на тръжна процедура. Предвижда се включването на клона до Дупница в допълнение към закона за железопътната мрежа на страната.[293] Разпространяването на тази информация провокира положителен отзвук сред кюстендилската общественост. На сесия на Общинския съвет кметът на града Георги Ангелов е упълномощен да посети столицата и да проучи местоположението на проектираната гара. Целта е построяването ѝ да бъде максимално близо до града "съобразно интересът на населението".[294] Кметът изказва специална благодарност от името на кюстендилските жители на министрите К. Стоилов и М. Маджаров.[295]

Правителственият официоз публикува резюме на статията от "Кьолнише цайтунг". Без да напада, се съобщава за сръбското противопоставяне на свързващата линия Кюстендил-Куманово. Подчертани са положителните страни на железницата за укрепване на българската народност в Скопски вилает. Общественият интерес се поддържа с чести съобщения за предприетите от правителството действия. Специално внимание е отделено на инженерните бригади, провеждащи необходимите проучвателни работи.[296]

Вследствие на постановлението на Министерски съвет се подготвя законопроект, който е внесен на 13 декември 1897 г. от осемдесет депутати в заседание на Народното събрание. Той съдържа само три члена, като в член първи се упълномощава правителството да проведе и утвърди търгове за редица линии, на първо място от които Радомир-Кюстендил-границата към Крива паланка. Член втори предвижда проучването, търга и постройката на жп линия от удобна точка на трасето Радомир-Кюстендил през Дупница до границата към Г. Джумая. Депутатите дискутират повече начина на внасяне на проекта, защото липсва в дневния ред. Неза-

висимо от това нарушение законът е гласуван не само на първо, но веднага на второ и трето четене.[297] Местното население от районите, през които преминават жп линиите, изпраща благодарствени телеграми до правителството.[298] Скоростният начин на гласуване напомня за подобен стил, упражняван от Ст. Стамболов. Мнозинството налага своята воля независимо от нарушаването на процедурите. С приемането на закона се слага край на дългото изчакване за определяне на конкретното трасе на свързващото направление. Приоритет за държавата окончателно става проектът Радомир-Кюстендил-границата към Куманово. Другият вариант, лансиран през изтеклите няколко години, също получава законодателно определение – трасето преминава през Дупница за границата към Г. Джумая. Политическите мотиви надделяват над икономическите и техническите предимства, което се приема като необходима жертва при преследване на целите за българщината в Македония.

Политиката на правителството на К. Стоилов придобива ясни контури. Усилията на дипломацията в международен план се съчетават със строителство на собствена територия. Получават се два документа за свързващата жп линия – единият декларира турския интерес, а другият – българския. Двете страни се обединяват в предпочитанието към проекта София-Кюстендил-Куманово. Българското правителство се презастрахова, като поставя на втори план, но не изоставя Струмското трасе. За него влияние оказва общественият натиск, позитивните му характеристики, но не трябва да се подценява моментът на презастраховка срещу използваните от турската дипломация спекулации. Постигнати са обнадеждаващи резултати, които не трябва да се приемат за повече от начална база на последващите процедури.

За постигнатото и перспективите ясна сметка си дава дипломатическият агент Д. Марков. В отчета си за първата годишнина от престоя му в Цариград той няколко пъти споменава за приеманото като основно задължение – "Скопчването на железниците бе един въпрос, на който аз най-много труд и време посветих.". Според него избраното трасе съчетава политическите, икономически и военни интереси на страната, за което се произнасят компетентните специалисти и българската общественост. Свързването става основен пункт в плановете му за следващата година: "Ускорение направата на железницата Кюстендил-Куманово, съгласно издействаното вече решение.".[299] Проектът получава важно място сред въпросите на българската дипломация. Пристъпва се към реализацията на постигнатите в края на годината резултати. Фактите показват проявите на сериозни противници и няколко български пропуска при получаването на официалното писмено съгласие от турска страна. Тескерето от великия везир не е последвано от издаването на султанско ираде, което понижава стойността на постигнатите резултати. Правителството трябва да прокара

своите намерения в недотам благоприятна за националните интереси политическа и финансова обстановка.

Сред неблагоприятните фактори трябва да се прибави споразумението за изграждане на мост над р. Дунав и свързване на жп мрежите между Сърбия и Румъния. В миналото между двете държави периодично се водят преговори, а независимо от тях въпросът за мост се дискутира от румънската и българската дипломация. Съперничеството е обяснимо, защото се откриват по-големи възможности за държавата, през която ще премине румънският транзит. Чертаят се трансбалкански проекти от Дунав до Бяло и Адриатическо море. Сръбските опасения са от реализацията на връзка по трасето Лом-София-Дупница-Орфански залив на Бяло море. Те предлагат свой вариант чрез строеж на железница по р. Тимок от Радуевац до Ниш. Продължена по направлението Ниш-Куршумлия-Прищина-Шкодра-Сан Джовани ди Медуа, тя се превръща в проект до Адриатическо море. Жп линията от Ниш до Солун осигурява връзката до Беломорието.[300]

Съществен успех за сръбските усилия е сключването на 6 януари 1898 г. на конвенция с Румъния, в която се уточнява мостът над Дунав да се построи между Кладово и Турно Северин. В края на същия месец Скупщината приема закон за строителство на жп линията между Ниш-Кладово. Румънският парламент ратифицира споразумението и гласува 1 мил. леи за покриване на разноските по проучването. Договорът предвижда завършването на обекта до края на септември 1899 г. и поделяне на направените разходи. Сериозен удар на това споразумение нанася турското несъгласие за продължаване на жп линията от Сърбия до Адриатическо море. Няколкократните опити да се убеди Цариград претърпяват неуспех.[301] Гръцкото правителство, независимо от отношенията с Турция след войната, също полага усилия да осигури връзката на своите железници с европейските. Основната цел, която се преследва с тази линия, е "да се улесни пропагандата му в Македония.". Кабинетът декларира съгласие да предостави строителството на проекта Лариса-Еласона на френски предприемачи, при условие те да издействат от Високата порта концесия за изграждане на линията Еласона-Солун.[302] Реализирането на румънско-сръбския договор и гръцките намерения засилват позициите им на Балканите, включително и в Македония. Трите държави биха получили икономически и политически предимства пред останалите в региона, което винаги се посреща с недоволство от пряко засегнатите страни. Подобна перспектива не може да получи одобрение и в България.

Затова забавянето на тръжните процедури и публикуването на сроковете за изграждане на българската част от линията Радомир-Кюстендил-Куманово се приемат като скандални от скопския търговски агент Д. Ризов. Той се запознава от вестниците с изискването обектът да се завърши за 3,5 години и апелира за съкращаването на подобно времетраене:

"след получаването на последните три владишки берата, нашата църковно училищна деятелност в Македония е толкова завършена, щото всичката по-нататъшна роля на нашата екзархия бледнее пред значението на тази железница. Това значение в моите очи е толкова съдбоносно, щото ако бих имал слабостта към крепките слова, одързостил се бих даже да кажа, че протаканото постройката на тази железница е цяло държавно предателство, ако не и акт на настояще предателство, спрямо целокупните интереси на българския народ.".[303] Търговският агент, независимо от опита за завоалиране, директно напада и обвинява кабинета на К. Стоилов. Той схваща опасността от забавянето, което може да провали постигнатите до този момент резултати. Технологичното време, необходимо за изграждането на подобен обект, едва ли е от компетенцията на българската дипломация, защото има специалисти с необходимата за това квалификация. Нападките за българската част са основателни, но при воля и ресурси всеки кабинет много по-лесно може да изгради един обект на своя територия, отколкото да склони или застави това да направи неговият съсед. Затова тази забележка е важна, но по-важно е едновременно със собствения участък да се построи и въведе в експлоатация този от границата до Куманово.

На 28 април 1898 г. правителството приема постановление и утвърждава текст на специално писмо до предприемачите Гр. Найденов и Ив. Грозев. Тези документи удостоверяват подкрепата на кабинета за получаването от Турция на концесията за строителство и експлоатация на железницата Куманово-българската граница. Изглежда и това писмо е писано от двамата предприемачи и е редактирано от К. Стоилов. Коригирани са прекомерните искания за финансова помощ и са ограничени част от ангажиментите на държавата. В редактирания вариант са описани конкретните стъпки, които предприемачите трябва да предприемат в Цариград. Допуска се, в случай на отказ от турската страна да предостави километрична гаранция, да се поиска само правото на експлоатация и покровителство на предприятието от административните власти. В шестмесечен срок след получаване на концесията трябва да започнат строителните работи, като през това време се осигурят необходимите капитали и се извърши проектирането. За изготвянето на проектите кабинетът командирова трима инженери, но иска да получи копие от всички документи. Под контрола на българското правителството са поставени планирането, строителството, размерът на вложените средства, наетият за експлоатацията на готовата линия персонал. В случай на искане компанията е длъжна да предостави линията за експлоатация на БДЖ или да отстъпи собствеността на България след необходимото заплащане. Поема се държавна гаранция за 6% лихва и 1% върху погашението на капитала. Отделно се гарантират 100 хил. лв обезщетение при отстъпването на линията. На допълнително договаряне след получаване на фермана са оставени въпроси за осигуряване

на километричния трафик. Писмото губи сила, ако в срок от една година не се получи ферман за концесията.[304] Параметрите в текста се доближават до тези в писмото до Гр. Найденов от септември 1896 г. Повечето от тях не са загубили актуалност, но вече никъде не се споменава за трасето по р. Струма. К. Стоилов продължава да се стреми да ограничава порасналите финансови апетити на българските предприемачи, но основно разчита на тях. Компанията на Източните железници са фактор, който правителството се опитва да елиминира с приемането на своя тактика в Цариград. Стремежът е да се осигури гарантиран български контрол при строителството и експлоатацията на турския участък.

Чрез турския печат[305] и българското дипломатическо агентство се получава информация за действията и дори за предоставянето на концесията. Д. Марков докладва на 27 юли 1897 г. за сведения, получени от Илдаза, за някаква българска компания с адвокат-пълномощник, който пристига в Цариград и иска концесията. Дипломатическият агент с раздразнение коментира възможността това да са хора, близки до Гр. Найденов.[306] Изглежда Д. Марков не е информиран за предприетите чрез Ив. Грозев и Гр. Найденов действия. Възможно е между дипломата и предприемача да има лична вражда или е допустимо запазването на по-голяма тайна за правителствената подкрепа, която може да раздразни Високата порта. След като изолира дипломатическите канали за съвместен натиск, интересно е как кабинетът ще осигури гарантираната в писмото политическа подкрепа. Стремежът, изглежда е, дипломацията и предприемачите да действат независимо един от друг.

Едновременно с разработването на външнополитическа тактика започват процедурите за изграждането на българската част от свързващата железница. В поредица от обяви правителственият официоз "Мир" информира за етапите на търга. В средата на март 1898 г. Министерски съвет определя месец юни, същата година, за извършване на процедурата.[307] На 9 април 1898 г. излиза обявата, която толкова много смущава търговския агент в Скопие. В нея са уточнени датата на търга – 22 юни, а перетръжката – на 27 юни. За място е определено Народното събрание, като участниците трябва да внесат по сметка в БНБ задължителен депозит в размер на 700000 лв.[308]

На 22 юни 1898 г. са подадени две оферти – на Бр. Иванови и Казанджиеви, в размер на 19000000 лв, и на Иван Д. Гошев, в размер на 22620000 лв. Поради закъснение не е допуснат да участва Д. Съселов.[309] На перетръжката се състезават осем предложения, като най-високото от 16800000 лв е на Бр. Симеонови, а най-ниското от 12475000 лв е на дружеството "Юрдан Джумалиев и сие".[310] Министерският съвет утвърждава търга и сключва договор с предприемача, предлагащ най-изгодната минимална стойност.[311]

С направените корекции на плановете в края на 1897 г., се избегнати високите води на р. Струма, доближена е линията максимално близо до Кюстендил, което е стремежът на местната общественост, и се позволява едно изкачване от 20 ‰ в пограничната зона за облекчаване на изкопните работи. Обектът има дължина от 86,645 км. Трасето започва от гара Радомир, преминава през селата Върба, Дебели лак, Калище, Жабляно и при Белово навлиза в Земенското дефиле. Преминава тази част с множество изкуствени съоръжения, след това през Кюстендилското поле през селата Раждавица, Шишковци, Копиловци, покрай Кюстендил, Соволяно и Мазарачево, достига дефилето на р. Бистрица, което напуска при Долно село. Следвайки течението на реката и притока ѝ р. Лебница, линията завършва край с. Гюешево, на около 3 км от границата с Турция. Предвижда се построяването на 15 тунела – 9 по Струмското и 6 по Бистришкото дефиле. Тринадесет са мостовете с големина над 15 м, направени от железни конструкции. По линията са предвидени 7 гари – при Калище, Белово, Раждавица, Копиловци, Кюстендил, Долно село и Гюешево. Пусковият срок е на 1 октомври 1901 г. [312]

На 2 юли 1898 г. е сключен договор за учредяването на събирателно търговско дружество "Петров, Джумалиев и сие" между съдружниците Димитър Моллов, Персияд Таджер, Юрдан Джумалиев, Рачо Петров, Йосиф Маджар, Юсеф Шаулов, Георги Попов и Коста Балабанов.[313] За представляващ дружеството е упълномощен запасният генерал Рачо Петров.[314] Съдружниците са с различен етнически и професионален произход. Обединява ги гарантираното от държавата финансиране на обекта и получаването на съответните печалби. Пълномощникът има административен и военен опит, авторитет и известност на способен генерал, но до този момент строителната материя едва ли му е добре позната.

Събирателното дружество започва своята работа и обявява от своя страна търг за доставката на 35 хил. дъбови и 65 хил. борови траверси. Трасето е разделено на участъци и сроковете за доставка на траверсите са различни, като най-последната доставка за частта Долно село-Гюешево е до 15 ноември 1899 г. Крайният срок за събирането на оферти е 31 октомври 1898 г. или тази услуга трябва да се приключи за около една година.[315] Още в началото на съвместната дейност избухват спорове, свързани с големите правомощия на Р. Петров. Мнозинството от съдружниците протестира и запознава с тези факти Министерски съвет. Генералът също се противопоставя, като посочва съда като евентуален арбитър, а не изпълнителната власт.[316] С трудности започва работата на строителното дружество. Процедурата с известни закъснения е проведена, но законът за строителството е гласуван в средата на декември 1897 г., а чак в началото на юли 1898 г. започват конкретните мероприятия на обекта. Причина за забавянето може да се търси в разклатените финанси на държавата, която

преговаря за сключването на външен заем. Проточването на подобни процедури се очертава като един от дефектите при изграждането на железопътната мрежа чрез общо предприятие.

Със започване на строителството на собствения участък правителството потвърждава своите намерения в период на засилване на натиска в Цариград. То се съгласява да повиши комисионната за придобиване на концесията до 4% с километрична гаранция и 2% без гаранция.[317] За такъв подход апелира Гр. Найденов. След посещение в турската столица той информира К. Стоилов за настроенията сред българските поддръжници. "Важното е, че приятелите в Цариград са настървени и очекват манна от този въпрос и ако би да им се отбие ищаха, може би ще останат много докачени, а пак са лицата, които колят кучето там и много ме е страх, че покрай тази държавна работа ще за търнват и други подобни и от голямо значение за отечеството въпрос." – предупреждава Гр. Найденов. Негово мнение е, че след пропуска да се "по нахранят", те може да започнат да пречат и съжалява за тяхната лакомия и българското скъперничество, защото може да провалят свързването на жп линиите в Македония.[318] Песимистичните забележки показват познати характеристики на турската държавна машина. Подкупите са нещо обикновено, още повече при подобен род въпроси очакванията се повишават. В сблъсък са турските ценности и тези на българския премиер, но някой от тях трябва да направи необходимия компромис.

При следващото си посещение в Цариград на 22 септември 1898 г. Гр. Найденов уведомява К. Стоилов за създадената ситуация. Българският дипломатически агент Д. Марков протестира срещу постъпки на премиера, изобличаващи го в Илдаза, и обмисля да подаде оставка. Единствено след намесата на Гр. Найденов той се съгласява да изчака до решаването на въпроса със свързващата жп линия. От султанската канцелария потвърждават пред кандидата за концесионер, че трябва да се произнесе военната комисия и военният министър, който отстоява своето категорично несъгласие. Предприемачът прогнозира промяна на тяхната позиция, след като проверят банковите си сметки. Счита за необходимо К. Стоилов да притиска турския комисар в София.[319] Д. Марков също настоява пред премиера за натиск над комисаря, който от своя страна да подтикне султана към по-бързо решение от страна на военната комисия.[320] В няколко телеграми дипломатическият агент настоятелно моли за помощ. Получава успокоителни и насърчителни писма от К. Стоилов.[321] Другият съдружник, Ив. Грозев, получава окуражителна информация от свой близък за възможността след получаване на концесията да му предаде плана и профила за цялото трасе, изготвени преди Освобождението от инж. Пресел.[322] Изглежда в употреба се включва не само политическият натиск,

но и даването на необходимите подкупи. Преодоляването на известното и при предходното управление несъгласие на военните отново се проявява, като отстраняването му се очаква да стане по един известен, но показал резултати начин. Новото проучване от военните може да се приеме като познат механизъм за протакане на крайното решение.

Политическият натиск заема основно място в мнението на Д. Марков. Дипломатическият агент предлага на министър-председателя да се обещае на Турция да не се повдига македонският въпрос срещу няколко отстъпки. "Ний можем откровено да и определим цената на нашето въздържание да вземем инициативата по македонския въпрос именно 1) Давание концесията за постройката и експлоатацията на железопътната линия Куманово-българската граница; 2) сключване на търговски договор; 3) сключване на една телеграфо-пощенска конвенция; 4) прилагането на екзархийския ферман с даване на три нови берата – Солун, Серес и Драма; и 5) узаконяване на положението на нашите търговски агентства в Турция." – счита Д. Марков. Той вижда реализация на българските искания в срок до март 1899 г.[323] К. Стоилов приема предложенията, като вижда реализацията на бератите чрез искане от Екзарха, а останалите четири въпроса чрез изпращането на енергична нота. Препоръчва косвен натиск за даване на автономен статут на Македония, по подобие на източнорумелийския, като ползва услугите на руската, австроунгарската и френската дипломация.[324] Железопътното свързване заема първо място сред приоритетите на дипломатическия агент. Той отново обвързва въпроса с решаването на други двустранни проблеми, сигурно разчитайки, както през предходната година, част от тях да получат решение. В този план трябва да се разглежда предложението на премиера за косвен натиск за реформи, подкрепени от няколко велики сили.

Конфликтна точка за Д. Марков продължава да бъде сътрудничеството му с Гр. Найденов. Като декларира своето намерение да работи за получаването на ферман, той иска среща с К. Стоилов.[325] Премиерът одобрява заминаването му за София, но изтъква своите опасения да не би България да остане само с платонически обещания. Тази перспектива принуждава правителството да не дискутира конкретното лице, което може да получи концесията, стига само да гарантира построяването на свързващата линия.[326] Личната вражда нанася сериозни вреди на българските усилия. Дипломатическият агент и кандидат-концесионерът, с малки изключения, не успяват да се сработят и действат по собствен почин и предпочитание. Д. Марков разчита повече на традиционната дипломация, докато Гр. Найденов проявява вкус към използването на характерните за турската администрация прийоми. Фактите показват пристрастяване към използването на корупционни механизми, което не гарантира и самият той да се възползва от тази възможност.

След новото ескалиране на напрежението между Д. Марков и Гр. Найденов идва отказът на Ив. Грозев от съдружието. В писмо от 7 декември 1898 г до К. Стоилов той се оттегля, позовавайки се на лични семейни причини.[327] В действителност Ив. Грозев се противопоставя на договора за преотстъпване на експлоатацията на Източните железници в българска територия срещу наем от 24 мил. лв. Той изчислява тази стойност на около 12 мил. лв, но излага и факти за действителното състояние на линиите – построени и поддържани лошо, те не отговарят на съвременните изисквания. Неговото изказване оказва сериозно влияние върху правителственото мнозинство в Народното събрание, част от което се солидаризира с опозицията. Пререканията прерастват в скандал, но председателят обявява утвърждаването на договора. След напускането на противопоставящите се депутати мнозинството гласува и договор за 5% конверсионен заем, на стойност 290 мил. лв, със синдикат, доминиран от френски банки, но с участието на германски и австроунагарски банки срещу залагането на железопътната мрежа на България.[328] С оттеглянето на Ив. Грозев окончателно се очертава разнобоят между най-запознатите личности с въпроса за железопътното свързване в Македония. Д. Марков не желае да работи с Гр. Найденов, а Ив. Грозев не подкрепя политиката на К. Стоилов. Премиерът е поставен в затруднено положение от разцеплението в мнозинството и недоволството от подписаните договори.

На 16 ноември 1898 г. министър Теодор Теодоров подписва наемния договор с редица приложения, сред които споразумението за експлоатация между Източните железници и Турция от 18 май 1872 г. Независимо дали са построени, в изграждане или предстои да се строят, са изброени редица трасета, сред които: "линията, която почва от Саранбей и се свързва с линията Солун-Митровица при една точка, която има да се определи по взаимно съгласие".[329] Значително по-друга е информацията, съобщена от ориенталците на българското правителство в началото на 1881 г., където се упоменава преминаването на София, Кюстендил и Крива паланка, а крайната точка се локализира в района на Скопие. Наяве излиза едно много широко виждане за свързващо трасе между Тракия и Македония, последната гара на което е оставена за допълнително споразумение. То дава възможност и на двете страни да лавират, като отстояват собствените си интереси. Подобна крайна точка на линията Солун-Косовска Митровица може да бъде всяка станция, обстоятелство, което видоизменя направлението на жп проекта. При спор между тях се появява възможност българското правителство да отстоява свързващото трасе Кюстендил-Куманово като свой проект пред Високата порта. Определянето на крайната точка дава възможност на Източните железници да се вклиняват в българо-турските преговори, да изнудват, както и на империята да прави всевъзможни спекулации. Оформя се един триъгълник на интереси, в който

всяка от страните е поставена във взаимозависимост от останалите две. Източните железници имат не само право върху експлоатацията, но и право на последната дума за трасето на жп линията между България и Турция в Македония.

Политическата криза и кризата в отношенията между предприемачите и дипломатическите фактори оказват влияние върху характера на българските усилия в Цариград. Гр. Найденов използва ситуацията и поставя нови финансови условия. Той предлага да се използват услугите на турски бей, като се позовава на практика на други европейски компании. Така се появява възможност за получаването от Турция на километрична гаранция. В противен случай българското правителство трябва да се ангажира за своя сметка с по хиляда лв на километър и 600 хил. лв разноски за получаване на концесията. Прави предложение и за проекта Дупница-Г. Джумая-Мелник-Демир Хисар (дн. Сидирокастрон) за свързване със Серес, която вижда като евтина и бърза за изграждане. "Ползваме случая да Ви съобщим, най-влиятелни и най-сериозните лица сме ангажирали в тази работа и подобен случай не можем намери за получаване на концесията, който ако сега пропуснем, ще сгрешим премного по известни Вам причини." – пише Гр. Найденов. Неговата прогноза за откупуване на експлоатацията на линията е по хиляда лв на километър след постройката, иначе при откупуване преди това рискуват да изгубят тяхното покровителство.[330]

На 12 януари 1899 г. правителството одобрява писмо от К. Стоилов до Гр. Найденов.[331] В него кабинетът се съгласява да му заплати като комисионна за получаване на концесията 4% от стойността на свързващата жп линия, но след поемането на експлоатацията или откупуването ѝ от българската държава. Удължава срока за получаване на документа с още шест месеца.[332] Постоянното нарастване на апетитите на Гр. Найденов принуждава правителството на К. Стоилов да направи някои отстъпки. След като се съгласява на 4% комисионна за линия с километрична гаранция и 2% без километрична гаранция, в последното писмо не прави разлика по този показател, а се предоставя при всеки вариант 4%, което допълнително може да натовари държавата с разходи. Все пак не се дискутират предлаганите суми за откупуване на експлоатацията, като дипломатично се оставя за етапа след получаване на фермана и построяването на обекта. Отстъпките се правят постепенно с нарастването на претенциите на кандидат-предприемача, но не се показва склонност към разхищение на държавни средства, а по-скоро стремеж да се стимулира частично и да се повиши интересът му от успешното реализиране на този проект.

Постановлението от 12 януари 1899 г. е едно от последните на правителството на К. Стоилов. На тази дата оставки подават министрите Т. Теодоров и Н. Бенев, а след два дни премиерът поднася оставката на це-

лия кабинет. Смъртта на княгиня Мария Луиза забавя с няколко дни назначаването на ново правителство. В основата на правителствената промяна стоят противоречията и протестите след сключването на конверсионния 290 милионен заем и откупуването на експлоатацията на Източните железници, които се приемат за изключително тежки за страната ангажименти.[333] В последните си дни на власт кабинетът дава възможност на Гр. Найденов да продължи своите усилия в Цариград с още около една година (остатъка от старото писмо и новите шест месеца), което показва сходство в разбиранията на двете страни. Следваната през 1898 г. външнополитическа тактика съчетава използването на политически натиск по официалните дипломатически канали с частните интереси на български предприемачи. Кандидатите за получаването на концесията използват разнообразен арсенал от прийоми за мотивиране на турската администрация, но не успяват в рамките на това българско правителство да получат необходимите документи. Едновременно с усилията в Цариград кабинетът, макар с известно закъснение, провежда тръжната процедура, отдава линията Радомир-Кюстендил-Гюешево на предприемач, който започва строителните мероприятия.

Железопътното свързване с Македония е един от въпросите, който присъства през цялото управление на К. Стоилов. Той в качеството на премиер, има възможност напрактика да приложи своите идеи, лансирани пред княз Александър I през 1883 г. Правителството продължава да следва тактиката на Ст. Стамболов, което показва приемственост между двата кабинета по този въпрос. Под влиянието на външния министър Гр. Начович около три години България търси предприемач, който да получи концесията с приоритет към трасето по долината на р. Струма и след изграждането му да сключи необходимото споразумение с Турция за свързване жп линиите на границата. Извършено е строителството на линията Перник-Радомир и след дълга обществена дискусия се определя трасето Радомир-Кюстендил-Бобошево-Кочериново за главно направление на българска територия. В средата на 1897 г. жп свързването попада сред исканията, които Високата порта показва склонност да удовлетвори. Това е повратен момент във външната и вътрешната политика на К. Стоилов. Променено е направлението на свързващото трасе и приоритет получава проектът към Куманово, вследствие на което България се ориентира към строителство на жп линията Радомир-Кюстендил-Гюешево. Великият везир издава тескере, с което уведомява българската страна за намерението да се изгради железницата Куманово-българската граница при Деве баир. Независимо от допуснатите компромиси това е първият писмен документ от турска страна, получен след дългогодишни усилия и то в обстановка на силно сръбско и австроунгарско противопоставяне. Тескерето обаче не е последвано от обещаното султанско ираде, което е съществен недостатък

за българската дипломация. Изглежда поради резервираност от използването на чужди услуги правителството ангажира български предприемачи, които да получат по възможност концесията за строителство и експлоатация на турския участък. Характерна особеност за всички потенциални концесионери е стремежът им за получаване на максимални печалби, което правителството и особено премиерът се стремят да ограничат. След публичен търг се определя предприемачът на българската част от проекта, който започва изграждането на обекта. Трудностите с осигуряването на необходимите финанси за линията Радомир-Кюстендил-Гюешево и с получаването на необходимите документи за линията от границата до Куманово са сред последните усилия на правителството, които не получават окончателно решение.

Кабинетът на К. Стоилов изработва собствена стратегия за железопътно свързване на България с Македония. Едновременно със строителството на собствена територия, работи за изграждането на турския участък. Окончателно е определен приоритетът за свързване към геополитически по-значимото Скопско направление от икономически по-рентабилното по долината на р. Струма. Това предизвиква негативната реакция на Сърбия и Австро-Унгария, които действат упорито в Цариград и заедно с негативно настроените турски управляващи среди успешно саботират българските усилия, като протакайки, намаляват значението на даденото тескере. Техните интереси в Македония водят до обединяване на усилията им, за да не позволят очертаващата се българска доминация в тази географска област. С позицията, която отстояват през двете десетилетия след Освобождението, те се оформят като основните явни външнополитически противници, често и успешно комбинирайки с перманентното турско недоверие и мнителност. Дори с построяването на приморската жп линия Дедеагач-Солун, оставената за след нея връзка с България не получава необходимото и често декларирано значение. Фактите показват липсата на категорично позитивно отношение на Турция към свързващата железница в Македония, без да прибягва до публичното демонстриране на своето несъгласие. Протакането на Високата порта маскира следваната политика да ограничава всячески очертаващото се с жп линията геополитическо предимство на българщината в Македония. В крайна сметка със строителството на българска територия не започва изграждането на участъка в Северна Македония, което поставя пред изпитание дипломацията на Княжеството и следваната до този момент политика.

СПИРАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ УСИЛИЯ НА ПРАГА НА XX ВЕК (1899–1903 г.)

Правителството на К. Стоилов подава оставка вследствие на съпротивата срещу споразумението за наемането на експлоатация от Източните железници и конверсионния заем. Затова още в процеса на формирането на новия кабинет назначеният за министър-председател Д. Греков търси чрез Гр. Начович съдействие от компанията за удължаване на договорените срокове. Първата задача на правителството е постигането на окончателно споразумение с ориенталците и банковия синдикат за по-бързото излизане на държавата от финансовата криза. Новият кабинет представлява коалиция, включваща представители на либералите – радослависти и народнолибералите – стамболовисти, начело с Д. Граков, който поема и Министерството на външните работи. Той има значителен опит в управлението на държавата и подобно на К. Стоилов и на привлечения за министър Гр. Начович е наясно с много от аспектите на българската железопътна политика към Македония.

Още при първите контакти с представители на Източните железници Гр. Начович се стреми да ги убеди за проавстрийската и прогерманската ориентация на новото правителство. Въпреки този опит, от Виена запазват своите резерви към българския кабинет и вместо съдействие, успяват да убедят Високата порта да откаже прехвърлянето на експлоатацията, с което са саботирани подписаните договори. Във Виена са започнати нови преговори с банките кредиторки и с Източните железници. Коалиционното правителство изоставя наемането на експлоатацията и се съгласява да предаде построената част от паралелната линия под контрола на ориенталците. Отделно се ангажира да не строи в продължение на 25 г. никакви конкурентни линии. При започване на подобен обект Източните железници си запазват правото да поискат финансово обезщетение или да поемат експлоатацията на някоя от жп линиите, контролирани от БДЖ. Тази възможност дава основание на Цветана Тодорова, изследовател на българската заемна политика, да направи извод, че компанията може да поиска и да контролира цялата линия – от сръбската граница до Цариград. Въпреки известните условности съществува подобен риск, което трябва да се има предвид от всяко българско правителство. Конвенцията е подписана на 15 март и е утвърдена през пролетта на същата 1899 г. Сключен е и нов 260-милионен конверсионен заем, наречен "Слят български златен 5% железопътен ипотечен заем". Той е гарантиран отново с приходите от БДЖ и пристанищата, с втора ипотека на жп мрежата на държавата и с първа ипотека на новоизградените и проектираните линии. Целият му

размер е насочен към покриването на стари задължения и няма възможност да се отделят средства за ново жп строителство.[334] И двете споразумения поставят тежки условия пред държавата. Българските железници са обект на специално внимание от банките кредиторки, които могат при неспазване на договореностите да поискат контрола върху тях и да осигурят експлоатацията посредством притежаваната компания на Източните железници. Заплахата от подобен изход се допълва с ангажимента да не се започват конкурентни железници и от невъзможността при финансовата конюнктура да се продължи строителството на започнатите обекти.

Още в началото на новото управление се променя отношението към изграждането на жп линията Радомир-Кюстендил-Гюешево. Първите индикации, отправени към събирателното дружество "Петров, Джумалиев и сие", са да не прибързват с осигуряването на строителни материали поради финансовите проблеми на държавата. Предположенията са за временно спиране на строителството или за окончателното замразяване на обекта. Вследствие на тази намеса са пропуснати възможности за снабдяване на релси, железни конструкции за мостове и други материали. Евгени Костов подробно анализира взаимоотношенията между правителството и строителното дружество. Официалното съобщение за предстоящо спиране на обекта за една година е направено от министъра на обществените сгради Д. Тончев на Юр. Джумалиев, на 13 февруари 1899 г. С две постановления на Министерски съвет са уточнени конкретните мерки. На 15 февруари 1899 г., след устен доклад на Д. Тончев кабинетът решава "Да се спре веднага до второ разпореждане по-нататъшната работа по направата на тая линия съгласно чл. 25 от поемните условия…". Второто постановление от 22 февруари 1899 г. продължава строителството на участъка Радомир-Кюстендил и окончателно спира работата по втората част от Кюстендил до Гюешево. Строителното дружество е известено своевременно за правителствените действия.[335]

Решението провокира дискусия в българското общество. Опозиционната преса напада правителството с обвинения и огласява причините за неправилния ход. Сред основните мотиви са посочени удовлетворяването на турските, сръбските и немските интереси и стремежът да се обогатят предприемачите с обезщетение от 2 мил. лв. Проправителствени вестници отхвърлят тези обвинения и отдават преждевременното спиране на строежа на липсата на финансови средства.[336] Недостигът на пари безспорно е сериозен проблем за държавата, но не са за пренебрегване част от посочените фактори, предимно от външнополитическо естество. Като най-сериозен противник сред тях трябва да се приеме Австро-Унгария, не само защото има по принцип негативно отношение, но в този момент има решаващо мнение за банковия заем и проблема с Източните железници. В краткосрочен план трудно може да се приеме предоставянето на обезще-

тение на предприемачите в такъв размер, понеже държавата няма откъде да осигури дори средства за непосредствените си нужди.

Главното предприятие за постройка на жп линията със серия от писма информира за срещаните трудности и очаква конкретни наставления. Междувременно продължават усилията за закупуването на част от инвентара от жп линията Саранбей-Чирпан. Липсата на окончателно становище на правителството за част от поставените въпроси навежда предприемача на извода, че не е изработено окончателно решение. На 20 март 1899 г. от името на предприятието ген. Р. Петров поставя ултимативен срок от 7 дни за получаването на категоричен отговор, дали строителството ще продължи. Той иска от техническата комисия проверка на плановете на местността и становище за предпочитаната хидратна вар, за да се сключи необходимият договор за доставка. Отделно повторно повдига въпроса за разрешаване откупуването на релсите от ликвидираното дружество, строящо линията Саранбей-Чирпан. Но главният въпрос, който иска да знае, е каква съдба се предвижда за целия обект или се спира само участъкът Кюстендил-Гюешево.[337]

В самото събирателно дружество постепенно се оформят привърженици на две становища – едната група се състои от трима съдружници, предвождана от ген. Р. Петров, а втората включва останалите пет, с лидер Юр. Джумалиев. Докато първата с различни аргументи се опитва да защити интересите на предприятието, другите са настроени компромисно и виждат решаването на проблемите в диалог с правителството. Напрежението ескалира на две последователни заседания в края на април и началото на май 1899 г., когато Р. Петров обвинява съдружниците си във фалшифициране на протоколите и отказва да ги подпише. Основният проблем е какво да бъде отношението към правителственото решение за спиране на участъка Кюстендил-Гюешево. По-лесно са изгладени недоразуменията около промяната на част от плана за Струмското дефиле. Проектът предвижда линията да се движи само по десния бряг, но след корекции с цел намаляване на разходите някои участъци са предвидени за левия бряг на реката. Огледът на място и мнението на техническата комисия убеждават предприемачите в рационалността на този вариант.[338] Независимо от упреците на предприятието, че липсва ясна правителствена позиция за бъдещето на обекта, кабинетът поддържа своето становище и продължава да отстоява решението за построяване на участъка Радомир-Кюстендил. Доказателство за това е постановлението от 3 май 1899 г., с което се прехвърлят на този строеж железните мостови конструкции от спряната паралелна линия.[339] Българското правителство се оказва в сложно положение, притиснато от финансови трудности, общественото мнение и от предприемача. Отстояването на подобни непопулярни действия, макар и само за участъка от Кюстендил до границата, може да повлияе негативно

върху авторитета му. Тези обстоятелства изглежда принуждават кабинета да прокара през 10 ОНС необходимото решение скоро след свикването му на първата извънредна сесия.

В мотивите, внесени от министър Д. Тончев, са посочени две причини – липсата на конвенция или поне формално съгласие между България и Турция за строителство на участъка в Македония и финансовите трудности на страната. Предложението обаче се позовава само на първата причина: "Народното събрание одобрява спирането постройката на частта Кюстендил-Граница от железопътната линия Радомир-Кюстендил-Граница дотогава, докогато се сключи конвенция с правителството на Негово Императорско Величество Султана за съединението на тази линия с турските железопътни линии.". Втората част от проекта предвижда предоговаряне на новото положение със строителното предприятие в случай на съгласие от тяхна страна. Но при несъгласие се пристъпва към разтрогване на договора и заплащане на действителните загуби съгласно закона за публичните търгове.

На 21 юни 1899 г. започва дискусията при първото четене в пленарната зала. Целият дебат се характеризира с остра полемика между опозиция и управляващи, в която се включват премиерът и министърът на обществените сгради. Първи се изказва бившият министър-председател П. Каравелов. Той започва своята реч с една категорична констатация: "Ако има железопътна линия, строенето на която се е поддържало от целия Български народ, то е тая линия.". Познатите мотиви, изтъквани при проведена през 1897 г. обществена дискусия, прозвучават в Народното събрание. Подчертано е военно-стратегическото, политическото и националното значение на това направление. Според него първо трябва да се построи на всяка цена българският участък, като може и след това да се подпише необходимото споразумение с Турция, а да не се чака нейното съгласие или да се допуснат спекулации с трасето по долината на р. Струма. Той оспорва възможността за предоговаряне и допуска провал на преговорите с предприемача, вследствие на което държавата трябва да заплати обезщетение, вместо средствата да се вложат в обекта. Най-сериозни негативни последици се очакват за българската общност в Османската империя: "И ако направите някое престъпление, най-главното е това, с което ще дадете да забележат в Македония и другаде, че България запустява линиите си към Турция, може би по заповед от някъде.".

На П. Каравелов опонира премиерът Д. Греков. Неговите доказателства се базират на мотивите на внесеното проекторешение. Той отхвърля забележката за чуждо внушение при спирането на участъка Кюстендил-Гюешево и се обосновава с икономически неизгодното му поддържане, без споразумение с Турция за продължаване до Куманово. Премиерът е принуден да парира честите вметвания на П. Каравелов от залата. Налага

се да отхвърли възможността да се привлекат като клиенти на линията сезонно преминаващите работници от Македония към България и Румъния и обратно. Въпреки очакваните загуби от 100–150 хил. лв годишно, Д. Греков допуска бламиране на проекторешението: "Ако мислите, че по патриотически съображения трябва да се построи тая линия до границата, най-сетне, решете го…".

Депутатът Жечо Бакалов изтъква важното национално значение на цялата железница София-Кюстендил-Гюешево, отхвърля приписвания ѝ предимно търговски характер и категорично защитава строителството на последния участък. Сравнявайки необходимостта му с абсолютно ненужния, но приет за строителство участък Скобелево-Чирпан, той обвинява правителството в противоречива политика. Още повече ипотекирането на строящите се линии и декларациите за налични от заема средства за довършването им влизат в дисонанс с предложението за спиране на участъка Кюстендил-Гюешево. Като опонент на Ж. Бакалов се изказва министър Д. Тончев. И неговата реч е накъсана с обструкции от опозицията. Министърът се опитва да притъпи остротата на дискусията, като изтъква кратковременния характер на мярката. Той също, оправдаващ се с "патриотични подбуди", се опитва да прехвърли на депутатите отговорността за евентуалното продължаване на обекта въпреки финансовите трудности на държавата.

Редуването на опозиционни и правителствени привърженици до голяма степен довежда до възпроизвеждане на вече посочени факти. Интересни са изказванията на В. Кънчов и Иван Белинов. В. Кънчов участва в обществената дискусия през 1897 г. и предсказва големия трансбалкански потенциал на жп линия от Черно до Адриатическо море и връзките ѝ с Каспийския басейн и Западното Средиземноморие. Важен момент в речта му е характеристиката на железницата – "В политическо отношение е също важна, защото ще се сближим с една провинция, която е толкова близка за нас в национално отношение и толкова близка във всяко друго отношение.". Още по-емоционално се изказва Ив. Белинов, който не вижда как държавата се скъпи за 5 мил. лв, защото преследваните интереси в Македония си заслужават дори влаковете до границата да носят само въздух, само "братята отвъд Рила да чуват свирките им". Той напомня на Д. Греков за постигнатото турско съгласие през управлението на К. Стоилов и за усилията на братя Симеонови да получат строителната концесия. Апелира, в случай че предприемачът откаже да изгради участъка Радомир-Кюстендил, правителството да сключи договор с друго дружество, но поне този обект да се завърши.

Умерено и обективно изказване прави Милан Макавеев. Анализът му включва негативното отношение на Сърбия и шикалкавенето на Турция, съчетано със спекулиране един път за трасето през Г. Джумая, а друг път

предпочита свързване през Крива Паланка. Склонността му да подкрепи по принцип значението на целия проект се сблъсква със страха от възможен провал при изграждането на свързващия турски участък. "Би било, действително, много рисковано да се направи една линия с цел да се съедини с друга, която никога няма да се построи." – обосновава своите опасения М. Макавеев. Появяват се твърдения, уличаващи правителството в опит да провали строителството, за да прехвърли обекта на своя близък съратник Ив. Хаджиенов.

В няколкократните си изказвания Д. Греков отхвърля повече от обвиненията и съмненията в намеренията на управляващите. Интересен момент в тях е коментарът на турското поведение, като той акцентира само за преговорите от 1892 г. и постигнатото формално устно съгласие. Проличава стремеж да се елиминират всички изтъквани мотиви, като подчертава само икономическото значение от жп свързването с Бяло море и увеличаването на трафика по него след евентуално изграждане на мост на р. Дунав. Знае за някои опити, но поставя под съмнение възможността за получаване на строителната концесия от български предприемач и още повече осигуряването на необходимия капитал от около 15 мил. лв. След прекратяването на дебатите решението получава болшинство на първо четене.[340] Една част от участниците в дискусията, включително Д. Греков, пряко са замесени в българската железопътна политика към Македония. Затова трудно могат да се приемат като откровени думите на премиера за изключителното икономическо значение на този проект, като се дезавоалират другите непосредствени предимства. По-скоро той прави опит да разсее наложеното мнение в България, но и в чужбина за сериозните позиции, които Княжеството може да получи след реализиране на жп свързването със Скопие. Показва се обаче склонност на министрите и депутатите от мнозинството към компромис, щом като се заговори за защита на националните интереси в Македония. Всички приемат спирането на строежа за временно и се обединяват около важното му значение, независимо кои от аспектите са фаворизирани. Проличава слабото познаване на историята на дипломатическите преговори с Турция. Министър-председателят се позовава само на преговорите от 1892 г. и видимо не знае нищо за резултатите, постигнати от кабинета на К. Стоилов. Интересно защо, въпреки водещата му роля в преговорите по времето на правителството на Ст. Стамболов, той скрива първите две години (1890–1891 г.) на дипломатическата активност в Цариград. Именно в този период Скопското направление е приоритет за българската външна политика и едва през 1892 г. е сменено със Струмското трасе.

Доказателство за непознаване на резултатите, постигнати от правителството на К. Стоилов, е запитването, изпратено от Д. Греков до временно управляващия агентството в Цариград П. Димитров. В него преми-

ерът иска от архива на агентството копие от ирадето за свързване на жп линиите по трасето Кюстендил-Куманово.[341] П. Димитров отговаря на Д. Греков – "Никакво ираде не е имало по този въпрос.". Дипломатическият агент пояснява, че великият везир с тескере без номер съобщава на Д. Марков за турското съгласие свързването на железниците да се осъществи през Куманово. Тескерето с превода му обаче са взети и занесени от С. Добрович в София.[342] Стойчо Грънчаров анализира този подход, като привежда данни за други подобни случаи.[343] Между първо и второ четене на решението за спиране на строителството на участъка Кюстендил-Гюешево българският премиер разбира за издаденото тескере и за по-нататъшната му съдба. Макар че няма силата на категоричен документ, какъвто е ирадето, турската страна все пак писмено декларира своя ангажимент към трасето Кюстендил-Куманово. То може да се използва като формален повод отново да се настоява пред Високата порта за неговото изпълнение. За това значение говори и фактът, че оригиналът и официалният превод са иззети и пренесени в архива на тайния кабинет на княз Фердинанд. Така българската дипломация е лишена от този документ, не познава текста му и за него може да се разбере след изричното позволение на българския монарх.

Три дни след първото е проведено второ четене на решението за спиране на строителството на участъка Кюстендил-Гюешево. Остротата на дискусията е притъпена още в самото начало. Депутатът В. Кънчов коментира възможността от спирането не само на участъка Кюстендил-Гюешево, а на целия обект и предлага допълнение, в което се предвижда провеждането на нов търг за участъка Радомир-Кюстендил. Министър Д. Тончев декларира категоричната правителствена позиция дори след провал на преговорите да се продължи изграждането на частта до Кюстендил след провеждането на нова тръжна процедура. Вследствие на неговото становище В. Кънчов оттегля предложението си, а записаните за изказване Славчо Бабаджанов и Милан Макавеев се отказват. След гласуването на второ четене веднага постъпва предложение за трето четене на проекторешението. В дебат по правни аспекти, свързани с основанието за ликвидацията на търга, влизат М. Сарафов и Д. Тончев. Депутатът твърди, че това може да стане съгласно поемните условия, а министърът се позовава на член от закона за публичните търгове, който е цитиран в текста на проекторешението. Председателят на Народното събрание спира дискусията, позовавайки се на обстоятелството, че не е постъпило писмено предложение за промяна на конкретни текстове и провежда третото гласуване. Решението получава необходимото мнозинство, с което започва процедурата по спиране на строителството на участъка Кюстендил-Гюешево.[344] Опозицията, след като отстъпва за частта до границата, отстоява необходимостта от строителство поне до Кюстендил. Но тук също не получава нищо

повече освен устните уверения на министъра на обществените сгради за провеждане на нов търг, с което набързо се съгласява. Пропусната е възможността от поемането на изричен писмен ангажимент чрез включване на отделен текст в решението. Правителството се презастрахова и допуска възможността да бъде спрян целият обект, но не позволява вменяването на задължения за незабавното провеждане на нова тръжна процедура. Така то запазва свободата си да действа, както намери за необходимо. Със спирането на строителството от Кюстендил до Гюешево освен предвидената икономия на средства за поддръжка на жп линията до построяването на турския участък, се създава възможност за връщане към проекта от 1897 г., като трасето продължи по долината на р. Струма към Г. Джумая. Без да е декларирана изрично, тази възможност съществува, защото с жп линия до Кюстендил и категорично турско искане свързването да стане по Струмското направление България едва ли би строила още една линия през Дупница, оставяйки този клон само за локална употреба.

Решението на Народното събрание предизвиква остро несъгласие сред опозиционната преса, подобно на реакцията от началото на годината. Вестник "Трибуна" съпоставя спирането на участъка Кюстендил-турската граница с ангажимента за построяване на линията Скобелево-Чирпан. Обвинява кабинета, че строи "една досущ непотребна и дори вредна линия от град Чирпан до Източните железници", за сметка на необходимия за държавните интереси проект.[345]

Вестник "Мир" излиза с уводна статия под заглавие "Защо се спира Македонската линия ?". Изтъкнатите факти в подкрепа на това направление са идентични със споделяните при парламентарната дискусия или са заимствани от нея. Забелязан е направеният в Народното събрание пропуск от Д. Греков за турското съгласие от 1897 г. и е публикуван текстът на везирското тескере с упрек към премиера, че не познава реалните документи. Другият упрек е свързан с неговото позитивно отношение от началото на 90-те годнини на XIX в. да се проучи непременно тази линия от Гию. Изтъкнати са две основателни според вестника причини за спирането – искането на Източните железници и на предприемача Ив. Хаджиенов. Компанията предприема подобни действия, страхувайки се от конкуренцията на тази линия и нарушаването на монопола ѝ върху трафика в Северна и Средна Македония. Ив. Хаджиенов е заподозрян като потенциален предприемач на обекта след провалянето на договора със събирателното дружество "Петров, Джумалиев и сие". Основанието за подобен изход е открито в големите претенции на строителите, които искат обезщетение в размер на 3 мил. лв, докато правителството изказва готовност да даде 100 хил. лв. Прогнозира се преговорите да се проточат и да се провали строителството.[346] Зловредната роля на Компанията на Източните железници присъства на всички нива на проведената дискусия. Освен

чисто икономически, прозират и политическите причини за подобна позиция. Запазването на монопола върху жп трафика в Европейска Турция е в непосредствена връзка с политиката на държавите, които контролират компанията, и особено на Австро-Унгария, която посредством нея осигурява своите геополитически цели. Сериозни доказателства има и в прогнозата за провал на преговорите със строителното предприятие. Размерът на обезщетението е само един от съществените въпроси. Друг проблем е в юридическата възможност за разделянето на общи предприятия.

Проблемът с местонахождението и характера на дадения от Турция документ заема основно място и в дописка на стамболовисткия официоз "Нов век". Бившият дипломатически агент в Цариград Д. Марков е упрекнат в присвояването му. Авторът на текста се среща с бившия дипломат в столичния хотел "Булевард" и се запознава със съдържанието, като коментира условността на турското съгласие, обвързващо строителството с благоприятно за империята финансово състояние. Преди тази среща той търси документа във външното министерство, но не го открива и изказва възмущение, че то се "разхожда по джобовете на тогоз или оногоз и по хотелите, но там дето трябваше да бъде, сиреч във министерството не се намира.". В същия брой редакцията задава въпрос на бившия министър Т. Теодоров и на вестник "Мир", къде се намира оригиналът на този документ.[347] Спорът постепенно се изражда в стремеж да се дискредитира политическият опонент. Факт е, че премиерът при първото четене на решението за спиране на участъка Кюстендил-Гюешево не е наясно за даденото през 1897 г. тескере от великия везир. Той обаче не само разбира за него, но знае къде се намира оригиналът. Притежаването на текста на тескерето от дипломатическия агент, който го е получил, не е нещо опасно, още повече – препис от него е изпратен на тогавашния премиер К. Стоилов. Правителственият официоз по-скоро се стреми да омаловажи постигнатото от бившия кабинет и да обвини неговите служители в преднамерена кражба на оригинала от архива на Външното министерство. Преследва се изглежда целта да се заблуди обществеността, като се докаже, че подобен документ може да е издаден, но не се знае къде е и държавата не може да се възползва от него. С признаването на неговото съществуване пропадат всичките твърдения за наличието само на обещания от турска страна и основният мотив за спиране на участъка Кюстендил-Гюешево би претърпял пълно фиаско.

След утвърждаване на решението на Народното събрание министърът на обществените сгради Д. Тончев писмено уведомява строителното предприятие за спиране на участъка Кюстендил-Гюешево. От дружеството е поискана в кратък срок сметка за загубите от наложеното спиране и десет дни за отговор – биха ли продължили съгласно договора изграждането на останалата част – между Радомир и Кюстендил. На заседание между съдружниците отново се очертават двете мнения на обособилите се

групировки. Ръководството отхвърля възможността за разделяне на общото предприятие, но поради компромисното отношение на останалите петима души е приета възможност за преговори с правителството. Неясноти в становището довеждат до ново запитване от страна на правителството. Междувременно противоречията в дружеството ескалират и мнозинството гласува недоверие на представителя Р. Петров и управителя П. Таджер. Техният отговор отново посочва съда като оторизирана институция за решаването на подобни въпроси, но този акт нанася сериозен удар върху доверието и легитимността на ръководството пред държавата. Въпреки проявите на единомислие по някои въпроси, като цяло отношенията между съдружниците се влошават.

Допълнителен конфликт предизвиква решението на мнозинството съдружници от 9 септември 1899 г. за уволнение на целия персонал на дружеството. Ръководството протестира срещу тази мярка, защото е отстранен дори началникът на техническото бюро, отговарящ за архива, с което се затруднява провеждането на евентуална ликвидация. Не вървят и преговорите с правителството. Р. Петров отстоява схващането за невъзможността от разделянето на общо предприятие. Той пледира за изплащане на обезщетение, защото прекъсването на договора е по вина на държавата. Подобно мнение се споделя и от другата групировка, но тя се стреми преди всичко да отстрани ръководството. Поради този факт не може да се изпълни решението на съда от октомври 1899 г., който постановява възможна промяна на договора, но при изричното съгласие на цялото дружество. Допълнително нагнетяване на напрежението предизвиква изтеглянето на част от капитала и заменянето му с гаранция от Юр. Джумалиев. Това провокира окончателното решение на Р. Петров да настоява за провеждането на процедура по ликвидация и изплащане на обезщетение.[348] Липсата на категорично мнение сред съдружниците, съчетано с юридическите неясноти за законността при предоговаряне на общо предприятие, провалят опитите за постигане на споразумение между държавата и предприемача. Оправдават се песимистичните прогнози, че в резултат на парламентарното решение ще последва спиране на строителството на цялата линия. Правителството прави няколко опита, но не упорства при прилагането му. Очертава се съдебна развръзка или в краен случай извънсъдебна, но при всички случаи придружена със заплащането на значително обезщетение.

Коалиционният кабинет прави опити да включи железопътното свързване с Македония сред непосредствените проблеми за разрешаване с Турция. Новоназначеният дипломатически агент в Цариград Ив. Ст. Гешов[349] на 11 август 1899 г. консултира с Д. Греков редица предстоящи задачи, сред които на второ място поставя "Окончателното разрешаване на въпроса за скопчването на българските железници с турските при кюстендилската граница.".[350] Независимо от непопулярните действия около

спирането на участъка Кюстендил-Гюешево и очертаващото се проваляне на цялото строителство, правителството се надява да актуализира пред Високата порта проблема с жп свързването. Изглежда подобна перспектива въздържа кабинета от прибързани действия по отношение на строителното дружество и показва склонност да изчака, вместо да пристъпи към окончателната му ликвидация.

При такава позиция са извършени промени в правителството, стамболовистите са отстранени от власт и на 1 октомври 1899 г. е назначен кабинет, съставен само от либерали-радослависти, начело с Тодор Иванчов, който поема и Министерството на външните работи. Един от първите сигнали, които той получава по дипломатическите канали, е свързан с жп линията към Македония. Още на 9 октомври 1899 г. търговският агент в Скопие Тодор Пеев пише мотивирано изложение до премиера за положението на българското население в северните райони на тази географска област. В него пространно са представени проблемите, възникващи вследствие на дейността на чуждите пропаганди и особено на сръбската, охарактеризирана като най-агресивна от всички други. Търговският агент споделя мнението на своя предшественик Д. Ризов и предлага като безспорно ефикасна бариера построяването на жп линията Кюстендил-Куманово. Чрез нея се ограничава влиянието на пропагандите. Усъвършенстват се средствата за своевременна реакция на българската армия при опит за окупация на Македония от Сърбия или Австро-Унгария. Очаква се подобряване и заздравяване на икономическото сътрудничество и търговския обмен, защото двете функциониращи жп линии не могат да бъдат от полза – едната през Дедеагач за Солун е прекалено дълга, а по другата – през Ниш, целенасочено се създават всевъзможни пречки. "Днес, когато политическите събития така бързо се развиват и не знаем какво ще ни донесе даже утрешния ден; когато нашите отечествени интереси от всички страни се заплашват; когато цяла сюрия пропаганди се нахвърля върху нашето дело в Македония и се мъчат да го унищожат; когато положението в същата Македония от ден на ден се влошава и всяка минута грози да се преобърне в един нищо добре необещаващ ураган – страшен, неизкупим грях ще тежи върху главата на Българското Правителство, ако то още през наступающата сесия на Нар. събрание не отмени взетото по-преди решение за приостановка постройката на поменатата линия." – апелира от Скопие Т. Пеев. Осъзнавайки сериозността на финансовото положение на страната, той предлага въвеждането на специален извънреден данък, който очаква да се приеме положително от гражданите на Княжеството. При забавяне или провал на строителството прогнозира негативни последици сред българската общност в Македония. Няколкократно призовава премиера и правителството и предрича при евентуален успех голям отзвук и положителни оценки от идните поколения и историята.

С писмото освен премиера се запознава и княз Фердинанд. Т. Иванчов характеризира доводите като преувеличени и се позовава на факта, че жп линията Радомир-Кюстендил продължава да се строи, а участъкът до границата ще бъде започнат веднага, след като Турция даде своето съгласие. Князът демонстрира по-различно отношение: "Понеже споделям отчасти взглядовете на агента, въздържам се да изкажа своето мнение.".[351] Премиерът успокоява Т. Пеев за предстоящото през следващата година подновяване на обекта Радомир-Кюстендил, но съдбата на участъка до границата е поставена в зависимост от турското съгласие.[352] Разнобоят в обществото постепенно се пренася сред управляващите фактори. Безспорно доказателство за това са различните мнения, споделяни от княза и премиера. Т. Иванчов се стреми да прокара политиката, следвана от коалиционния кабинет, което не дава повод да се очаква радикална промяна на българската железопътна политика към Македония. Съображенията на търговския агент са посрещнати хладнокръвно и на анализа му за дългосрочната перспектива на свързващата жп линия е противопоставена категоричната прогноза за възможен строеж, но след изричното съгласие на съседната държава. Българското правителство постепенно се ориентира към тактиката за сключване на директно споразумение с Турция, като изоставя търсенето на други възможности.

Допълнително доказателство за този подход е отношението към действията на предприемача Гр. Найденов. На 27 октомври 1899 г. той информира Министерски съвет за дадените му пълномощия от кабинета на К. Стоилов и обещанията за финансова компенсация при придобиването на концесията за строителство и експлоатация на свързващата жп линия от Куманово до границата. Неговото желание е, като се удължи срокът за действие (той изтича в края на октомври 1899 г.), да запази придобитите права от българското правителство, за да поднови усилията си след евентуално възстановяване на строителството на жп линията Радомир-Кюстендил-границата.[353] Със специално постановление от 15 ноември 1899 г. Министерски съвет отхвърля тази възможност, като се позовава на изтеклия срок на дадените пълномощия.[354] Либералният кабинет напълно изоставя използваните прийоми от К. Стоилов. След дезавоалирането на издаденото тескере са елиминирани възможностите за получаване на строителната концесия от български предприемач. Голяма част от резултатите, постигнати във външно- и вътрешнополитически план през последните години от управлението на Народната партия, са пропилени. Българските усилия се връщат на точката, към средата на 1897 г. Все още обаче Скопското трасе продължава да бъде държавният приоритет.

Възможност за решаването на въпроса за железопътно свързване с Македония се открива посредством проектираната смесена турско-българска комисия. За нея се заговаря в средата на 1899 г., но едва в края на

годината султанът издава ираде за назначаването ѝ.[355] В инструкцията на министър Т. Иванчов наравно с проблемите, свързани с правата на търговските агентства, подписването на споразумение за екстрадицията, телеграфо-пощенска конвенция и редица други въпроси, се включва и "Скопчването на турските и българските железопътни линии при Кюстендил-Куманово.".[356] Още в началото на 1900 г. дипломатическият агент в Цариград Ив. Ст. Гешов информира кои са приетите за разглеждане от смесената комисия въпроси и се оказва, че жп свързването липсва сред тях.[357] Преговорите като цяло се протакат от турска страна до средата на тази година и не постигат поставената им цел.[358] Още на старта опитите на либералното правителство са парирани. То не успява дори да ангажира турската дипломация с железопътното свързване в Македония. В началото на 1901 г. кабинетът търпи загуби на всички позиции – дипломатическите усилия са провалени, а строителството на линията Радомир-Кюстендил е спряно. За пореден път се замразява проектът за железницата между България и Македония.

По време на непопулярните мерки, предприети от коалиционното и самостоятелното либерално правителство, излиза една интересна статия в австрийското железопътно списание. Тя е препечатана в официалния орган на БДЖ – "Железопътен сборник" и в "Списание на Българското инженерно-архитектурно дружество", а отделен анонс прави и вестник "Мир". Отзвукът от статията е голям, защото анализира най-новите железопътни стремежи на Балканския полуостров. Специално внимание е отделено на перспективата от свързването на гръцките и турските жп линии и по-конкретно на проекта от Тесалия към Битоля-Прилеп-Велес за Западна Европа. Така значително се скъсява разстоянието от Лондон до Порт Саид и трафикът може да се прехвърли по това направление. Сериозни недостатъци са заобикалянето на Солун, което е удар върху турските интереси, и паралелното разположение на този проект на функциониращата железница, по долината на р. Вардар. Като втори противник се очертава Компанията на Източните железници. Възможността за свързване остава през Солун, въпреки прогнозите за засилване на гръцкото влияние в Западна Македония вследствие на първия вариант.

Коментира се стремежът на Сърбия да изгради жп линията Ниш-Прокупле-Куршумлия- Прищина и желанието на албанците от Скутари да се продължи тя до тяхното пристанище и да се построи връзка между Нови пазар и Сараево. Всички тези начинания са приети като продукт на българския успех да наложи на Високата порта строителството на съединителната жп линия Куманово-Кюстендил. Сравнени с преследваните от Западна Европа предимно икономически задачи, на изток имат друг основен приоритет – "На Балканския полуостров построяването на железници обаче, по-често от всичко става с национални и политически цели. Поне

трите съперничещи на Балканския полуостров малки държави гледат на железниците като средство за добиване политическо надтежаване. Търговското значение на строящите се линии се поставя на втори план." – констатират в статията.[359]

Проектът за директна линия от Гърция през Битоля-Прилеп-Велес за Скопие се оказва идея на директора на Германската Анадолска компания, Кап. Очакваната негативна реакция на турците и на Източните железници принуждават гръцките власти да се върнат към старото си искане жп свързването да се реализира през Солун.[360] Макар с известно несъответствие, свързано с актуалността на информацията, което се дължи на забавянето при препечатването или на неизвестността от предприетите в България мерки за спиране на строителството на участъка Кюстендил-Гюешево, австрийският вестник дава вярна оценка на значението, което се придава на железниците на Балканите и за стремежите на всяка отделна държава. Постиженията на правителството на К. Стоилов получават заслужена акламация, а отстъплението от тях служи като укор за неговите наследници и затова се използва от опозиционната преса. Статията приписва преследването на експанзионистични цели само сред балканските държави, като премълчава стремежите на великите сили, които също действат в тази посока, даже с още по-голям замах. Новопазарският проект въобще не е споменат като особено важен за австроунгаската политика, а е поставен сред желанието на местното население. Монополизирането на Източните железници от австрийски и германски капитали преследва също и политически цели на полуострова. Едва ли само икономическият интерес провокира директора на Анадолската компания да предлага по-късия вариант за свързване с Гърция, а по-скоро чрез строителството и контрола на експлоатацията може да се гарантира политическо влияние и елиминиране на потенциална конкуренция на други заинтересовани държави.

Експанзионистичните стремежи на Германия в Османската империя, индикирани в края на 80-те години на XIX в. в Мала Азия, и дори идеята за пряка линия с Гърция, са относително слаби, за разлика от проекта за построяване на Багдатската железница. На 27 ноември 1899 г. е подписан договор между Високата порта и Анадолската компания, издадено е съответно султанско ираде за проучване и строителство на жп линия от Коня през Мусул, Багдат и Басра до Кувейт. С реализацията на този проект се открива възможност за непрекъснат железен път от Западна Европа до Персийския залив, огромна част от който е поставен под германски контрол. Подобна възможност, особено засилването на немското политическо влияние в Турция и износът на евтина пшеница от Месопотамия, предизвиква негативната руска реакция. След натиск върху Високата порта султанът дава гаранции за възможността руски концесионери да изграждат обекти в северната част на Мала Азия, при условие че Османската империя не

успее да ги построи сама. Но опитът за споразумение между Петербург и Берлин, което гарантира руския интерес върху Проливите, а германския върху Анадола, се проваля. Появява се статия във вестник "Новое время" със заглавие "Багдат и Бургас", чертаеща компенсационен механизъм. Публикацията, въпреки оприличаването ѝ на провокация, довежда до охлаждане на отношенията между Петербург и Виена. Постепенното оттегляне на Англия от ролята на гарант на турската цялост се заема от Германия, което предизвиква негативната реакция на Русия.[361] Геополитическото преструктуриране постепенно навлиза в своята решаваща фаза. Железопътните комуникации продължават да заемат важно място в експанзионистичните планове на великите сили. Този вид транспорт все още гарантира осигуряването на бързо икономическо проникване като предвестник на засилване на политическото влияние на дадена страна. Могъщото стопанство на Германия може да осигури подобен амбициозен план, независимо от противопоставянето на някои от другите велики сили.

За разлика от Германия Австро-Унгария, постепенно изпадаща в дълбока криза, се стреми да се възползва на Балканите максимално от споразумението с Русия. Стремежът е да се запази статуквото, като се насърчават противоречията между държавите на полуострова. Пример за подобна ескалация е предизвиканото вследствие на две убийства в Букурещ, извършени от членове на ВМОРО, усложняване на българо-румънските отношения. Но тази политика е заплашена от провал след новото поставяне на въпроса за изграждане на Новопазарската жп линия, която се възприема като фактор, осигуряващ австроунгарската доминация в Западните Балкани. Според експертите чрез проекта, освен политическо влияние, се осигурява военно предимство, бързо търговско и индустриално проникване и се парира идеята за Дунавско-адриатическа железница. През ноември 1900 г. след доклад на външния министър Голуховски коронният съвет във Виена взима решение за започване на строителството на жп линията Сараево-Увац като начало на изграждане на Новопазарския проект.

Публикуването на това решение предизвиква недоволство в Петербург. Барон Будберг, заместник на временно отсъстващия от Виена руски посланик Капнист, споделя с Голуховски личното си негативно мнение към този проект, като го възприема за нарушение на споразумението от 1897 г. Подобно мнение споделя във Виена пристигналият през февруари 1901 г. руски външен министър Ламсдорф. То се поддържа и от петербургския представител в София. Голуховски се позовава на член от Берлинския договор, за да докаже своето право върху тази железница.[362]

Реакцията в Сърбия също е остра, подсилвана от слуховете за предстояща окупация на Новопазарски санджак. Правителството се ориентира в три посоки – повдига отново въпроса за Дунавско-адриатическа жп линия, търси подкрепата на Русия и нови пътища за своя износ. Скоро

е осигурена дипломатическата поддръжка от Петербург. Общественото мнение в Англия, Франция и Италия също е разтревожено от действията на Австро-Унгария. Италианската преса излиза с редица статии против Новопазарския проект и подкрепя изграждането на железница от Дунав до Адриатическо море, по която техният експорт достига до Русия, а оттам да се внася пшеница и нефт от Румъния. Правителството в Рим показва също симпатии, но поради липса на средства го препоръчва на свои и френски предприемачи.[363] Всяка от великите сили ревниво пази приоритетите си. Клаузите на Берлинския договор дават право на Австро-Унгария да изгради железница през Новопазарски санджак, но влиза в противоречие със споразумението от 1897 г. за запазване на балканското статукво. Руските действия, подкрепяни от още няколко държави, са да въздържат опитите на Виена или под формата на компенсация да реализират конкурентния Адриатически проект. От юридическа гледна точка Австро-Унгария има основания да поиска свързването на железниците между Сараево и Косовска Митровица. Политическата обстановка обаче предоставя възможност на нейните противници да предприемат действия за провалянето на това начинание.

Актуализирането на Новопазарския проект, контриран от Адриатическата железница, съвпада със серията правителствени промени в България. За кратко време, между ноември 1900 г. и февруари 1901 г. се сменят две служебни правителства, ръководени от Т. Иванчов и ген. Р. Петров. Тяхната задача е да проведат избори за Народно събрание. Гласуването преминава без познатия натиск, вследствие на което никоя партия не печели мнозинство. След преговори, на 19 февруари 1901 г. е образувана коалиция между Демократическата и Прогресивно-либералната партия, с премиер П. Каравелов и министър на външните работи Стоян Данев. Очертава се пророска ориентация на българската политика.[364]

Интересът към Адриатическия проект намира отзвук в България. Дипломатическият агент в Белград Христо Бракалов информира Ст. Данев за проведените през януари 1901 г. в Ниш преговори между сръбското държавно ръководство и италианския предприемач Скалароне. В средата на юни 1901 г. италианецът пристига отново с представител на влиятелния синдикат Ансалдо, позициониран в Генуа. За проекта лобират държавните ръководства в Петербург и Рим. Предлагат се два потенциални варианта – от Радуевац (на р. Дунав)- по р. Тимок-Ниш-Прокупле-Куршумлия-Прищина-адриатическото пристанище Сан Джовани ди Медуа и втора възможност с използването на готовата линия Ниш-Враня-Ристовец-Скопие-Прищина и оттам нова железница до Сан Джовани ди Медуа. Българският дипломат успява да разговаря със Скалароне, като разбира за големите възможности на синдиката в Цариград. Препоръката на Хр. Бракалов, който в качеството на главен секретар на Министерството на външ-

ните работи знае за положените усилия през управлението на Ст. Стамболов и К. Стоилов, е веднага да се направят постъпки пред италианците да поискат и концесията за жп линията Кюстендил-Куманово. Той вижда българското искане като форма на компенсация: "Княжеското правителство да не пропусне случая да добие скопчването на Кюстендил-Скопие в противовес на големите блага и вигоди, които сръбското правителство ще извлече от Адриатическата линия.".[365]

Ст. Данев своевременно провежда разговор с представител на Амсалдо и се опитва да го привлече за реализацията на българския проект.[366] Независимо от възможността да лансира вариант през България на трансбалканска жп линия от Дунав до Адриатическо море, правителството се въздържа от директна конфронтация. Пророската външнополитическа ориентация изглежда оказва влияние за отказа от подобна стъпка. Предпочетената компенсационна схема отговаря на следваната дотогава железопътна политика. Усилията са насочени към свързване с географската област Македония и Солунското пристанище, а за друго време се оставя възможността за свързване с Адриатическо море. Вместо противопоставяне се търси начин за защита на собствените интереси чрез получаването на съответното обезщетение.

В търсенето на компенсация се намесва и Черна гора. С предложение за трансбалканска жп линия по трасето Варна или Бургас-София-Ниш-Прищина-Ипек-Андриевица-Подгорица-Скутари-Антивари и два клона до Кладово и Белград правителството изпраща нота до Италия, Франция и Русия.[367] Проектът е коментиран от българския търговския агент в Скопие. Неговото мнение е трасето вместо да обикаля през Ниш, да премине от София – директно през Кюстендил за Скопие, защото прогнозира несъгласието на Турция да строи участъка Ниш-Прищина. Предлага правителството да подкрепи вариант с централен жп възел в Скопие. Черноморската връзка се осигурява по направлението Варна-Бургас-София-Скопие, Дунавската по трасето Кладово-Ниш-Скопие, а Адриатическата – Скопие-Прищина-Ипек-Андриевица-Скутари-Антивари. По този начин разстоянието между Черно и Адриатическо море се съкращава с около 200 км.[368] Черногорският и сръбският проект се припокриват до голяма степен. В Цетине обаче предлагат вариант с по-големи възможности за привличането на трафика през Балканите. Реверансът безспорно е отправен към Сърбия, защото отново се фаворизира Ниш като основен жп възел на полуострова. Българските интереси при този проект частично са осигурени, но страната контролира само част от възможния трафик. Предложението на търговския агент едва ли ще доведе до съществена промяна на потенциалния трафик през България. С него обаче страната осигурява директната си връзката с Македония. Увеличава се значението

на Скопие за сметка на Ниш, което може да повлияе позитивно на Турция. Вариантът дава по-благоприятни перспективи за българските интереси, но за реализацията му е необходимо сериозно външнополитическо лоби, което коалиционното правителство едва ли може да осигури. В този момент усилията за построяване на Адриатическа жп линия са ориентирани основно през територията на Сърбия.

Правителството на П. Каравелов започва дълго отлаганата процедура за обезщетяване на предприемача на линията Радомир-Кюстендил-Гюешево. Скоро след началото на своята дейност, на 17 март 1901 г. е изпратена покана до дружеството за предявяване на исканията си. Посредством двамата ликвидатори предприемачите поставят условия за еднократно обезщетение в размер на 3638641 лв и лихви на стойност 1247500 лв или общо – 4886141 лв. Кабинетът разглежда въпроса с ликвидацията и приема като база за обезщетяване реалните направени разходи, доказани по документален път. Останалите при строителството материали се предвижда да бъдат взети за нуждите на държавата след уточняването на тяхното състояние. Отпусната е авансово една сума от 300000 лв, като начало на финансовото обезщетяване.[369] Коалиционният кабинет не променя своята политика и не пристъпва към подновяване на изграждането на свързващата жп линия с Македония, въпреки че П. Каравелов е един от най-ревностните защитници на нейното строителство по време на дискусията от юни 1899 г. Финансовите трудности спъват държавата, което ограничава възможностите ѝ да продължи да разширява жп мрежата си. Липсата на средства влияе върху започването на конкретни действия, но кабинетът дори не полага усилия да отмени парламентарното решение за спиране на строителството, което толкова много напада П. Каравелов.

В края на 1901 г. са извършени промени в правителството. Демократическата партия преминава в опозиция и е назначен еднопартиен кабинет на Прогресивно-либералната партия с премиер Ст. Данев, който запазва портфейла на външен министър. Непроменено остава отношението към процедурата по обезщетяване. Потвърдено е и изплащането на авансовата сума. Специална комисия прави проучване и през юли 1902 г. предлага предприемачът да бъде обезщетен еднократно с 886834 лв, като част от средствата се предоставят като компенсация по иск за доставка на фирмата "Братя Иванови". Правителството проточва процедурата и едва в края на своето управление, в началото на май 1903 г., утвърждава предложението на комисията.[370] Този ход сигурно също се основава на лошото финансово състояние на държавата. Одобрената като обезщетение сума обаче намалява искането на предприемача с около 4 мил. лв, което безспорно предполага нов конфликт между двете страни и може да се приеме като повод за протакане от страна на правителството. С късното утвърждаване на предложения от комисията размер на обезщетение напрактика въпросът е

прехвърлен за окончателно решаване от следващия кабинет.

Пасивност се демонстрира във външнополитически план. Великите сили продължават съперничеството помежду си. Австро-Унгария поддържа своите намерения и през 1902 г. обезпечава 75 мил. крони за постройката на линията Сараево-Увац и клона до Вардище като първи етап на Новопазарския проект. Това решение пак е посрещнато негативно от Русия. Ламсдорф директно декларира своето несъгласие при срещата си с император Франц Йосиф. Германия е разтревожена от конфликта между тези две велики сили и се опитва да намали напрежението, като окаже натиск върху Виена. Ангажирани с Багдатския проект, където срещат руското противопоставяне, от Берлин се стремят да покажат позитивно отношение към интересите на Петербург на Балканите. Затова е отказана политическа подкрепа за австроунгарския проект, вследствие на което германските банки не смеят да предоставят необходимите за целта кредити. По този начин временно е отложено изграждането на Новопазарската железница. Сърбия също е възпряна за реализацията на Адриатическия проект. Опитите на Н. Пашич да осигури руско финансиране на участъка по долината на р. Тимок претърпяват неуспех. От Петербург декларират само политическа подкрепа. Османската империя запазва резервирано отношение и към двете предложения, страхувайки се от засилването на чуждото влияние в Западните Балкани.[371] Предприетите действия по-скоро са стремеж да се замразят железопътните планове, отколкото да се пристъпи към тяхната реализация. Непосредствено заинтересованите Австро-Унгария и Сърбия нямат достатъчен политически и финансов ресурс сами да издействат изграждането на своите проекти, което ги поставя в положението на заложник на повече интереси. Геополитическата конфигурация довежда до временното отпадане на въпроса от дипломатическата сцена.

Липсата на активност от коалиционното и прогресивно-либералното правителство са забелязани от обществеността в Югозападна България. На публични събрания, митинги и чрез вестниците няколкократно се повдига въпросът за изграждане на свързващата жп линия с Македония. Подобна дискусия се провежда в кюстендилското читалище, като се предлага изграждането и на двата проекта – Радомир-Кюстендил-Куманово и Радомир-Г. Джумая-Серес.[372] Значително се променя ситуацията, след като фирмата "Братя Балабанови" получава концесията за експлоатация на рилските гори. Железниците се приемат като най-ефективното средство за транспортирането на дървения материал. Концесионерът Т. Балабанов обмисля два варианта – построяването на теснолинейка на парна тяга или на електрифицирана железница. Той възприема втория начин като икономически по-изгоден, позовавайки се на наличието на достатъчно водни ресурси за производство на електроенергия. Трасето на проекта преминава от Радомир през Дупница до с. Рила.[373] Заедно с инж. Трънка

двамата обхождат терена, за да проучат най-изгодния вариант. Тези действия са посрещнати с нескрит оптимизъм от дупнишкото гражданство.[374] Т. Балабанов е известен строителен предприемач. Той изгражда жп линията Перник-Радомир. Наличието на достатъчно познания му позволява да търси най-изгодния и ефективен начин за строителство и експлоатация на проектираната линия. Трудно е да се приеме подобна железница да бъде теснолинейка, понеже съществуващите закони предвиждат изграждането ѝ с нормална широчина. Макар че електрифицираните жп линии са авангардна технология, те все още не са въведени за експлоатация в България. Тези идеи имат предимно пропаганден характер и реализирането им трябва да се съгласува с държавата, която притежава последната дума, къде, кога и какви жп линии да се строят.

Изглежда, провокирани от тази активност, кюстендилските граждани провеждат на 6 декември 1902 г. общоградски митинг. Упълномощена е делегация, която със специално изготвено заявление да посети министър-председателя с цел подновяване на строителството на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница. Посочени са трудностите за селскостопанското производство, основно овощарство и лозарство, вследствие на липсата на линия до Кюстендил. Изброени са възможностите на района и значението на връзката за реализирането на българските национални интереси в Македония. Делегацията включва петимата кюстендилски депутати, кмета Михаил Давидов, председателя на окръжната постоянна комисия Д. Стоименов и гражданите Г. Ангелов, архимандрит Зинови Поппетров, Ст. Касабов, д-р Сиромахов, Йосиф Пешев и инж. Стоимен Сарафов.[375] В подкрепа на инициативата излиза вестник "Струма". В редакционен коментар се напомня не само за стопанското значение на железницата: "За сега има по-важна страна – стратегическата. Не трябва обаче да забравим и политическата. Австро-Унгария и Сърбия са устремили своя поглед към Солун, а ний дремем. Възможно е да се събудим, нъ да не бъде късно.".[376] Част от делегацията познава тънкости и детайли от историята на свързващата жп линия. В нея участват бившият кмет Г. Ангелов, който управлява Кюстендил по време на обществената дискусия през 1897 г. Член е и железопътният специалист Ст. Сарафов, изготвил една от инженерните разработки при този дебат. Затова текстът на заявлението притежава всички известни и изтъквани до този момент позитивни предимства на Кюстендилско, отново използвани като убедително доказателство линията за Македония да премине от там. Никъде обаче не се прави и най-малък намек срещу конкурентния вариант през Дупница.

Действията на кюстендилци са посрещнати с остро недоволство от дупнишката преса. Като информира обществеността за проведения митинг и избраната делегация, вестник "Рилски балкан" призовава за своевременна реакция. Посочени са предимствата на техния край, отново като

доказателство свързващата жп линия да премине през Дупница за границата.[377] Характерният за двата града спор ескалира повторно по железопътната тематика. Без да има този път за повод колебанията на правителството, той се проявява по-скоро под формата на обществена инициатива. Ревнивостта показателно бързо взима връх, което не е изненада на фона на по-предишни противоречия.

Идеята за електрифицирана железница получава подкрепата на железопътните специалисти. На съвместно събрание между Българското инженерно-архитектурно дружество и Българското икономическо дружество, проведено на 16 февруари 1903 г., инж. Юрдан Илков запознава присъстващите с проекта за електрификация на жп линията София-Перник-Рила. Той обосновава своята теза с натрупания опит в чужбина и България. Пример е даден с нарастващия интерес от електрификация на столицата и повишеното използване на трамваите. За предлагания проект необходимата ел. енергия може да се осигури чрез построяването на съответните мощности в близост до Бобовдолския каменовъглен басейн. Затова трасето на жп линията от Радомир преминава в непосредствена близост до Бобов дол и завършва при с. Кочериново на границата с Турция или до с. Рила. Стопанският и природен потенциал на Рила планина и каменовъгленият басейн заедно с производството на електроенергия са достатъчни доказателства за предприемане на подобно железопътно строителство. След осигуряването на достатъчно мощност се чертае перспектива за построяване на една линия от Кюстендил през Бобов дол, Самоков и Боровец до Долна баня, която заобикаля София и значително облекчава натоварения през нея трафик.[378] За разлика от идеята на Т. Балабанов, който проектира своя вариант на базата на водния потенциал за производство на електричество, Ю. Илков залага на по-скъпия, но значително по-сигурен начин чрез експлоатацията на богатите находища на каменни въглища. И в двата случая е налице новаторски подход, но един сериозен въпрос е осигуряването на необходимите инвестиции както за железницата, така и за централата. В този период трудно може да се очаква държавата да пристъпи към изграждане на мащабни енергопроизводствени мощности. Остава да се търси частен инвеститор, който да се пребори за евентуална концесия на миите и да осигури капитала за строителство на централата и за експлоатация на двата обекта. Условностите тук са много, затова едва ли може да се очаква бърза реализация на подобна идея.

В началото на 1903 г. настъпват съдбоносни събития за българщината в Македония. ВМОРО взема решение за провеждане на въстание през идната пролет. Макар и несъгласен с него, Гоце Делчев се включва в подготовката му. Той е сред пионерите на нова тактика, която пряко засяга железопътната инфраструктура в Османската империя. На 18 срещу 19 март 1903 г. няколко чети взривяват голям мост и тунел, разположени на

р. Ангиста по линията Солун-Дедеагач. Разрушен е железен път и са прекъснати телеграфните съобщения.[379] С този атентат ВМОРО се стреми да засегне не само комуникациите на империята, но чрез увреждане на чуждите инвестиции се надява да ангажира вниманието на великите сили за подобряване на положението на българското население. Тази тактика се използва и в по-нататъшната борба на освободителната организация.

През управлението на П. Каравелов и на Ст. Данев (кабинетът на Прогресивно-либералната партия пада от власт на 6 май 1903 г.) не се забелязва позитивна промяна в българската железопътна политика към Македония. И във външно-, и във вътрешнополитически план няма никакво по-сериозно раздвижване. Финансовата криза оказва своето негативно влияние, но държавата дори не се възползва от разрастването на железопътното съперничество на Балканите. Изглежда твърдата русофилска ориентация не позволява своевременно заявяване на българските интереси под формата на собствен вариант на трансбалкански жп проект, защото от Петербург ясно дават своята политическа подкрепа на Сърбия. Включването на свързващото трасе Кюстендил-Куманово като компенсация остава само в дипломатическите преписки. Приемствеността се потвърждава и по отношение на строителството на българската част от линията. Продължава процедурата по обезщетяване на предприемача, като се определя съответната сума. Не се пристъпва към размразяване на обекта чрез провеждането на нов търг, което е позиция, отстоявана от членове на тези правителства при спирането на строежа. Изглежда тук най-сериозно пречи финансовата криза в държавата. Новата дискусия сред кюстендилската и дупнишката общественост и в инженерните среди не довежда до никаква промяна на следваната политика.

В края на XIX – началото на XX в. българската железопътна политика към Македония навлиза в пасивна фаза. След динамична и последователна дейност от кабинетите на Ст. Стамболов и К. Стоилов външно- и вътрешнополитическите усилия постепенно са ограничени и накрая напълно спрени. Сериозна причина за тази ситуация е дълбоката финансова криза, в която изпада държавата. Не са за подценяване и индикациите за външнополитически натиск от страна на Австро-Унгария, сръбското и турското противопоставяне. Два недобре преценени хода спомагат за застоя по железопътния въпрос – отказът на българската дипломация да се възползва от даденото чрез везирското тескере обещание за свързване по трасето Куманово-Кюстендил и спирането на участъка Кюстендил-Гюешево, което довежда до цялостно ликвидиране на обекта от Радомир до границата. Дипломацията се връща към тактиката да постигне директно споразумение с Турция, опитът за което съвсем скоро претърпява фиаско. Постигнатото след 1897 г. е пропиляно и във външнополитически, и във вътрешнополитически план. България допълнително се натоварва с фи-

нансови задължения и с вината за провала на считаното за най-важно от национална гледна точка железопътно свързване с Македония.

От Освобождението до средата на 1903 г. българската железопътна политика по отношение на Македония претърпява сериозно развитие. Княжеството унаследява задължения, поети от Османската империя към Австро-Унгария и Компанията за експлоатация на Източните железници, което оказва сериозно влияние върху първоначалните намерения на София. Младата държава става арена на сериозен сблъсък от страна на редица предприемачи и заеинтересовани велики сили. Обособяват се лобистки групировки, които упражняват натиск върху официалните институции. Сложната ситуация не позволява бързото изграждане на ясна стратегия за железопътно развитие на България, защото страната трябва да балансира между своите и чуждите интереси. В хода на събитията се оформя механизмът за взимане и реализиране на решенията, като основните институции на държавата поемат своята отговорност. Князът, Министерският съвет и Народното събрание са решаващите фактори при окончателното изработване и реализиране на железопътната политика. Законодателната власт след няколкогодишно протакане категорично монополизира железопътната инфраструктура като държавна собственост. Решението оказва влияние върху последващото развитие на този вид транспорт. Изпълнителната власт получава най-голямата отговорност по реализацията на железопътната политика, но е поставена под строг контрол, упражняван от Парламента посредством утвърждаването на редица процедури. Постепенно са формирани необходимите специализирани ведомства, като са допълвани и разширявани според нарастващите нужди. Железопътните структури след 1893 г. окончателно са позиционирани в Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията. За решаването на поотговорни и сложни задачи правителството нерядко прибягва до създаването на междуведомствени комисии, включващи специалисти от други сектори, предимно военни и дипломати. Министерството на външните работи и изповеданията и неговите структури в чужбина са основен фактор в преговорите, касаещ железопътната тематика в международен план.

Тези институции поемат отговорността за реализрането на българската железопътна политика към Македония. Понеже географската област заема приоритетно място за осъществяване на националното обединение, необходимостта от директна и независима връзка между София и Солун е осъзната още в началото на съществуването на Княжеството. Но плановете се сблъскват с интересите на великите сили и балканските държави. Постепенно се оформят основните противници на българската железопътна политика по отношение на Македония. Преследвайки дългосрочни цели към тази географска област, Австро-Унгария, Сърбия и в по-малка степен Гърция имат отрицателно отношение към българските стремежи.

Техният натиск има променлива величина в зависимост от политическата конюнктура, но е относително стабилен. За разлика от противниците Княжеството не успява да привлече на своя страна стабилни съюзници. В отделни моменти се разчита на помощта на Русия, Англия или някоя от другите велики сили, но това има относително краткотраен характер. Допълнителен и един от главните проблеми създава Османската империя, която успешно спекулира и лавира между своите интереси и чуждите намерения. След многократни обещания единственият резултат е везирското тескере от края на 1897 г., с което турската страна приема Скопското направление за свой приоритет.

В реализиране на железопътното свързване с Македония българските правителства изработват стратегия и тактика, като се оформят два основни подхода. Единият залага на сключването на двустранно споразумение с Турция и след това да се започне строителството. При другия подход първо се изгражда линията, като за участъка в Империята се търси необходимата компания, а след това се подписва двустранното споразумение. Механизмите се прилагат по отношение на двата основни варианта за свързващи тресета, дискутирани между двете страни – по Скопското и Струмското направление. Освен техни разновидности, други основни проекти не са обсъждани въпреки съществуването на някои алтернативи. През по-голямата част от времето Скопското направление доминира в българските усилия, което показва отношението на държавата към отделните райони на Македония.

В съзвучие с преследваната цел е предприетото строителство в Княжеството, простиращо се постепенно върху целия участък от София до границата при Гюешево. Редица причини забавят или провалят отделни обекти. Изцяло е изградена жп линията София-Перник-Радомир, дълга около 47,5 км, а остават за достройване от целия проект над 86 км. Трасето след Радомир за Дупница и Г. Джумая въобще не е започнато. Получава се сериозно разминаване между планираното в законодателството, преследвания приоритет и окончателния резултат. Постигнатото във външно- и вътрешнополитически план е значително по-малко от поставеното като непосредствена цел.

Усилията на Княжеството се наблюдават и подкрепят от българската общественост в държавата и в Македония. Отчетливо се забелязва едно стабилно позитивно отношение към активните действия и разочарование при всеки провал или направени отстъпки. Поляризация се демонстрира главно по отношение на едно от двете трасета, което е характерно предимно за населението в България. Местните интереси влизат в разрез с националните приоритети, но се случва рядко, предимно при опит за активизиране или окончателно определяне на железопътната политика.

В периода от Освобождението до средата на 1903 г. България оформя своята железопътна политика към Македония. Положени са немалко усилия, изградена е част от свързващата линия, има постижения на дипломатическото поле. Но реализирането на крайната цел убягва на държавата, която трябва да продължи своите усилия и по-нататък.

БЕЛЕЖКИ

1 **Косев, К**. За капиталистическото развитие на българските земи през 60-те и 70-те години на XIX век. С., 1968, 17–20.

2 **Зографски, Д.** Економските и стратешките аспекти на железниците во Македонија до крајот на Првата светска војна. – Гласник на ИНИ, Скопје, 1989, № 1, с. 32.

3 **Беров, Л.** "Източните железници" в България (1873–1908г.). – ИПр., 1959, № 1, с. 80–81.

4 **Доросиев, И.** История на железниците. С., 1935, с.105.

5 **Данчов, Ю.** Половин век железопътна политика. – Архив на държавните железници и пристанища в България, 1928, № 1, с. 7.; **Беров, Л.** Цит. съч., с. 82.

6 **Сидовски, К.** Плановите на Италија за изградба на железници во Европска Турција со посебен осврт на Македонија (1870–1903). – Историја, Скопје, 1984, № 2, 275–277.

7 **Ђорђевић, Д.** Австро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице. Историски часопис, Београд,1957, № 7, 217–218.

8 За конкретните ангажименти на барон Хирш виж по-подробно във: **Беров, Л.** Цит. съч., 84–86.

9 Британски документи за историјата на македонскиот народ. Т. 3 (1848–1856), Скопје, 1982, с. 346. Документът е без подпис и дата на издаване, поради което трудно може да се периодизира. Според документите, които съпътства може да се отнесе към края на 1855 г.

10 **Миноски, М.** Плановите на Австро-Унгарија за директна железничка врска Виена – Солун преку Босна (1869–1902). – Гласник на ИНИ, Скопје, 1974, № 3, с. 86.

11 Македонија во делата на странските патописци 1849–1864. Скопје, 1992, с. 257.

12 **Станинска-Поповска, Сн**. Ами Буе за Македонија. Скопје, 1999, 84–85.

13 **Миноски, М.** Цит. съч., с. 94.

14 Историја на железниците во Македонија. Скопје, 1973, 33–35.

15 Македония през погледа на австрийските консули 1851–1877/78. Т. 2. С.,1998, 271 – 272.

16 **Андонов-Полјански, Хр.** Избор от британската дипломатска кореспонденција за историјата на железниците во Македонија (1871–1896). – Гласник на ИНИ, Скопје, 1975, № 1, 173–177; Британски документи за историјата на Македонија. Т. 4. (1857–1885). Скопје, 2003, с. 243, 268, 289–290.

17 Грађа за историју македонског народа из архива Србије. Т. 3 , кн. 1, (1868–1873). Београд, 1983, с. 246, 251–254, 257–258.

[18] Външната политика на България. Документи и материали. Т.1, 1879–1886. С., 1978, с. 233.

[19] Турция, Цариград, бр. 10. Притурка от 23 април 1873 г. Вестникът отбелязва, че има значителни промени в София, който станал много весел град.

[20] **Михайлова, А.** Народният поет Иван Вазов в Перник. – Известия на ИМ-Кюстендил, Т. 7, Кюстендил, 1997, 103–104.

[21] ДА-Кюстендил, ф. 269к, оп.1, а.е. 69, л. 12–13. В района на Радомир наричали железопътната линия "френския път", защото в строителството му участват френски инженери.

[22] Спомени от Михаил Ив. Македонски. С., 1925, 62–63. Авторът разказва за празнуването на Великден в Крива паланка, който бил ознаменуван с пушечни гърмежи и за достойното поведение на инженерите към опитите на мюсюлманите да ги унижават, което променя настроението сред българите.

[23] Източно време, Цариград, бр. 24, 26 юли 1875 г.

[24] Македонија во делата на странските патописци 1875–1878, Скопје, 2001, 79–81.

[25] **Паскалева, В.** Икономическото проникване на Австрия (Австро-Унгария) в българските земи от Кримската война до Освобождението. – Известия на института за история, т. 7, 1957, с.130.

[26] Левант Таймс, Цариград, бр. 7, 23 февруари 1874 г.

[27] **Миноски, М.** Цит. съч., с. 95.

[28] Доклад на комисията за Конвенцията на Императорското Руско правителство с България, и Конвенцията между Високата Порта, Австро-Унгария, Сърбия и България. Б.м., Б.д., 28–29.

[29] **Беров, Л.** Цит. съч., с. 89.

[30] **Паскалева, В.** Цит. съч., с.113.

[31] **Косев, К., Ст. Дойнов.** Възкресението на България през 1878 г. С., 1999, 363–364, 367–368.

[32] Протоколите на Берлинский конгрес. С., 1885, с. 63, 70, 91.

[33] **Стојанчевић, Вл.** Србија и Бугарска од Санстефанског мира до Берлинског конгреса. Београд, 1986, с. 112.

[34] **Николић, Ј.** Историја железница Србије, Војводине, Црне горе и Косова. Београд, 1980, 54–55.

[35] Протоколите на Берлинский конгрес…, с. 231, 234, 240.

[36] Пак там, 236–238.

[37] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България 1879–1886. С., 1979; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България. – Във: Великите сили и балканските взаимоотношения в края на XIX и началото на XX в. С., 1982, 9–59.

[38] **Лалков, М.** България в Балканската политика на Австро-Унгария 1878–1903. С., 1993; **Пантев, А.** Англия срещу Русия на Балканите 1879–1894. С., 1972;

[39] **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация 1879–1913 г. С., 1994, 3–9.

[40] Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част I. С., 1996, с. 32.

[41] Никола Обретенов. Дневници и спомени (1877–1939). С., 1988, с. 283.

[42] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 43, 46; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 12–13, 15; **Петров, М., Ив. Стоянов.** Политиката на първото българско правителство след Освобождението (юли-ноември 1879 г.). – ИПр, 1980, № 2, 35–37.

[43] Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част I…, с. 94.

[44] Константин Иречек. Български дневник. Т. 1, 1879–1881. С., 1995, 82–83.

[45] **Андонов-Полјански, Хр.** Цит. съч., 178–182.

[46] **Сидовски, К.** Цит. съч., 278–279.

[47] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 47 ; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 16; **Лалков, М.** Цит. съч., 148–149.

[48] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 47–49; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 17; **Лалков, М.** Цит. съч., с. 150.

[49] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 1…, с. 148.

[50] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 50; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 19; **Лалков, М.** Цит. съч., 148–149.

[51] България в политиката на тримата императори 1879–1885. Германски дипломатични документи. Т. 1. С., 2004, с. 182.

[52] Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част I…, с. 161.

[53] **Радев, С.** Строителите на съвременна България. Т. 1, С., 1990, с. 222; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 50; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 19.

[54] България в политиката на тримата императори 1879–1885…, 185–186.

[55] За Дунавския въпрос по-подробно вж.: **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 24–28.

[56] Стенографски дневници на 2 ОНС, втора редовна сесия. С., 1880, XCYI заседание, 9 декември 1880 г., 69–73; **Яранов, А.** Стопанската политика на България (от 1878 до 1928 година). С., 1934, 13–14; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 57; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 26; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на Народното събрание (1878–1910 г.). – Известия на ИМ-Благоевград, т. 1, Благоевград, 1999, 87–88.

[57] Константин Иречек. Български дневник. Т. 1…, 82–83.

[58] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 57; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 26.

[59] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 58; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 27.

[60] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 1…, 189–191.

61 Пак там, с. 200; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 51; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 19–20.

62 Външната политика на България. Документи и материали. Т. 1…, 206–207; **Саздов, Д., П. Пенчев.** Дунав мост 100 години дипломация и политика. С., 2006, 26–27.

63 **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 52–53; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 21–22.

64 Външната политика на България. Документи и материали. Т. 1…, 232–237.

65 Пак там, 240–244.

66 Търновска конституция, бр. 22, 9 май 1888 г.; бр. 27, 26 май 1888 г.; бр. 32, 14 юни 1888 г.

67 Свобода, бр. 158, 24 май 1888 г.; бр. 163, 7 юни 1888 г.

68 Външната политика на България. Документи и материали. Т. 1…, 255–258; 260–261; 310–318.

69 Пак там, 379–380; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…; 55–56; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 24.

70 **Радев, С.** Цит съч., 304–305; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 59–60; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 28–29.

71 **Мишев, Р.** Австро-Унгария и България 1879–1894. Политически отношения. С., 1988. 53–56.

72 Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част I…, с. 212.

73 **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 100–101.

74 Пак там, 64–65; **Стателова, Е.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 33–34; България в политиката на тримата императори…, 33–34.

75 Константин Иречек. Български дневник. Т. 2, 1881–1884. С., 1995, 88–89.

76 Пак там, с. 98,111; Доклад на комисията за Конвенцията…, 14–15; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 1…, 380–381; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 63–64; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 31–32.

77 ЦДА, ф. 678к, оп. 3, а.е. 65, л. 25–26. Тази своя идея Й. Данчов развива в ръкописа си "Политическата линия София-Кюстендил-Скопие. Преработена статия.", датиран от месец октомври 1954 г.

78 **Мишев, Р.** Цит. съч., с. 75.

79 **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 65–67; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 34–35.

80 **Головин, А.** Княз Александър I Българский (1879–1886). Варна, 1897, с. 256.

81 **Белов, Г. Белов, Г.** Мнение по въпроса за железните пътища в България. С., 1883, 23–35.

[82] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 1…, 406–409; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 65–67.

[83] Стенографски дневници на 3 ОНС, първа редовна сесия. С., 1883, XLII заседание, 12 февруари 1883 г., с. 133.

[84] Железопътен сборник, т. 8, 1899, с. 43; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год., заедно с изложенията на мотивите към тях. С., 1913, 3–4; **Станишев, Хр.** История на строежите и съобщенията в България от Освобождението до края на 1939 г. С., 1947, с. 90; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 67–68; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 36; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, с. 88.

[85] Австро-Унгария и България в документалното наследство на д-р Константин Стоилов 1883–1898. Сборник документи. С., 2002, 13–20; Доклад на комисията за Конвенцията…, 16–22; **Данчов, Ю.** Половин век железопътна политика…, 15–16. **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 68–69; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 37–38.

[86] България в политиката на тримата императори 1879–1885…, с. 525, 528–529.

[87] Грађа за историју македонског народа из архива Србије. Т. 4 , кн. 1, (1879–1885). Београд, 1985, 172–173.

[88] **Радев, С.** Цит. съч., с. 401.

[89] **Яранов, А.** Цит. съч., с. 14.

[90] **Морфов, Б.** Политическите преговори и сплетни относно свързването на Българската държавна железопътна мрежа с железопътните мрежи на другите европейски държави от 1880 до 1938 г. – СпБИД, 1938, № 8, с. 468.

[91] **Станишев, Хр.** Цит. съч., с. 87.

[92] **Доросиев, И.** Цит. съч., с. 120.

[93] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 50, 82; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 19, 51.

[94] Стенографски дневници на 3 ОНС, втора редовна сесия. С., 1883, XIV заседание, 26 септември 1883 г., 170–174; **Морфов, Б.** Цит. съч., с. 468; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, с. 88.

[95] Конвенция за свързването на железопътните линии, предвидени в членове 10, 21, 38 от Берлинския договор, сключен между България, Австро-Унгария, Турция и Сърбия. – Железопътен сборник, т. 7, 1899, 229–234; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, 5–16.

[96] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 127, л. 1.

[97] Държавен вестник, бр. 30, 2 април 1883 г.; бр. 42, 21 април 1883 г.; бр. 45, 30 април 1883 г.; бр. 52, 21 май 1883 г.; бр. 55, 28 май 1883 г.; бр. 110, 13 октомври 1883 г.

[98] Исторически музей-Кюстендил, Научен архив, инв. № 89. Ръкопис на Владимир Караманов озаглавен "Населението на Кюстендил от Освобождението до края на Първата световна война (1878–1918)", с. 238.

[99] НБКМ-БИА, ф. 5, оп. 3, а.е. 28, л. 127–128.

[100] **Иречек, К.** Пътувания по България. С., 1974, 586–591.

[101] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 82–83; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 51–52; **Саздов, Д., П. Пенчев.** Дунав мост…, с. 31.

[102] Стенографски дневници на 4 ОНС, първа редовна сесия. С., 1885, XXXIV заседание, 5 декември 1884 г., 84–95; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, с. 89.

[103] Железопътен сборник, т. 8, 1899, 43–44; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, 31–32; **Яранов, А.** Цит. съч., с. 14; **Доросиев, И.** Цит. съч., 121–124; **Станишев, Хр.** Цит. съч., 91–93; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 84; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 52–53; **Стоянов, И.** Либералната партия в Княжество България 1879–1886. С., 1989, с. 162.

[104] ЦДА, ф. 600к, оп. 1, а.е. 263, л. 38–39.

[105] **Доросиев, И.** Цит. съч., с. 127; **Станишев, Хр.** Цит. съч., с. 93; **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, с. 84; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, с. 53.

[106] **Стателова, Е.** Дипломацията на Княжество България…, 85–87; **Същата.** Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България…, 54–55.

[107] Стенографски дневници на 4 ОНС, четвърта извънредна сесия. С., 1886, XXIV заседание, 2 юли 1886 г., 382–387; XXXIV заседание, 10 юли 1886 г., 522–523; **Стоянов, И.** Цит. съч., 163–164.

[108] **Лалков, М.** Цит. съч., 337–342.

[109] **Попов, Р.** Строителството на стратегическата железница от Белово през Вакарел за София (1888–1894 г.). – ВИС, 1995, № 1, 10–17.

[110] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 218, л. 55.

[111] Британски документи за историјата на Македонија. Т. 4…, с. 617.

[112] Търновска конституция, бр. 22, 9 май 1888 г.; бр. 27, 26 май 1888 г.; бр. 32, 14 юни 1888 г. **Грънчаров, Ст.** Политическите сили и монархическият институт в България 1886–1894. С., 1984, с. 146.

[113] Свобода, бр. 158, 24 май 1888 г.; бр. 162, 4 юни 1888 г.; бр. 163, 7 юни 1888 г.

[114] **Доросиев, И.** Цит. съч., 127–128.

[115] **Тодорова, Ц.** Дипломатическа история на външните заеми на България 1888–1912. С., 1971, с. 91.

[116] Вж по-подробно в: **Попов, Р.** Строителството на стратегическата железница от Белово през Вакарел за София…, 17–24.

[117] **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, 135–139.

[118] **Стателова, Е. С. Грънчаров.** История на нова България 1878–1944. Т. 3. С., 1999, 108–109.

[119] Стенографски дневници на 5 ОНС, втора редовна сесия. С., 1889, XLIII заседание, 17 декември 1888 г., 72–75; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, с. 89.

[120] Железопътен сборник, т. 8, 1899, 43–47; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, 79–81.

[121] **Доросиев, И.** Цит. съч., 129–130.

[122] НБКМ-БИА, ф. 290, оп. 1, а.е. 170, л. 60–73; Стефан Стамболов. Личен архив. 1890. Т. 14, С., 2003, 102–113.

[123] **Лалков, М.** Цит. съч., 370–376.

[124] Историја на железниците во Македонија…, 38–39.

[125] **Миноски, М.** Цит. съч., 97–102; **Сидовски, К.** Цит. съч., 279–281.

[126] **Беров, Л.** Цит. съч., 99–100.

[127] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 2–4; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л.1–3; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2. С., 1998, 55–56.

[128] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 5; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 55.

[129] ЦДА, ф. 284к, оп. 1, а.е. 807, л. 2; ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 6; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л. 4; Националноосвободителното движение на македонските и тракийските българи 1878–1944. Том първи. Борби за запазване единството на българската нация 1878–1893. С., 1994, с. 236.

[130] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 7; ф. 321к, оп.1, а.е. 429, л. 65; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 59.

[131] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 8; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л. 5.

[132] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 10; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л. 7; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 65.

[133] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 11–12; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л. 8.

[134] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 67–68.

[135] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 15–16; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 69–70; **Данчов, Ю.** Свързването на българските държавни железници с железопътните мрежи на съседните държави. – СпБИД, 1938, № 8, с. 481; Националноосвободителното движение на македонските и…, Т. 1, с. 236.

[136] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 19–22; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л. 14–15; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 73–75.

[137] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 23–24; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 77–78.

[138] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 364, л. 21.

[139] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 25; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л. 23; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 80.

[140] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 27–28; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л. 24–25; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 80–81; Националноосвободителното движение на македонските и…, Т. 1, с. 236.

[141] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 78–79.

[142] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 412, л. 28; ф. 321к, оп.1, а.е. 364, л. 25; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 81.

[143] **Лалков, М.** Цит. съч., 398–400; **Пантев, А.** Цит. съч., 268–269; **Мишев, Р.** Цит. съч., 252–253.

[144] **Каменов, П.** Дневникът на генералния консул на Австро-Унгария в София Стефан Буриян от 1889–1890 г. – Известия на държавните архиви, т. 55, 1988, с. 363. Цитатът е по произведението.

[145] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 364, л. 27.

[146] **Сидовски, К.** Цит. съч., с. 282.

[147] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 412, л. 29.

[148] Пак там, л. 30–33; **Данчов, Ю.** Свързването на българските държавни железници с…, с. 481.

[149] НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 2, а.е. 956, л. 54; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 83.

[150] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 91.

[151] Стефан Стамболов. Личен архив, Т. 1. С., 1997, с. 52; Т. 10. С., 2001, 522–523.

[152] Документи за българската история. Т. 4, С., 1942, с. 120; **Мишев, Р.** Цит. съч., 261–262; Националноосвободителното движение на македонските и…, Т. 1, с. 236; **Джонев, А.** Отношението на България към проектите на Османската империя за железопътното им свързване в Македония. – Във: 100 години от Илинденско-Преображенското въстание (1903 г.). Сборник доклади от международната научна конференция, София, 26–27 септември 2003 г. С., 2005, с. 356.

[153] Националноосвободителното движение на македонските и…, Т. 1, с. 237; **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, с. 157.

[154] НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 2, а.е. 834, л. 504–505.

[155] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 481, л. 1.

[156] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 175–177; **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, с. 158.

[157] НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 1, а.е. 79, л. 142–143.

[158] Пак там, л. 144–145; **Мишев, Р.** Цит. съч., 263; **Лалков, М.** Цит. съч., 408.

[159] НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 2, а.е. 834, л. 513–516; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 161–162.

[160] НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 3, а.е. 2527, л. 3–4; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 141; Стефан Стамболов. Личен архив, 1891. Т. 15. С., 2003, 399–400.

[161] **Николић, Ј.** Цит. съч., 120–121; Историја на железниците во Македонија…, с. 78; Грађа за историју македонског народа из архива Србије. Т. 5 , кн. 2, (1891), Београд, 1991, 292–293, 338–339.

[162] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 484, л. 1; ф. 321к, оп.1, а.е. 481, л. 2.

[163] НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 2, а.е. 834, л. 519–520, 522.

[164] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 189.

[165] **Мишев, Р.** Цит. съч., с. 264; **Лалков, М.** Цит. съч., с. 408.

[166] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 553, л. 7–8.

[167] Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 15, 327–328.

[168] **Каракулаков, П.** Сравнение между две дадени трасета на линията София-Перник по отношение на Експлоатацията. – СпБИАД, 1894, № 2–3, с. 77; Железопътната линия Радомир-Кюстендил-Гьошево (Турската Граница). – СпБИАД, 1899, № 6–7, с. 122.

[169] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 553, л. 1–4.

[170] Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 15, 428–429; Испитателната комисия по злоупотребленията на Стамболовия кабинет от 22 август 1887 до 18 май 1894 година. С., 1895, 398–399; **Костов, Е**. Транспортната проблематика и институтът за конституционната министерска наказателна отговорност в България (1895–1923 г.). С., 1999 с. 21.

[171] ДА-Кюстендил, ф. 25к, оп. 1, а.е. 1, л. 28.

[172] Испитателната комисия по злоупотребленията на…, с. 399; **Костов, Е**. Транспортната проблематика и институтът за…, с. 22.

[173] Испитателната комисия по злоупотребленията на…, 399–401; **Костов, Е**. Транспортната проблематика и институтът за…, 22–23.

[174] **Дамянов, С.** Френското икономическо проникване в България от Освобождението до Първата световна война (1878–1914). С., 1971, с. 213.

[175] Испитателната комисия по злоупотребленията на…, 402–403; **Костов, Е**. Транспортната проблематика и институтът за…, 24–25.

[176] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 1; ф. 321к, оп.1, а.е. 623, л. 1; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 269.

[177] Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 272.

[178] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 2; ф. 321к, оп.1, а.е. 623, л. 2; Стефан Стамболов. Личен архив, Т. 5. С., 1997, 92–93.

[179] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 3; ф. 321к, оп.1, а.е. 623, л. 4; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, с. 273.

[180] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 4–5; ф. 321к, оп.1, а.е. 623, л. 13–14.

[181] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 6–7; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 46–49; **Данчов, Ю.** Свързването на българските държавни железници с…, с. 481; **Джонев, А.** Отношението на България към…, с. 356.

[182] **Николов, П.** Няколко думи върху нашите железници. С., 1892, 8–11, 27–29.

[183] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 9–10; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 44–45; Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, с.100.

[184] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 11; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 42–43; Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, с. 102.

[185] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 13; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 40–41; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 286–287; Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, 107–108.

[186] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 14–15; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 38–39; Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, 110–111.

[187] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 16–17; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 37.

[188] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 18.

[189] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 20; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 27; Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, с. 118.

[190] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 19; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 28.

[191] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 21–22; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 23–24; Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, с. 124.
[192] НБКМ-БИА, ф. 63, оп. 1, а.е. 30, л. 5, 8–9; **Мишев, Р.** Цит. съч., 266–269; **Лалков, М.** Цит. съч., 419–421.
[193] **Николић, Ј.** Цит. съч., 121–122; **Мишев, Р.** Цит. съч., с. 267.
[194] **Сидовски, К.** Цит. съч., 282–283.
[195] **Пантев, А.** Цит. съч., с. 269;
[196] **Мишев, Р.** Цит. съч., с. 257.
[197] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 23; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 22;
[198] ЦДА, ф. 176к, оп.1, а.е. 563, л. 24–26; ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 17–19; Външната политика на България. Документи и материали. Т. 3, ч. 2, 331–332; Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, 160–161.
[199] Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, с. 178.
[200] ЦДА, ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 15.
[201] Пак там, л. 13.
[202] Стефан Стамболов. Личен архив…, Т. 5, с. 194.
[203] ЦДА, ф. 321к, оп.1, а.е. 625, л. 12.
[204] За преговорите по-подробно вж.: **Тодорова, Ц.** Цит. съч., 134–140.
[205] Испитателната комисия по злоупотребленията на…, 404–405; **Костов, Е**. Транспортната проблематика и институтът за…, 25–26.
[206] **Каракулаков, П.** Цит. съч., 77–78; Железопътната линия Радомир-Кюстендил-Гьошево (Турската Граница)…, с. 122; Едно сравнение между старото турско трасе от София до Перник (по което се построи железницата) и новите – изучавани от г-на Гийю. – СпБИАД, 1897, № 5–6, 188–192.
[207] За сроежа на линията София-Перник по-подробно вж.: По постройката на Пернишката линия. – СпБИАД, 1894, № 1, 7–9; № 2–3, 69–76; Испитателната комисия по злоупотребленията на…, 406–441; **Костов, Е**. Транспортната проблематика и институтът за…, 29–32.
[208] Свобода, бр. 1268, 9 декември 1893 г.; **Радославов, Г.** На железопътния кръстопът между Изтока и Запада на Балканите (Към въпроса за изграждането на ж.п. мрежата на Югозападна България). – В: Следвоенна България между изтока и запада. Сборник от национална научна конференция, Хасково, 27–28 февруари 2004 г. С., 2005, 295–296; **Станишев, Хр.** Цит. съч., с. 101; Икономиката на България до социалистическата революция. Т. 1. С., 1969, с. 346; Железопътният транспорт в България (1866–1983). С., 1987, с. 42; **Джалева, А., Е. Костов и др.** История на железниците в България…, с. 39; **Деянов, Д.** Железопътната мрежа в България 1866–1975. С., 2005, 37–38.
[209] **Мичев, Д.** Развитието на капитализма в България (1885–1894) и икономическата политика на Стамболовия режим. – Във: Вътрешната политика на България през капитализма 1878–1944. С., 1980, с. 17.
[210] **Костов, Е**. Транспортната проблематика и институтът за…, с. 32.
[211] **Андонов-Полјански, Хр.** Цит. съч., 189–190.
[212] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 625, л. 51, 52; Стефан Стамболов. Личен архив, Т. 6. С., 2001, 417–418.
[213] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е.1048, л. 1.

214 Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, 115–129; **Попов, Р.** Строителството на стратегическата железница от Белово през Вакарел за София…, 25–27; **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, 176–178.

215 За цялостната вътрешна и външна политика по-подробно вж.: – **Николова, В.** Народната партия и буржоазната демокрация. Кабинетът на Константин Стоилов (1894–1899). С., 1986, 115–140; **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, 185–203.

216 НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 2, а.е. 1063, л. 56–60; **Попов, Р.** Балканската политика на България…, с. 19; **Николова, В.** Цит. съч., с. 132.

217 ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 1048, л. 3; **Попов, Р.** Балканската политика на България…, с. 19; **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, с. 190.

218 ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 1048, л. 5.

219 Пак там, л. 7; **Беров, Л.** Цит. съч, с. 100.

220 НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 2, а.е. 1063, л. 98.

221 Пак там, а.е. 2089, л. 16.

222 ЦДА, ф. 600к, оп. 1, а.е. 1138, л. 6–13.

223 Стенографски дневници на 8 ОНС, първа редовна сесия. С., 1895, XXXV заседание, 9 декември 1894 г., 84–91; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…,141–166.

224 Стенографски дневници на 8 ОНС, първа редовна сесия. С., 1895, XLIII заседание, 18 декември 1894 г., 683–695; XLIV заседание, 19 декември 1894 г., с. 741; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…,163–166; Железопътен сборник, т. 8, 1899, 48–49; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, с. 90; **Николова, В.** Цит. съч., 131–132.

225 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, 202–204.

226 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 811, л. 45; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1070, л. 1; **Николова, В.** Цит. съч., с. 132.

227 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 897, л. 36; Стенографски дневници на 8 ОНС, втора редовна сесия. С., 1895, XXI заседание, 23 ноември 1895 г., 655–656; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, с. 90.

228 Държавен вестник, бр. 272, 12 декември 1895 г.; **Радославов, Г.** Изграждане на жп линията Перник-Радомир и нейното икономическо и стратегическо значение. Известия на РИМ – Перник, т. 1, Перник, 2008, 288–289.

229 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, 215–219.

230 Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част . II. С., 1996, 280–281.

231 **И. З.** Ролята на Железопътните линии в Европейска Турция през гръцко-турската война в 1897 г. – Железопътен сборник, т. 5, 1898, с. 117; **Андонов-Полјански, Хр.** Цит. съч., с. 195.

232 ЦДА, ф. 321к, оп. 8, а.е. 3, л. 3.
233 Пак там, л. 4–5; **Джонев, А.** Отношението на България към…, с. 358.
234 ЦДА, ф. 321к, оп. 8, а.е. 3, л. 7.
235 Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част . II…, с. 286.
236 ЦДА, ф. 600к, оп. 1, а.е. 1159, л. 26–27.
237 Пак там., л. 18–19.
238 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 937, л. 1; ф. 321к, оп. 8, а.е. 3, л. 8.
239 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 937, л. 2; ф. 321к, оп. 8, а.е. 3, л. 9.
240 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 937, л. 3; ф. 321к, оп. 8, а.е. 3, л. 10.
241 Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част . II…, с. 293.
242 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 937, л. 4; ф. 321к, оп. 8, а.е. 3, л. 11.
243 Железопътен сборник, т. 1, 1896, 344–354.
244 Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част . II…, с. 305.
245 Железопътен сборник, т. 3, 1897, с. 101.
246 Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част . II…, с. 313; **Доросиев, И.** Цит. съч., с. 134; **Станишев, Хр.** Цит. съч., с. 102; Икономиката на България до…, с. 347; Железопътният транспорт в България…, с. 42; **Джалева, А., Е. Костов и др.** История на железниците в България…, с. 39; **Николова, В.** Цит. съч., с. 136; **Деянов, Д.** Цит. съч., 45; **Радославов, Г.** Изграждане на жп линията Перник-Радомир..., 291–292.
247 Мир, бр. 349, 11 февруари 1897 г.
248 Стенографски дневници на 9 ОНС, първа редовна сесия. С., 1895, XXXII заседание, 11 февруари 1897 г., с. 319; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…,187–189.
249 ДА-Кюстендил, ф. 25к, оп. 1, а.е. 5, л. 4–5.
250 ЦДА, ф. 173к, оп. 1, а.е. 975, л. 1–2.
251 **Сарафов, Ст.** Железопътната линия София-македонската граница. Кюстендил, 1896, 3–13.
252 **Мончов, П.** Железопътната линия София-турската граница през Кюстендил или Дубница. – СпБИАД, 1897, № 5–6, 151–156.
253 **Кънчов, В.** Търговската важност на железния път София-Кюстендил-Скопие. – СпБИД, 1897, № 8, 339–344.
254 ЦДА, ф. 600к, оп. 1, а.е. 1407, л. 13–18; а.е. 1465, л. 1–6; Железопътен сборник, т. 4, 1897, 156–160.
255 **Колушки, Г.** Железопътната линия София-Радомир-Македонската граница. – СпБИД, 1897, № 2–3, 123–125.
256 Мир, бр. 383, 7 май 1897 г.
257 Протоколи на Кюстендилски окръжен съвет, първа редовна сесия, 1–23 септември 1897 г. Кюстендил, 1897, 27–30, 33–36; **Попов, Ж.** Кюстендилски окръг – икономика, партии и борби 1878–1918. Кюстендил, 1992, с. 35; **Джонев, А.** Кюстендилско-дупнишкият обществен спор в периода на Третото българско царство. – Трудове на научната група при Исторически музей-Кюстендил. Т. 1. Кюстендил, 2001, с. 72.
258 Знаме, бр. 85, 26 февруари 1897 г.
259 Свобода, бр. 2050, 3 март 1897 г.

260 НБКМ-БИА, ф. 14, оп. 1, а.е. 245, л. 16–17.
261 Пак там, л. 21–22.
262 Пак там, л. 30–31.
263 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, 233–243.
264 **Лалков, М.** Цит. съч., 483–485.
265 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, с. 245; **Попов, Р.** Балканската политика на България…, с. 182.
266 Български Екзарх Йосиф I. Дневник. С., 1992, с. 408; **Попов, Р.** Балканската политика на България…, с. 20;
267 ЦДА, ф. 600к, оп. 3, а.е. 221, л. 7.
268 **Попов, Р.** Балканската политика на България…, 191–194; **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, с. 248; **Вълчев, В.** Страници от новата ни политическа история. Помирението с Русия. Признаването и закрепването на Фердинанд. Начало на личния режим. С., 1924, 246–247.
269 Български Екзарх Йосиф I. Дневник…, с. 409.
270 **Попов, Р.** Балканската политика на България…, 195–196.
271 ЦДА, ф. 284к, оп. 1, а.е. 1362, л. 5.
272 ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 481, л. 5.
273 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1155, л. 3–4.
274 Пак там, л. 14.
275 Пак там, л. 15.
276 Пак там, л. 16.
277 Пак там, л. 9–11; **Джонев, А.** Отношението на България към…, с. 358.
278 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1155, л. 17.
279 Български Екзарх Йосиф I. Дневник…, с. 411; **Попов, Р.** Балканската политика на България…, с. 197.
280 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1155, л. 1, 2.
281 Пак там, а.е. 1083, л. 17–18.
282 Пак там, а.е. 1155, л. 18–19.
283 **Сидовски, К.** Цит. съч., с. 283.
284 ЦДА, ф. 176к, оп. 1 а.е. 1155, л. 20.
285 ЦДА, ф. 600к, оп. 3, а.е. 221, л. 62; Мир, бр. 706, 15 юли 1899 г.; **Джонев, А.** Отношението на България към…, с. 358.
286 **Попов, Р.** Балканската политика на България…, 209–210.
287 **Лалков, М.** Цит. съч., с. 489.
288 **Попов, Р.** Балканската политика на България…, с. 210.
289 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1155, л. 22–23.
290 Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част . II…, с. 354.
291 **Тодорова, Ц.** Цит. съч., 223–227.
292 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1155, л. 26–28.
293 Мир, бр. 448, 10 октомври 1897 г.
294 ДА-Кюстендил, ф. 25к, оп. 1, а.е. 5, л. 177.
295 Мир, бр. 452, 19 октомври 1897 г.
296 Мир, бр. 471, 5 декември 1897 г.

[297] Стенографски дневници на 9 ОНС, втора редовна сесия. С., 1898, XXXV заседание, 13 декември 1897 г., 401–403; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, 197–198; Железопътен сборник, т. 8, 1899, 51–52; **Данчов, Ю.** Половин век железопътна политика…, с. 48; **Същият.** Свързването на българските държавни железници с…, с. 482; **Николова, В.** Цит. съч., 132–133; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, с. 90.

[298] Мир, бр. 475, 17 декември 1897 г.

[299] ЦДА, ф. 600к, оп. 3, а.е. 228, л. 4–13.

[300] Тимокската железница и българската железница Лом-София-Орфано. – Железопътен сборник, т. 4, 1897, 178–180.

[301] Мостът на Дунава при Турно Северин. – Железопътен сборник, т. 5, 1898, 177–181; Дунавският мост Турно Северин-Кладова и кредити за румънски железопътни цели. – Железопътен сборник, т. 6, 1898, с. 180; СпБИАД, 1899, № 6–7, 147–148; **Саздов, Д., П. Пенчев.** Дунав мост 100 години дипломация и политика…, 41–43.

[302] СпБИД, 1898, № 2, с. 90.

[303] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1155, л. 31; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1329, л. 2.

[304] ЦДА, ф. 284к, оп 1, а.е. 1392, л. 2; 600к, оп. 1, а.е. 1159, л. 8–10; НБКМ-БИА, ф. 597, оп. 1, а.е. 257, л. 2–5.

[305] ЦДА, ф. 600к, оп. 1, а.е. 1159, л. 15.

[306] ЦДА, ф. 600к, оп. 3, а.е. 221, л. 74–75.

[307] Мир, бр. 511, 19 март 1898 г.

[308] Мир, бр. 518, 9 април 1898 г.

[309] Мир, бр. 550, 23 юни 1898 г.

[310] Мир, бр. 552, 27 юни 1898 г.

[311] Мир, бр. 559, 14 юли 1898 г.; **Николова, В.** Цит. съч., с. 133.

[312] Железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. – Железопътен сборник, т. 6, 1898, с. 248; Железопътната линия Радомир-Кюстендил-Гьошево (Турската Граница)…, с. 123–124.

[313] ЦДА, ф. 52к, оп. 1, а.е. 328, л. 1; **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на железопътната линия…, с. 97; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, с. 133.

[314] ЦДА, ф. 52к, оп. 1, а.е. 327, л. 1; **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на железопътната линия…, с. 97; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, с. 133.

[315] ЦДА, ф. 52к, оп. 1, а.е. 332, л. 4.

[316] **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. – ИПр, 1991, № 10, с. 97; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, 133–134.

[317] ЦДА, ф. 600к, оп. 1, а.е. 1059, л. 6.

[318] Пак там, л. 11–12.

[319] Пак там, л. 16–17; **Попов, Р.** Балканската политика на България…, 223–224.

[320] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1213, л. 1.

[321] Пак там, л. 2–4.

322 НБКМ-БИА, ф. 597, оп. 1, а.е. 307, л. 3.
323 ЦДА, ф. 600к, оп. 3, а.е. 242, л. 6.
324 Пак там, л. 1.
325 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1213, л. 5; ф. 321к, оп. 1, а.е. 481, л. 10.
326 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1213, л. 7; ф. 321к, оп. 1, а.е. 481, л. 11.
327 ЦДА, ф. 600к, оп. 1, а.е. 1159, л. 4–5.
328 **Вълчев, В.** Цит. съч., 280–282; **Тодорова, Цв.** Цит. съч., 237–238; **Николова, В.** Цит. съч., 226–228.
329 Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, с. 239.
330 НБКМ-БИА, ф. 256, оп. 1, а.е. 14, л. 30–31.
331 НБКМ-БИА, ф. 256, оп. 1, а.е. 14, л. 32; ЦДА, ф. 284к, оп. 1, а.е. 1448, л. 4.
332 НБКМ-БИА, ф. 256, оп. 1, а.е. 14, л. 34; ЦДА, ф. 600к, оп. 1, а.е. 1159, л. 3.
333 **Николова, В.** Цит. съч., с. 229.
334 Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, 367–379; **Тодорова, Цв.** Цит. съч., 242–248; **Беров, Л.** Цит. съч, с. 101; **Лалков, М.** Цит. съч., с. 494.
335 ЦДА, ф. 284к, оп. 1, а.е. 1453, л. 1; Железопътната линия Радомир-Кюстендил-Гьошево (Турската Граница)…, с. 123; **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на…, с. 98; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, 134–135.
336 Нов отзив, бр. 134, 24 февруари 1899 г.
337 ЦДА, ф. 52к, оп. 3, а.е. 53, л. 1–4.
338 **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на…, 99–100; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, 136–137.
339 ЦДА, ф. 284к, оп. 1, а.е. 1478, л. 1.
340 Стенографски дневници на 10 ОНС, първа извънредна сесия. С., 1899, XXVI заседание, 21 юни 1899 г., 67–75; **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на…, с. 101; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, 138–139; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, 90–92.
341 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1213, л. 9; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1342, л. 25.
342 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1213, л. 10; оп. 2, а.е. 1027, л. 96; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1342, л. 26.
343 **Грънчаров, Ст.** България на прага на двадесетото столетие. Политически аспекти. С., 1986, 173–174. "Според една противоконституционна практика поважните документи и договори се съхранявали не в архивите на съответните учреждения, а в личната архива на монарха. По този начин Фердинанд осъществяваше приемствеността и единството на българската политика в удобна за него насока." – констатира Ст. Грънчаров.
344 Стенографски дневници на 10 ОНС, първа извънредна сесия. С., 1899, XXVIII заседание, 24 юни 1899 г., 148–151; Железопътен сборник, т. 8, 1899, с. 53; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, 351–353; Железопътната линия Радомир-Кюстендил-Гьошево (Турската Граница)…,

с. 122; **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на…, с. 102; **Джалева, А., Е. Костов и др.** История на железниците в България…, с. 44; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на…, с. 92.

345 Трибуна, бр. 31, 30 юни 1899 г.

346 Мир, бр. 706, 15 юли 1899 г.

347 Нов век, бр. 63, 23 юли 1899 г.

348 НБКМ-БИА, ф. 266, оп. 1, а.е. 29, л. 1–5, 6; ЦДА, ф. 52к, оп. 1, а.е. 330, л. 1; **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на…, 102–106; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, 139–144.

349 **Топалов, В.** Външната политика на България по време на Радослависткия режим. – ИПр, 1984, № 2, с. 45. Ив. Ст. Гешов връчва акредитивните си писма на 13 юли 1899 г.

350 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1363, л. 1–2.

351 Пак там, а.е. 1155, л. 36–37.

352 Пак там, л. 38.

353 Пак там, а.е. 1213, л. 12–14.

354 Пак там, л. 13–15; ф. 284к, оп. 1, а.е. 1536, л. 2.

355 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1363, л. 5–6.

356 Пак там, л. 28–29.

357 Пак там, л. 7.

358 **Топалов, В.** Външната политика на България по време на Радослависткия режим…, 45–46; **Джонев, А.** Отношението на България към…, с. 359.

359 Най-новите стремления за построяване железници на Балканския полуостров. – Железопътен сборник, т. 8, 1899, 210–214; Най новите стремления за построявание на железници в държавите върху Балканския полуостров. – СпБИАД, 1899, № 8, 9 и 10, 161–164; Мир, бр. 760, 30 ноември 1899 г. Цитатът е по превода в списание "Железопътен сборник".

360 Съединяване Гърция с общата мрежа на европейските железници. – Железопътен сборник, т. 8, 1899, 216–217.

361 **Грънчаров, Ст.** България на прага на двадесетото столетие…, 138–140; **Лалков, М.** Цит. съч., 502–503.

362 **Лалков, М.** Цит. съч., 508–509; **Ђорђевић, Д.** Австро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице…, 218–219; **Миноски, М.** Цит. съч., 102–103.

363 **Ђорђевић, Д.** Австро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице…, с. 219; **Миноски, М.** Цит. съч., с. 104; **Сидовски, К.** Цит. съч., 283–284.

364 **Грънчаров, Ст.** България на прага на двадесетото столетие…, 71–79.

365 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е.1610, л. 1–2.

366 Пак там, л. 3.

367 Пак там, а.е. 1652, л. 1.

368 Пак там, л. 10–11.

369 ЦДА, ф. 284к, оп. 1, а.е. 1711, л. 2; **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на…, с. 106; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, 144–145.

[370] ЦДА, ф. 284к, оп. 1, а.е. 1729, л. 3; **Костов, Е.** Генерал Рачо Петров и строителството на…, с. 106; **Същият**. Транспортната проблематика и институтът за…, с. 145.

[371] **Ђорђевић, Д.** Австро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице…, 219–220; **Миноски, М.** Цит. съч., с. 104;

[372] Изгрев, Кюстендил, бр. 27, 15 септември 1901 г.

[373] Рилски балкан, Дупница, бр. 9–10, 28 септември 1902 г.

[374] Пак там, бр. 16, 16 ноември 1902 г.

[375] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1814, л. 1–2.

[376] Струма, Кюстендил, бр. 16–17, 13 декември 1902 г.

[377] Рилски балкан, Дупница, бр. 20, 14 декември 1902 г.

[378] Електрическата железница София-Перник-Рила. – СпБИАД, № 1–2, 1903, 19–25.

[379] **Силянов, Хр.** Освободителните борби на Македония. Т. 1, С., 1983, с. 228; **Елдъров, Св.** Диверсионни акции по железопътните линии на Европейска Турция през Илинденско-Преображенското въстание 1903 г. – Известия на института по военна история и военноисторическото научно дружество, т. 49, 1990, с. 105.

• ВТОРА ГЛАВА •

ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ВРЪЗКА С МАКЕДОНИЯ В РЕГИОНАЛНИТЕ И ТРАНСБАЛКАНСКИТЕ ПРОЕКТИ И ИНТЕРЕСИ (1903–1912 г.)

ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ПОЛИТИКА ПРЕЗ ВТОРОТО УПРАВЛЕНИЕ НА СТАМБОЛОВИСТИТЕ

В началото на май 1903 г. след неуспешен опит да изгради силна коалиция между Народнолибералната, Демократическата и Народната партия княз Фердинанд е принуден да назначи ново правителство в по-тесен политически формат. На 6 май 1903 г. е съставен кабинет, начело с министър-председател ген. Рачо Петров и с участието на министри от Стамболовистката партия. Без да публикува програма от статии в партийния вестник "Нов век" се очертават приоритетите на управляващите предимно в икономическата област – протекционизъм в земеделието и индустрията, привличане на чужди капитали и промяна в данъците.[1]

В първите месеци на своето управление стамболовистите се сблъскват с много външнополитически проблеми. Отношенията с Османската империя са значително влошени. Опитът в края на май 1903 г. те да се подобрят, за което със специална мисия е натоварен Гр. Начович, се проваля. Русия и Австро-Унгария притискат България да се съобразява с договорените от тях Виенски реформи. Позициите на великите сили и Турция, от една страна, са в пълна противоположност с позицията на България. Първите искат да успокоят положението в империята и тогава да се пристъпи към реформи, докато София желае чрез дълбоки реформи да се премахне нуждата от революционно движение. В такова усложнено за България външнополитическо положение на 20 юли 1903 г. избухва Илинденско-Преображенското въстание. Железопътната инфраструктура е сред обектите, върху които са проведени диверсионни акции от четите на ВМОРО.[2] Докато в Македония и Одринско българското население води неравна борба с редовни и нередовни турски военни части, в София осъзнават слабостите на държавата да защити това население, а също и своята територия при евентуална война. Правителството на стамболовистите предприема стъпки за урегулиране на отношенията с южния си съсед, като не прави компромис с интересите на въстаналото българското население. Гр. Начович отново е натоварен с тази задача и е назначен за дипломатически агент в Цариград. Започването на неговата работа съв-

пада с огласяването на нов реформен проект на Русия и Австро-Унгария, приет в Мюрцщег.[3]

Българското правителство недоволства от половинчатите реформи и разчита чрез двустранни преговори с Турция да получи допълнителни гаранции за облекчаване на положението на българите в Македония и Одринско. В края на 1903 г. въпреки несъгласието на Германия и Австро-Унгария са създадени условия за обмяна на предложения, около които да започнат преговори. Турският комисар в София Али Ферух бей предлага вариант за двустранна спогодба. Срещу ангажиментите на империята да се даде амнистия на политическите затворници, да се приложат реформите, да се създаде възможност свободно да се изнасят български стоки и да се намали или унищожи митото за внос, да се възстанови движението на влаковете между двете държави, България трябва да разтури революционните комитети, да спре преминаването на чети, преноса на взривни вещества и агитация в подкрепа на българите от вилаетите, да спре военните приготовления и да подпише спогодба за военна помощ и др.

Министър-председателят и министър на външните работи и изповеданията ген. Р. Петров изготвя свой контрапроект, в който основно са предложени две групи въпроси – едната засяга въвеждането на широки реформи в областите, населени с българи, и изграждане, според повечето изследователи, на фактическа автономия в Македония и Одринско и втората от междудържавно естество, в която се предлага урегулиране на търговските и железопътните връзки в пограничната зона, изясняване на статута на търговските агенти и уреждане на въпроса за свързване на жп мрежите на двете страни по направлението Кюстендил-Куманово и Дупница-Серес. В замяна на това България да въведе забрана за дейност на революционни комитети и чети, пренасяне на взривни материали и да осигури условия за функциониране на мюсюлманското изповедание съгласно изискванията на конституцията на страната. Исканията на Р. Петров са в разрез с турските предложения и за да се постигне споразумение, Гр. Начович и Екзарх Йосиф се опитват да намерят приемлив баланс, като се запазят българските интереси, да се проведат приетите реформи и се съгласуват търговските и транспортни връзки.[4] В разменените проекти, наравно с проблемите от политическо, икономическо и религиозно естество, двете страни поставят и проблеми на железопътния транспорт. Единият въпрос засяга безпрепятственото функциониране на жп връзката Харманли-Мустафа паша (дн. Свиленград), а другият изграждане на нови свързващи линии в Македония. Нормалното функциониране на единствената жп връзка между България и Турция е от взаимен интерес и заема място във всички предложения, докато железопътното свързване с Македония се поддържа единствено в проекта на българския министър-председател. Поставянето на въпроса за железопътно свързване между България

и Македония по направлението Кюстендил-Куманово и Дупница-Серес показва намерението на стамболовистите да актуализират отпадналия в продължение на няколко години значим проблем на двустранните отношения. Повдигането на въпроса за жп връзка между двете страни в Македония след период на активност при управлението на Ст. Стамболов и К. Стоилов и последвало затишие показва намерението да се работи по всички аспекти на македонския въпрос в двустранните отношения. Освен подчертаване на приемственост в политиката по този проблем, правителството на стамболовистите запазва постигнатото дотогава отношение към възприетите две трасета, засягащи политическите и икономически интереси на България към Скопие и Солун.

Последователността на българското правителство по въпроса за железопътното свързване проличава и в инструкциите, дадени на Гр. Начович. На 4 февруари 1904 г. Р. Петров упълномощава дипломатическия агент в Цариград да започне преговори, като сред въпросите, които засягат България и Турция, да се включи свързването на железопътните линии Кюстендил-Куманово и Дупница-Серес. Въпросът е поставен в последната част от проектоспоразумението и заедно с други, висящи от дълго време въпроси, има по-условна формулировка. За българското правителство тези проблеми е "желателно" да бъдат окончателно решени. В противовес на първите две части, които имат основно място, и третата, която трябва в удобен момент да бъде включена, последната част заедно с железопътния въпрос е поставена в рамките на персоналните усилия на Гр. Начович.[5] Подобен подход явно е провокиран от фаворизирането на проблемите, възникнали около последиците от Илинденско-Преображенското въстание, и приоритетното им решаване и поставянето на жп въпроса в по-задна позиция за относително по-късен времеви период.

Готовността за компромис в този аспект се потвърждава от позицията на министър-председателя до княз Фердинанд при представяне на съгласуваното с турската страна проектоспоразумение. Въпреки че от българския вариант са отпаднали конкретните направления за свързване Кюстендил-Куманово и Дупница-Серес, в контекста на постигнатото Р. Петров счита, че предложенията на Княжеството са приети. Въпросът за железопътното свързване е включен в придружаващия споразумението протокол заедно с изброени други двустранни проблеми, които е предвидено да се решат допълнително. Двете страни предлагат в двумесечен срок след ратификацията на спогодбата да се изгради смесена комисия със задача да изготви проекти за решение на висящите въпроси.[6]

Търсенето на компромисен вариант, който да задоволи и двете страни, рефлектира върху проекта на ген. Р. Петров и той се отказва от редица искания и главно от желанието реформите да се разпростират върху Одрински вилает. В окончателната фаза на преговорите активно се намесва Гер-

мания, която променя своята негативна позиция и съдейства за подписване на споразумението.[7] След протакане и уточнения на 26 март 1904 г. в Цариград е подписано турско-българско споразумение. Сред въпросите, които са решени, е свободното движението на влаковете между двете страни по съществуващата жп линия. Смесената комисия за решаване на висящите въпроси фигурира и в окончателния вариант. Новият елемент е, че тя трябва незабавно да започне своята работа. В шеста точка на протокола се предвижда изработване на специална спогодба – "За съединяване на железопътните линии съобразно интересите на двете страни.".[8] Въпреки че България и Турция признават необходимостта от подобно споразумение, между окончателния вариант, формулиран в протокола, и първоначалното искане на министър-председателя Р. Петров има съществена разлика. Генералът предлага жп свързването да фигурира като конкретен ангажимент в спогодбата и формулира конкретните направления. При този вариант остават само въпросите, свързани с доуточняване на трасетата, начинът на строителство и пусковите срокове. Приетото в протокола към споразумението констатира само намеренията на двете държави да пристъпят към свързване на своите жп мрежи. Проблемът е поставен в условна форма "съгласно интересите на двете страни". От провежданите в близкото минало преговори е известно, че много трудно се достига до уточняване на взаимните интереси и изключително непостоянната позиция на империята по този въпрос. В този аспект България се задоволява да констатира наличието на подобен проблем и да го остави за допълнително уточняване и договаряне с няколко други висящи въпроси. Между условностите в проекта и условностите в споразумението се забелязва допълнително завоалиране и замъгляване на проблема за железопътното свързване на двете страни в Македония. Все пак дори и при тази формулировка с включването му в протокола жп въпросът е признат за проблем, който съществува и трябва да се разреши между двете държави.

По време на преговорите с Турция и въвеждането на Мюрцщегските реформи продължават започнати тенденции в политиката на някои велики сили. Русия се ангажира в Далечния изток, което създава възможност Австро-Унгария да започне да доминира на Балканите и да работи за промяна на териториалното статукво по долината на р. Вардар, с основна цел контролирането на Солун. За да противодейства, България се опитва да запази статуквото чрез изграждането на съюз с Черна гора и Сърбия. Без да се дели Македония на сфери на интереси, на 30 март 1904 г. между България и Сърбия е сключен договор, чиято основна цел е да запази Балканите от външна агресия. Различните интереси на двете страни в Македония до голяма степен обезсилват значението му.[9]

Двете споразумения – между България и Турция и България и Сърбия от края на март 1904 г. – рефлектират върху железопътната политика

на Княжеството в Македония. Дипломатът Димитър Ризов вижда започването на жп строителството като една много важна стъпка на българската политика в района, която може да успокои българското население, че Княжеството няма да се съгласи на дележ. Запознат детайлно с Македонския въпрос, той изготвя една промемория, в която съществено внимание се придава на жп свързването Радомир-Куманово и отклонение към Дупница-Серес. Според Д. Ризов, за да убеди Турция, българското правителство трябва да привлече чуждестранна или българска компания, която да се ангажира със строежа на турския участък, а подготвяният заем за превъоръжаване на армията да се използва, като се увеличи с 10–15 мил. лв, които да се отделят за българския участък. Преките ползи на България биха нараснали и населението в Македония ще получи гаранции, че дележ със сърбите не е предвиден.[10] Механизмът, предлаган от Д. Ризов, до голяма степен е разработван и от кабинетите на Ст. Стамболов и К. Стоилов, без да даде окончателен резултат. Той обаче се очертава като един от най-логичните начини да се систематизира железопътната политика на България по отношение на Македония и да се разчита на някакъв успех. Изграденият триъгълник е доминиран от Княжеството, ангажиращо се с бързо строителство на своя територия и осигуряване на предприемач, готов да строи в турската зона. От империята се иска съгласие за започване на строителство, което, както показва практиката, не е никак лесен въпрос.

Приетата от стамболовисткото правителство последователност, първо да се решат проблемите, произтекли от Илинденско-Преображенското въстание, а след това да се пристъпи към другите въпроси, се отстоява в двустранните българо-турски отношения. С особено внимание се прилагат постановленията за амнистия и репатрирането на бежанците.[11] Подобна последователност в политиката е формулирана от Р. Петров в специално писмо от 8 октомври 1904 г. до Гр. Начович. Като посочва неизпълнението на предвидените в българо-турското споразумение казуси с правата на българите в империята и стремежа Турция да отстоява само своите интереси, министър-председателят настоява дипломатическият агент да отстоява прилагането на ангажиментите от споразумението, а след това на проблемите от придружаващия го протокол. Османската империя избирателно поставя от протокола въпросите за осигуряване на границата и телеграфо-пощенските спогодби. Р. Петров не само счита, че те са ненавременно поставени, но не ги приема за единствени. "Веднага след като тези мерки бъдат ефективно изпълнени ще последва разрешаването не само на постановленията, отнасящи се до пощите и телеграфите и охраната на границата, но и на други въпроси, предвидени от финалния протокол. Тези различни спогодби ще трябва да влязат в сила на същата дата." – пише той.[12] Поддържането на такава политика поставя железопътното свързване във фаза на изчакване по отношение на външнополи-

тическите му аспекти. Друг подход е възприет във вътрешнополитическо отношение.

Стамболовисткото правителство пристъпва към сключване на нов заем. Това намерение произтича главно от появилата се особено след Илинденско-Преображенско въстание нужда от превъоръжаване на армията. Военните доставки изискват значителни средства и правителството започва да търси кредитор, който да осигури нужните пари за тях и за строежа на две линии – Търново-Трявна-Борущица и Радомир-Кюстендил-турската граница. След преговори, придружени от съревнование между няколко банки от Западна Европа, княжеското правителство се споразумява за 100 мил. лв заем с френската Парижка и Холандска банка. На 31 октомври 1904 г. договорът за заем е подписан при условие кредитната институция да бъде уведомена предварително кое дружество ще извърши строителството. Според Цветана Тодорова ангажиментът да финансира изграждането на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница е поет предимно заради политическите интереси на Франция да се противопостави на австроунгарската експанзия към Бяло море. Затова едно от условията е изрично да даде своето съгласие за дружеството, което ще строи линията. Целта е то да бъде от предприемачите, свързани с френския капитал.[13] Подписаният договор веднага е внесен за разглеждане от 13 ОНС.

Парламентът няколкократно разглежда строителството на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница. Подкрепата за проекта не произтича само от факта, че Народнолибералната партия има в събранието значително мнозинство, а преди всичко от подчертано единодушното мнение за значението на линията. Железницата Радомир-Кюстендил-турската граница е дискутирана при внасянето на въпроса за заем от Парижката и Холандска банка, при упълномощаване на правителството да проведе търг за отдаване строителството ѝ на предприемач и при утвърждаване на проведения търг. Цялата процедура се провежда за около една година. На 9 ноември 1904 г. в НС е внесено предложение за утвърждаване на подписания заем. За направлението Радомир-Кюстендил-турската граница лобира Софийската търговска камара, която в специално изложение подчертава икономическите характеристики на Кюстендилски окръг. От икономическо значение са изведени възможностите на овощарството, лозарството, тютюнопроизводството, наличието на природни богатства като оловни, цинкови и други руди и каменни въглища, значително количество дървен материал и множество минерални извори.[14] В почти всички изказвания се подчертава политическият консенсус за нуждата от жп линията. Съмненията се групират около няколко конкретни въпроса – може ли да се продължи строежът на турска територия, какво ще е значението ѝ, ако остане само до границата, защо предишното строителство е спряно и

облагодетелствал ли се е генерал Р. Петров при обезщетяването му като предишен предприемач. Взаимовръзката на всичките съмнения произтича от дългата история на това направление и причините за бавната му реализация.

Депутатът Стоян Михайловски с присъщият си сарказъм оспорва необходимостта от строеж на железницата без предварителните гаранции от Турция, че тя ще построи участъка до Скопие. За видния общественик и бивш председател на Върховния македоно-одрински комитет жп линия с регионално значение не е необходима. "Щом турците ни дадоха да разберем това ясно, тогава значението на тази линия се умаловажава, освен ако допуснем – както насмешливо говорят някои – че кюстендилските сливи заслужават подобна жертва." – подчертава Ст. Михайловски.[15] Съмнение споделя ѝ Теодор Теодоров, който недоволства от факта, че след започване на строеж при неговото министерстване е последвало спиране и се опасява от подобен изход и в този случай.[16] Уязвени от констатацията на Ст. Михайловски, депутатите от мнозинството Константин Панайодов и Величко Кознички защитават правителствената позиция. За К. Панайодов развитието на търговските връзки е от особена важност, затова доближаването до Македония е съществена стъпка към развитието им, а също и за разрастването на сливопроизводството в Кюстендилско. Той защитава позицията, че не трябва да се чака, и уговаря Турция да продължи линията, а в удобния случай първо да се построи, а след това да се подпише конвенция за продължаване до Куманово.[17] Кюстендилският представител В. Кознички апострофира с външно- и вътрешнополитически аргументи. За него икономическият потенциал на Кюстендилски окръг е достатъчен за необходимостта от строежа. Външнополитическите интереси на Италия по отношение продължението на линията от Скопие до Драч са сред мотивите той да очаква скорошно турско съгласие. Народният представител си дава ясна сметка, че всичко това може да се постигне, ако успеят да убедят в необходимостта от линията Австро-Унгария и Сърбия.[18] Дилемата да се построи ли участъкът до границата преди или след споразумението с Турция, продължава да заема основно място сред българските управляващи. В този момент надделяват привържениците на мнението за изграждане на обекта до крайната точка на границата.

Опозицията използва дискусията, за да обвини в злоупотреби министър-председателя Р. Петров. Той е упрекнат, че като предприемач за строежа на жп линията Радомир-Кюстендил-границата в края на XIX век се е облагодетелствал при обезщетяването му с 500000 лв.[19]

Внасянето на предложение за упълномощаване на правителството да проведе търг за жп линиите Търново-Трявна-Борущица и Радомир-Кюстендил-турската граница създава възможност за повторна дискусия.[20] Подчертан е отново консенсусът за необходимостта от железница към

Македония – "Трасето, по което ще мине тая линия, наречено някога патриотическо, за турската граница е безспорно." и също: "Върху него трасе никакви оспорвания не са ставали, от всички е прието.". Изказаните съмненията са както в предишните дебати. Стоян Данев отново повдига въпроса за необходимостта от построяването на участъка Кюстендил-границата без спогодба с Турция. Според него първо трябва да се подпише споразумение, а след това да започне изграждането на този участък, който няма съществено стопанско значение и ще остане неизползваем.[21] Изказаните съмнения, че след спиране на строителството в края на XIX век е отменен законът за построяване на линията от 1898 г., не са взети под внимание и Народното събрание упълномощава Министерския съвет да проведе тръжната процедура.[22]

Пълномощното е дадено на 29 януари 1905 г.[23], указът на княза е подписан на 24 март 1905 г. и е обнародван в "Държавен вестник" на 28 март 1905 г.[24] Обявата за търг е публикувана на 7 април 1905 г. и той е проведен на 27 май с перетръжка на 30 май 1905 г. Въпреки че е избран предприемач, търгът не е утвърден и е обявен отново за 26 и 28 юли 1905 г. Договорът със спечелилия втория търг предприемач е подписан на 24 октомври 1905 г. и е внесен за утвърждаване в Народното събрание.[25] Процедурата от упълномощаването до повторното внасяне в НС продължава около девет месеца, период, в който е пропуснат един удобен за строителство сезон. На първия търг се явяват четирима предприемачи – двама от България и двама от чужбина. Чуждестранните предприемачи, "Пр. Грюнвалд и Шифер" от Будапеща и "Ф. Хофман и сие" от Франкфурт, предлагат оферта от по 19 мил. златни лева. Сумата е значително по-голяма от предложената от българските им колеги и чужденците не участват в перетръжката. На нея отново се състезават "Хр. Никифоров и сие" с предложение от 13284000 лв. и "Ив. Златин и сие" с предложение от 13390000 лв, като се включва и "Д. Съселов" с 13920000 лв. Търгът е спечелен от Хр. Никифоров и е утвърден от комисията. Високата сума, предложена от спечелилия предприемач, е официалната причина търгът да не бъде утвърден окончателно. Проведена е отново тръжна процедура, на която се явяват същите трима български предприемачи от перетръжката, проведена в края на май 1905 г. Ив. Златин предлага 12377000 лв., Хр. Никифоров 12584625 лв и Д. Съселов 12649775 лв. Никой от тях не се явява на насрочената перетръжка и на 28 юли 1905 г. строежът е възложен на командитно дружество "Иван П. Златин и сие".[26]

Тръжната процедура се следи с повишено внимание извън Княжеството. Дипломатическият агент в Берлин ген. Никифор Никифоров уведомява правителството в София за дописка в германския вестник "Ди Пост", в която се твърдяло, че проведените търгове за линията Търново-Трявна-Борущица и Радомир-Кюстендил-границата няма да бъдат утвър-

дени от Народното събрание. На свързващата железница без продължение на турска територия се придава само стратегическо за България значение. Дипломатът посочва като възможен източник на тази инсинуация гръцката легация в Берлин и прави опровергаващо изявление пред тамошните вестници.[27] Намесата на гръцката дипломация в българската железопътна политика не трябва да се приема като изненада и има за цел да подкопае доверието в кредиторите и да обезнадежди привържениците на трасето към Скопие, като подчертае турското несъгласие. Стремежът да фаворизират единствено стратегическото значение на линията до границата, е преди всичко с цел да се подсили мнителността на съседите. Публикуването на дописката в германската преса може да се разглежда и като действие на Берлин против френската заемна политика в България с оглед на германските железопътни интереси на изток, застъпвани предимно чрез Източните железници и Багдатския проект.

Българският търговски агент в Скопие уведомява ген. Р. Петров за реакцията сред българското население в Косовски вилает. Местните българи, веднъж разочаровани от изоставяне на строителството, се опасяват от повторен провал на планираното изграждане. Необходимостта от функциониране на пряка железопътна линия между България и Македония се подсилва от постоянните проблеми, които имат пътуващите през Сърбия македонски българи. Пречките се създават от пограничните и административни власти, от необходимостта да се заплаща виза за тескерета в сръбското консулство в Скопие и от извършени насилия и убийства, сред които като важен пример е посочено убийството на Исалтир Попантов от Куманово в Сърбия. Българският представител завършва с извода, че всички сериозни проблеми "карат българското население тук да счита, че постройката на поменатата железопътна линия ще бъде едно истинско избавление за тях."[28] Сърбия използва липсата на пряка жп връзка между България и Македония за своите дългосрочни интереси. Представители на сръбската пропаганда се възползват от обстоятелството, че жп връзката между Скопие и София преминава през тяхна територия по направлението Враня-Ниш-Пирот и притискат пътуващите македонски българи да се декларират като сърби. На подобен натиск са подложени и хора, които ползват жп транспорта през Сърбия към Западна Европа.[29]

Три месеца след провеждането на търга за строителството на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница е подписан договор между българското правителство и спечелилия процедурата предприемач. Договорът е внесен за утвърждаване от Народното събрание, където при почти същия порядък, проведен в предишните две обсъждания, е подложен на гласуване и утвърден. Народните представители Г. Писаров и Т. Теодоров говорят за нейното безспорно значение и за пропуснатия шанс тя вече да бъде построена. Г. Писаров повдига отново въпроса за обезщетението,

което предишното строително дружество получава в размер на 760 или 780 хиляди лв. Той засяга и причините от външнополитическо значение, като изтъква негативната роля на сръбските и австроунгарските представители. "Който е чел мемоарите на Владан Джорджевич, е видял по какви причини на се построиха. И сърбите, и другите във Виена захванаха да интригуват." – мотивира се Писаров.[30] Причините за спирането на предишния строеж и обезщетяването на предприемача са взаимосвързани и мненията по тях имат идентична характеристика. Спирането на строежа се отдава на липсата на финансови средства и на чуждестранен натиск, което се приема за грешка от част от депутатите. Тази грешка е в основата на становището, че обезщетяването на строителния предприемач Р. Петров е довело до загуба на средства и за намеци, че след като той става министър-председател, значително завишава сумата.

Обезщетяването на дружеството "Петров, Джумалиев и сие", което строи жп линията Радомир-Кюстендил-границата в края на XIX век, е извършено от няколко правителства. Последните суми, изплатени на предприемача, са гласувани от правителството на стамболовистите, чийто министър-председател е Р. Петров. След като кабинетът изменя постановления в полза на дружеството и гласува нови за обезщетение, веднъж в размер на 41937 лв., след това на 748500 лв., в средата на 1905 г. са поискани още 100000 лв. Последната сума е отхвърлена след намесата на Димитър Петков, който се обявява срещу нарастващите аспирации на предприемача-премиер. Въпреки намесата, според Евгени Костов, обезщетението, което съдружниците получават, е около 1800000 лв.[31] Проблемът с обективното компенсиране на спряното строителство поражда съмнения за спекулации по отношение на жп строителството като цяло и в случая с жп линията Радомир-Кюстендил-границата. Изглежда тези две събития, компенсирането на старото дружество и започването на строежа от ново дружество, са причините да се допускат грешки за новия предприемач. Така например, Жеко Попов твърди, че търгът за строеж на линията през 1905 г. е спечелен от дружеството "Петров, Джумалиев и сие" и ген. Р. Петров получава "лъвския пай от печалбата".[32] Това твърдение не отговаря на истината и Ж. Попов се е подвел, като е смесил развиващите се паралелно две процедури.

Опасенията, че строителството на линията ще има същото негативно развитие, както в края на XIX век, намират място не само в изказвания на депутати, но ѝ в периодични издания. "Списанието на Българското икономическо дружество" прокарва подобни съмнения за перспективата на цялата линия.[33] В критична статия към цялостната железопътна политика на България списание "Ново време" отделя място на направлението към Скопие, като подчертава своите симпатии, но с изричното условие железницата да се строи до Кюстендил, а едва след султанско ираде – до

границата. Тази предпазливост в позицията е защитена с аргумента, че за строежа на отсечката Кюстендил-границата не е дошъл благоприятният момент и без споразумение изграждането му ще се приеме като "нетактично, прибързано и ненужно.[34] Мнението за отсечката Кюстендил-границата не е единодушно по няколко причини. От вътрешнодържавно естество тя няма почти никакво икономическо значение, защото преминава през слабопроизводителен район. Инвестициите за нейното построяване без свързване с жп мрежата на Османската империя няма да бъдат оправдани. Включването ѝ в строежа обаче показва твърдата решимост на българската държава да пристъпи към свързване на линията със съседната мрежа, ясен сигнал, изпратен към турската страна. Рисковете, които се съдържат в подобно действие, са свързани с възможните загуби за България, в случай че продължението на линията не се построи и вложените средства не се възвърнат. Тази негативна икономическа възможност е пренебрегната по политически причини.

Публикуването на утвърдения договор за построяване на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница в "Държавен вестник" поставя началото на строителните работи. Предприемачът Иван П. Златин се задължава да да изгради линията срещу сумата от 12377000 лв. Предвиден е начинът на заплащане и етапите, които трябва са съпътстват строителната работа.[35] Договореният пусков срок е 1 август 1908 г. Трасето преминава по същото направление, както през 1898 г. Проектът включва изграждането на 14 големи моста с обща дължина 705 м, на 18 тунела, с обща дължина 3196 м и множество речни корекции. Предвидено е построяването на шест жп станции – съответно при Дебели лаг, Белово, Шишковци, Кюстендил, Долно село и Гюешево.[36] За разлика от проекта в края на XIX в. новият има 1 мост и 3 тунела повече. С една по-малко са планираните гари, а вместо при Калище, Раждавица и Копиловци са предложени за Дебели лаг и Шишковци. Останалите станции са на същите места.

Четири дни след получаване на уведомително писмо, че договорът е утвърден, на 28 ноември 1905 г. дружеството започва работа по уточняване на трасето и изработване на нужната документация. Забавянето на тръжната процедура води до забавяне и промяна на набелязаните предварителни срокове. Въпреки това за около 16 месеца на участъци предприемачът уточнява и пикетира трасето на самия терен. На 8 април 1906 г. е одобрен участък до станция Белово, на 27 септември 1906 г. до с. Соволяно, а на 9 април 1907 г. и участъците до крайната точка. Работата на участъци дава възможност след утвърждаването на всеки периметър веднага да бъде започнато изграждането му.[37] В процеса на предварителната работа станцията, предвидена за с. Дебели лак, е преместена в с. Калище. Строителството, извършено през 70-те години на XIX в. и от предприятието "Петров, Джумалиев и сие", е използвано и в средата на 1907 г. по

участъка до с. Белово се движат влакове. Главна дирекция на железниците и пристанищата допуска, по изключение, транспортирането на материал за нуждите на дружеството по все още неприетата от държавните органи линия.[38]

Трудностите, с които се сблъсква предприемачът, са от различно естество. Сред тях важно място заемат проблемите, свързани с поскъпването на строителните материали, осигуряването на работна ръка и взаимоотношенията с българската държава. Поскъпването на строителните материали е тенденция в международен мащаб. Значително увеличение претърпяват цените на релсите, траверсите, железните конструкции на мостовете, взривните вещества и спомагателните материали (теснолинейни релси, вагонетки, лопати и др.), които според предприемача довеждат до завишаване на стойността с 25–30 %.[39] Започването на обемни строителни мероприятия, от правителството на стамболовистите, довежда до недостиг и поскъпване на работната ръка. Конкуренцията между предприемачите за привличане на необходимите квалифицирани и неквалифицирани работници води до наемане на хора не само от държавата, но и извън нея. Повишаването на надниците рефлектира върху общата стойност на предприятието. Работна ръка за строежа на линията Радомир-Кюстендил-Гюешево е наемана от Италия, Османската империя и Сърбия. Италианците са използвани предимно за изграждане на тунели и мостове.[40] Привличането на наемници от Турция и Сърбия създава значителни проблеми на предприемача. Част от тях, които имат сръбски произход или са сърбомани от Македония, са подложени на сериозен натиск от представители на македонското движение. Под заплаха от физическа разправа тези гурбетчии се налага да напуснат започнатата работа.[41]

Промените, изисквани от българската държава, също спъват някои насоки от дейността на предприемача. Значителни проблеми създава закъснението, произтекло около утвърждаването на тръжната процедура и видоизменянето на предварителните планове. С цел да подобри инфраструктурата на района около планираната като разменна международна гара Гюешево, Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията изменя плана на района и увеличава размера на прилежащия в близост до станцията път. Предвиденото в проекта изграждане на гара при с. Шишковци е променено и гарата е преместена в отстоящото на 4 км съседно с. Раждавица. Тези изменения са предприети след утвърждаване на окончателните планове в хода на строителните работи. Те оскъпяват предприятието и внасят допълнително напрежение.[42] Като основна причина за повечето проблеми предприемачът посочва закъснението, предизвикано от правителството при сключване на договора. Първият сигнал, че предвидените срокове трудно ще се спазят, е подаден още на 17 декември 1905 г.[43] Следват няколко нови писма до Министерски съвет, който раз-

глежда исканията на две заседания – на 13 февруари 1906 г. и на 23 януари 1907 г. Основното искане е удължаване на срока за строителство с една година. Тринадесетото ОНС разглежда молбата и през ноември 1907 г. взима решение, с което удължава срока за построяване на линията Радомир-Кюстендил-турската граница с една година. Така пусковият срок е удължен до 1 август 1909 г.[44]

Правителството на Народнолиберална партия обръща внимание и на другото направление към Македония по долината на р. Струма. В политиката му към направлението Радомир-Дупница-границата съществено значение продължават да играят интересите на индустриалците от района. Въз основа на "Закона за построяване и експлоатиране на железопътни клонове, които свързват индустриални заведения, рудници, магазини и др. тям подобни с държавните железопътни линии"[45] от концесионера на Рилските гори е поискано изграждане на такъв клон. Бр. Балабанови изграждат дървопреработвателна фабрика край с. Кочериново, в непосредствена близост до границата с Турция. През 1904 г. те искат от правителството разрешение за построяване на един теснопътен индустриален клон от горите до фабриката в Кочериново и оттам до гр. Дупница. Министерски съвет на 23 януари 1906 г. разглежда предложението и го отхвърля с мотива, че линията не отговаря на критериите на закона. Бр. Балабанови отново повдигат въпроса през април 1906 г., като този път предлагат теснопътен клон с направление Рилските гори-Кочериново- Бобошево-Кюстендил. Теснолинейката по долината на р. Струма също е отхвърлена с изричната забележка на министър Д. Петков – "Не може да му се позволи такава линия. Решението на Министерски съвет остава в сила.". Правителството има свое гледище по отношение на Дупнишкото направление. То е включено в плановете за разширяване на железопътната мрежа на страната, гласувани през февруари 1907 г. На този етап строежът е предвиден изключително за вътрешнополитически цели, за което говори направлението на трасето – Радомир-Бобов дол-Дупница.[46] За разлика от гласуваното в края на XIX век трасе през Дупница за границата, новоприетото има съществена промяна. Включването в проекта на Бобов дол показва повишен интерес към каменовъгления басейн в този район, а отсъствието на участъка Дупница-турската граница подчертава намерението на българската държава да отстоява приоритетното значение на свързването през Кюстендил и в по-далечно бъдеще – сързване през Дупница. Участъкът Дупница-границата е относително къс и може да се построи за кратко време.

Оформянето на вътрешнополитическите аспекти на железопътната политика на стамболовистите служи като база за изработване на външнополитическа стратегия към Османската империя. През октомври 1906 г. са направени промени в кабинета. За министър-председател е назначен Димитър Петков, а за външен министър Димитър Станчов, който за кратко е

премиер. Д. Станчов ръководи българската дипломация до края на Второто стамболовистко управление. През ноември 1906 г. за дипломатически агент в Цариград е назначен Ив. Ст. Гешов на мястото на подалия оставка Гр. Начович.[47] В Княжеството започва подготовка за външнополитическа активност по въпроса за железопътното свързване с Турция.

Българското население в Македония показва позитивно отношение към начинанията на правителството на Народнолиберална партия. Представители на различни политически и икономически групи в областта се опитват да прокарат своите интереси за строежа на някои жп линии. Богати солунчани искат концесия за строителство на жп линия Скопие-Тетово-Гостивар. През 1906 г. янинският валия Сейфулан паша поставя въпроса за изграждане на жп линия Битоля-Янина-Алвона (дн. Вльора).[48] За реализирането на своите железопътни интереси балканските държави и великите сили продължават да предприемат ходове по отношение на Западните Балкани и конкретно към Македония. Запознати с тенденциите в международните отношения, в края на 1906 г. няколко български дипломати повдигат въпроса за свързването на БДЖ с турските в Македония.

Българският търговски агент в Солун Ат. Шопов формулира своята позиция в обстойна докладна записка. По същество той предлага познат механизъм за разрешаване на железопътния въпрос. Успехът на българското начинание е поставен в комбинация, изградена от натиск и балансиране на чуждите интереси. Въпреки че в схемата е включена и велика сила, факторите, които са изведени, имат предимно балканско териториално присъствие. Необходимостта от изграждане на жп линиите Куманово-българската граница и Струма-Дупница-Горна Джумая-Демир Хисар, според А. Шопов, имат значение за съседите Турция и България. Но от Цариград са готови да жертват стратегическия си интерес, за да се предотвратят нови ползи, които жп линиите ще създадат за Княжеството и за българската общност в Македония. Друг противник е създян в западната българска съседка Сърбия, която има негативно отношение към направлението Куманово-българската граница. Според търговския агент сръбският натиск е провокиран от конкуренцията, която тази линията оказва за направлението Ристовац-Ниш. Погледнато в по-широк аспект, извън разсъжденията на Ат. Шопов, за Кумановското направление сръбската политика води дълга борба. Целта ѝ е да не позволи изграждането на железницата в един район, който е подложен на силен натиск от сръбската културно-просветна, а след Илинденско-Преображенското въстание и на нейната въоръжена пропаганда. Българският дипломат вижда изграждането на Кумановската железопътна връзка в една комбинация между Княжеството, Австро-Унгария и Компанията за експлоатация на Източните железници. Мнението му фаворизира преди всичко реализирането на българския и на австроунгарския интерес. На Виена е отредена ролята да възпре сръбското проти-

водействие, а на обвързаната с нейната политика железопътна компания да убеди Високата порта и да получи концесия за построяване на линията. А. Шопов предлага и ангажиране на България с някои финансови въпроси – "Важността за българските интереси е толкова голяма от направата на тая линия, щото Княжеското Правителство би трябвало да вземе връз себе си изплащането даже и на едно километрично обезщетение, в случай че компанията, по различни причини, не желае да го поиска и получава от Турция, по територията на която ще бъде направена казаната линия.". След успеха на тази комбинация и получаване на концесия от Източните железници българските усилия се концентрират само за сключване на споразумение за свързване на жп линията с Турция.[49] Предложенията на А. Шопов се доближават много до идеите, разработени от Д. Ризов през април 1904 г. За разлика от Ризов Шопов поставя проблема в сферата на австроунгарските интереси на Балканите. Това дава известна яснота на дипломатическите стъпки, които трябва да се направят, но съдържа известни рискове, защото би предизвикало реакцията на други велики сила. Отделно австроунгарските интереси към района на Солун трудно ще се съчетаят с жп линия, която пресича част от долината на р. Вардар.

На 22 декември 1906 г. свое мнение изразява ѝ Д. Ризов, по това време дипломатически агент в Белград. Той също като А. Шопов познава добре железопътния въпрос между България и Турция, но има завидни познания по жп комбинациите на Балканите, в това число – свързването на румънските и сръбските железници чрез мост над р. Дунав. Д. Ризов поставя акцента върху необходимостта от построяване на една трансбалканска жп линия. Притеснен от натиска на Австро-Унгария, оказван върху Сърбия в търговската сфера, и мерките, които Белград взима в областта на жп транспорта и връзката с Румъния, за да противодейства, българският дипломат предлага няколко възможности за изход, съобразени с българските интереси. Добре запознат с историята на железопътното съревнование на Балканите през XIX век, Ризов анализира сръбската политика в тази област. Според него пред сърбите има възможност за свързване на жп линиите с румънските при Груя-Радуевац, изграждане на своя железница по долината на р. Тимок до Ниш и оттам през Прокупле-Куршумлия до Медраре на сръбско-турската граница. Евентуалното продължение сръбското правителство вижда по направлението Феризович-Призрен-адриатическото пристанище Сан Джовани ди Медуа. Този проект за жп линия през Румъния-Сърбия-Турция е поставен в сложна международна конфигурация. Доколко Румъния би се съгласила на жп свързване, ще пожелае ли Турция да продължи линията на своя територия и каква ще бъде реакцията на Австро-Унгария и Германия? Засилените контакти между представители на Белград и Букурещ подтикват Д. Ризов да прогнозира подобна възможност, но много предпазливо и в контекста на турското съ-

гласие – "Аз пък мисля, че надали Романия ще се реши да сключи такава една конвенция (след като старата е пропаднала), преди да се убеди, че Турция ще склони за преминаването на въпросната железница през Косово поле и Албания.". Сърбия има възможност да убеди Румъния чрез допълнителни гаранции, че ще внася газ и сол само оттам, но под въпрос остава турското и австроунгарското съгласие. "Капиталната мъчнотия, следователно се крие в хамлетовия въпрос: ще пожелае ли Турция да се построи тази трансверсална железница (макар и да е тя в нейните интереси, като стратегически, така и политикоекономически) и ако пожелае, ще останат ли Австро-Унгария и Германия да се пристъпи към нейната постройка?" – пита реторично Д. Ризов. Неговият отговор се базира на австроунгарския интерес към Косово поле и албанското население в района, както и от опасенията, че унгарското пристанище Фиуме (дн. Сплит) ще претърпи непоправим удар. Той вижда две средства срещу сръбските планове – подтикване на албанците към протести или прилагането на чл. 25 от Берлинския договор и окупация на Новопазарски санджак.

Д. Ризов разработва и жп интересите на Черна гора. От Цетине предлагат два възможни варианта за свързване на презбалканската линия през Румъния-Сърбия-Турция до черногорското пристанище Антивари. Те се различават основно в участъка на Черна гора, но после следват общото трасе от сръбския проект. Българският дипломат приема този план като най-изгоден за сръбския народ, но има значителни резерви за реализацията му. Турското несъгласие се допълва от възможностите на Австро-Унгария да противодейства чрез чл. 29 на Берлинския договор, който задължава Черна гора да не строи пътища и жп линии в новоприсъединените си земи без съгласието на Виена. Тези обстоятелства правят подчертано по-изгодния за сръбския народ черногорски план за неприемлив дори от Белград. Сръбските политици виждат свързването на Черна гора евентуално с клон от техния проект.

Двата варианта (сръбският и черногорският) не удовлетворяват Д. Ризов, който предлага трасе през България. Неговата идея е линията да започне в Румъния при Крайова, да премине чрез мост р. Дунав – България, да изгради връзка Ряхово-Червен бряг или Роман през София-Кюстендил и на турска територия през Скопие-Тетово-Орош до Сан Джовани ди Медуа или през Дебър-Тирана до Дурацо (дн. Дурас). Изчисленията му го карат да заключи, че не са нужни повече строителни мероприятия от сръбския проект, а също че опонентите няма да бъдат толкова категорични. Разчита се на факта, че Румъния трябва да строи по-къса линия и освен до Адриатика, тя преминава през Македония в близост до Егейско море, където има свои интереси. Турският интерес се печели, защото линията преминава по-близо до Цариград и Солун, а спокойствието на албанците ще е в тяхна полза и не е без значение за Виена. Австро-Унгария също се

приема като евентуален поддръжник, защото проваля сръбския проект и запазва своите интереси в Босна и Фиуме. Обърнато е внимание за ангажирането на италианския интерес, понеже трасето преминава през негова сфера на влияние. Българският дипломат подчертава допълнителните фактори – по-късия период за построяване и по-изгодните стопански условия на районите, през които преминава. За него реализирането на проекта представлява "една печалба от историческа стойност.".[50] Предложението на Д. Ризов реализира широка гама от интереси, но на държавите, декларирали пряко ангажимент с жп проектите. Английските, френските и германските интереси са поставени в отделни детайли или съпътстващи някоя основна политика. Напрактика единствено не е спомената политиката на Русия. Значението на тези велики сили не е никак за подценяване, защото Русия има трайна политика в района, както ѝ Англия, Франция и Германия, които, освен политически, имат и икономически интереси в балканския регион. Сериозен анализ на тяхното отношение би повишило значението на рапорта на Д. Ризов. Въпреки пропуските пътят, който чертае той, има сериозна база за реализация. Без да подценява конкурентността на сръбските и черногорските проекти, българският дипломат се стреми да намери пресечната точка на интересите на страните, през които преминава трасето на българския проект – Румъния, България и Турция, и на пряко заинтересованите от Западните Балкани велики сили – Австро-Унгария и Италия. Схемата има и много условности, защото се базира на изчистени варианти. Лансираният проект в Македония разчита на засилване на влиянието на Италия и България пред добронамерените погледи на Австро-Унгария и Турция. Подобна безвъзмездна жертва от тези две държави едва ли може да се очаква.

По-трезва позиция при анализа на политическото положение в железопътната политика показва Италия. В разговор между българския дипломатически агент във Виена Михаил Сарафов и италианския посланик там Дюк д'Аворна по въпроса за свързването на железницата Радомир-Кюстендил-границата представителят на Рим изрично поставя въпроса, търсено ли е и получено ли е австрийското и германското съгласие. Едва ли въпросът е зададен само от факта, че Италия, Австро-Унгария и Германия са съюзници. На италианците е ясно, че всяко начинание в района трябва да осигури подкрепата на тези две страни. Не може да се приеме като безобидно споменаването на излезлите из вестниците сведения, че Турция се готви да строи електрическа железница Скопие-Гостивар, а Германия има интерес за линия Видин-София-Солун за връзка на източните ѝ провинции с Бяло море. Всичко това посланикът споменава, за да подчертае интереса на Италия към проекта за жп линия, свързваща кюстендилската линия през Турция с адриатическите пристанища Драч или Алвона.[51] Споменатите от италианеца турски и германски намерения по-скоро са

отправени като съвет към София за ангажиментите, с които да се задоволят техните интереси. Връзката Видин-София-Солун е възможно да се осъществи по направлението София-Кюстендил-Скопие или през София-Дупница-Солун. В първия случай напълно се припокриват германският и българският интерес, а във втория – срещу съгласие за построяване на участъка на българска територия може да се поиска германската подкрепа в Цариград. Значително повече би спечела Турция при постройката на електрическа линия Скопие-Гостивар, ако този участък е част от една линия от България до Адриатическо море.

Мненията за железопътната политика на България в Македония, споделени в докладите на дипломатическите представители в чужбина, се подкрепят и допълват от вижданията на железопътните специалисти. В пространен доклад, озаглавен "Бележки относително точките и условията, при които би трябвало да стане свързването на нашата ж.п. мрежа с ж.п. линии на съседните на България държави", директорът на постройките на железниците и пристанищата и председател на българското инженерно-архитектурно дружество – инж. Стоимен Сарафов, прави обстоен анализ на българската железопътна политика. Изграждането на цялостната жп мрежа на държавата, без връзка със съседните страни и по-далечни райони, не се приема като сериозна икономическа перспектива. Той предлага да се свърже мрежата на България с Румъния на две места – между Видин и Оряхово и между Свищов и Русе; със Сърбия, освен действащата между Ниш и София, още една – между Видин и Зайчар; с Турция заедно с функциониращата връзка София-Цариград, също чрез Кюстендил-Скопие и Дупница-Серес за Солун и Одрин-Ямбол. Основната задача на тези връзки е превръщането на София в най-важен жп възел на Балканите. Целта може да се постигне и през София да преминава основният трафик – от север (Русия, Румъния, източните части на Германия и Австро-Унгария), от запад движещите се от Западна Европа към Цариград, от изток трафикът от Азия през Турция и черноморските пристанища и от югозапад – стоките от Македония, а посредством връзката със Солун и адриатическите пристанища и средиземноморският трафик. Като особено вреден е оценен румъно-сръбският вариант за трансбалканска жп линия Крайова-Груя-Радуевац-Ниш-Прищина-Призрен-Шкодра-Антивари или Сан Джовани ди Медуа. Анализирайки ползите за другите държави, Ст. Сарафов изтъква негативната роля за Австро-Унгария и залага на намерението на Турция да отстоява Скопие като жп център в Македония, откъдето стига до извода, че империята, Италия и Франция ще заложат на южен вариант на жп връзка през България.

Фаворизирането на направлението София-Кюстендил-Скопие от Ст. Сарафов не е само поради възможната връзка с адриатическото крайбрежие и важното национално значение, а също и от приблизително еднакво-

то разстояние по него между София и Солун с това между София-Варна и София-Бургас. Изграждането на връзката София-Серес-Солун значително би намалило разстоянието от българската столица до Бяло море и черноморските пристанища остават лишени от вноса и износа не само към нея, но и за цяла Западна България, което ще им нанесе сериозен удар. Авторът посочва, че направлението Крайова-София-Скопие има капитално значение за бъдещето на България и за изграждането на София като основен жп център на Балканите. При провал на връзката с Македония се предвиждат сериозни негативни последствия: "За постигането на това свързване, не ще съмнение, ще са потребни големи усилия и големи жертви, но затова пък не трябва да се изпуска от пред вид, че ако по една или друга причина София се изключи от връзката си със Скопие, загубата за България ще бъде непоносима. В това именно свързване лежи основата на всички преимущества, които би имала София като важен търговски и политически център на Балканския полуостров, с него само може да се извоюва за София транзитния трафик, идващ от цяла Романия, от цяла Русия на една част от Австро-Унгария и Германия за Солун и за Адриатическото море, с него София се поставя в тесни връзки със западната част на Балканския полуостров и само по тоя начин тя ще заеме средата и на сегашните международни съобщения в Балканския полуостров, когато без това съобщение всички тия преимущества ще се запазят за града Ниш.".[52] Задачата, която стои пред народнолиберално правителство въпреки някои пропуски и неточности, е ясно формулирана и се поддържа от най-добрите експерти по международните отношения и железопътното развитие. В техните препоръки се съдържа отговорът на въпроса, защо и как да се постигне свързването на железопътната мрежа на България с турската в Македония. Отчетени са възможните пречки и пътищата за отстраняването им. Писането дори и на най-добрите препоръки и анализи обаче едва ли може само да доведе до позитивно разрешаване на този въпрос.

През януари 1907 г. правителството на стамболовистите се съгласява висящите въпроси с Османската империя да бъдат разгледани от смесена българо-турска комисия. Последователно са поставени на разискване следните конвенции: 1) за правата и атрибутите на търговските агентства, включваща поданството и българските паспорти; 2) конвенция за екстрадицията; 3) съглашение за статута на мюфтиите и вакъфите в България; 4) свързването на българските и турските железници в Македония; 5) издаване на ираде за уреждането на Синод и Смесен съвет при Екзархията. Българските делегати са инструктирани да дадат съгласието си по първите три въпроса едва когато се разреши железопътното свързване с Македония.[53]

Този проблем е поставен пред турската дипломация в период на активизиране на железопътните проекти на Балканите. Повод за раздвижването е митническата война между Австро-Унгария и Сърбия. За излизане от

трудната ситуация сръбското правителство предприема стъпки за реализация на проект за Адриатическата железница. На този проект е заложено, защото железопътната връзка със Солун е възприемана като значително по-дълга и под австроунгарски контрол. Първоначалните усилия са насочени към осигуряване на компания, която да изгради сръбския участък. За тази цел са привлечени английски представители, от които се очаква допълнителна подкрепа за цялостния проект. Направен е опит за привличането на френски капитали и на италианска дипломатическа подкрепа. Запитване е направено в Петербург, но не е получена подкрепата на Русия. Негативна позиция се очаква от Австро-Унгария и България. Сръбската дипломация започва сондажи с Турция чрез своя представител в Цариград и турския посланик в Париж Мюнир паша.[54] Българската дипломация следи внимателно сръбските действия в турската столица. В края на ноември 1906 г. в София е съобщено за очакван натиск на Белград, с цел султанът да подкрепи изграждането на жп линия през Румъния, Сърбия и Турция до Адриатическо море.[55] Раздвижването на железопътната тема на Балканите през 1906 г. спомага за активизиране на българската дипломация.

Поставянето на проблема за железопътното свързване пред турската страна е съпътствано от усилия на българската дипломация да привлече в своя подкрепа позитивно настроените и да неутрализира противопоставящите се държави и лобита. Тази задача допълнително се усложнява от неустойчивостта и двойствеността на турската позиция и на отношението на велики сили. От правителството на стамболовистите се изисква не само настойчивост и твърдост, но и гъвкавост при отстояване на българските железопътни интереси в Македония. В процеса на преговори България предлага свързването да се извърши по направлението Кюстендил-Куманово. На 18 февруари 1907 г. е получен отговор от турската страна, че по въпроса все още няма конкретни инструкции от управляващите фактори.[56] Изграждането на свързващата жп линия Кюстендил-Куманово поставя пред българската дипломация редица въпроси. В София възприемат мнението на дипломатическия агент в Цариград Иван Ст. Гешов, че успехът може да се счита "за сигурен", но искат да се изясни кой ще строи линията, кой ще я експлоатира и как ще се уреди въпросът с километричната гаранция. Пред министерството стои проблемът за набавянето на средства, с които да се получи ираде и концесия за строеж. Мнението на Гешов е, че за получаването на концесията са необходими около 2 мил. лв.[57] На 28 март 1907 г. от Министерството на външните работи до българския агент в Цариград е изпратена нотица, в която на базата на турската практика да не дава километрична гаранция, е поставен въпросът първо да се намери компания за построяване и експлоатация на линията, а след това да се пристъпи към искане на концесията.[58] Ив. Ст. Гешов разглежда нотицата, но смята, че не е целесъобразно да я представи в турския министерски

съвет, защото се базирала на минали основания, които са изгубили актуалност.[59] Той очаква скоро да се пристъпи към разглеждане и подписване на спогодба за железопътното свързване по направлението Кюстендил-Куманово, за което иска ясно и открито отношение от министъра на външните работи Д. Станчов. Декларираното от него притеснение, че от София действат задкулисно и затрудняват неговите усилия, намира израз в желанието му да отпътува за българската столица, където да изясни въпроса на място.[60] От министерството на външните работи бързо му отговарят да действа съгласно изработения в нотицата механизъм.[61]

Паралелно с поставянето на жп въпроса пред Турция българската дипломация започва активни сондажи в Австро-Унгария и Германия. Д. Станчов използва посещението си във Виена и Берлин в началото на март 1907 г., за да потърси подкрепа. Сръбският дипломатически представител в Лондон следи с внимание дейността на българския министър и твърди, че неговата цел е да получи подкрепата на двете велики сили, които заедно с България да настояват за жп връзката към Скопие и да повлияят в Цариград и Букурещ да не се подкрепя сръбският проект за адриатическа линия. От Румъния да се поиска свързване с българските железници при Видин-Калафат, с цел през България да се осъществи свързването с Адриатическо море. Опасенията за осъществяване на тази възможност подтикват дипломата да предложи бърз отговор чрез противопоставяне на заинтересованите държави и деликатното обвързване на Англия с проблема. Това действие да се придружи с натиск върху София и в случай че позицията не се промени, той вижда като единствен резултат: "да ни принуди нас на различни жертви с цел да се парализира подобна българска акция.".[62] Неговата информация е потвърдена от сръбския посланик във Виена, който предлага контрадействия в Букурещ и Цариград.[63] Сръбското правителство явно се притеснява от подобен изход и Никола Пашич предлага на Високата порта договор за двустранен съюз с изричното искане султанът да им даде концесията за Адриатическата линия. Постигането на тази цел и признаването на сръбската народност в Турция са двете задачи, които публично заявява като свои приоритети сръбският посланик в Цариград Ненадович. Скоро от Белград му нареждат да бъде по-сдържан, без да изоставя начертания си план.[64] Пред българската дипломация отново ясно се очертава основният противник от балканския регион – Сърбия. Дори нейното самостоятелно противопоставяне създава възможност Турция да се превърне в арбитър между Белград и София – роля, с която тя може винаги да спекулира.

Австро-Унгария също активизира своите железопътни намерения. Значителна роля в политиката на двойната монархия започва да играе посланикът ѝ в Цариград маркграф Палавичини. Той предлага вместо поддръжка на реформената програма в Османската империя, за разширяване

на влиянието си Виена да заложи на изграждането на жп линията от Босна до Митровица – Новопазарската железница. Като основен съюзник Палавичини предлага да бъде привлечена Германия, в противовес на опитите на Англия да предизвика задълбочаване на реформите. На заседание през март 1907 г. предложението е обсъдено от правителството. Ориентацията на Австро-Унгария към железопътните проблеми и привличането на Германия като съюзник с цел – изграждане на Багдатската железница оформят блок, който започва да работи активно в Цариград.[65]

Българските действия в Цариград и във Виена следват много от детайлите, предложени в докладната записка на А. Шопов. Усилията са насочени първо да се намери или изгради компания, която да поиска разрешение за строеж и експлоатация на линията Кюстендил-Куманово, а след това да се постигне българо-турско съглашение за свързване. Потърсена е подкрепата на Австро-Унгария, действие също в крак с предложението на А. Шопов. На този етап от преговорите българската дипломация насочва своите усилия в Цариград основно към договаряне на свързваща жп линия в Македония и не пристъпва към предложение за изграждане на трансбалканска железница. Може да приемем, че София следва предпазлива политика и не иска явно да се обвърже с проект, от който имат интерес повече държави, и да предизвика протовопоставянето на опонентите му. Освен това основанието за преките преговори е предвиденото в споразумението от 1904 г. свързване на жп мрежите на България и Турция, а не някакъв по-мащабен проект.

Под претекст, че се работи по другите договори, разглеждането на въпроса за железопътното свързване се протака от турската страна в продължение на няколко месеца. В средата на май 1907 г., след като дава няколкократни обещания за придвижване на конвенцията за железопътното свързване по направлението Кюстендил-Куманово, председателят на смесената българо-турска комисия и министър на вътрешните работи Мемдух паша прави на българската страна ново предложение. Той уведомява Ив. Ст. Гешов, че Турското министерство на обществените сгради дава положителен отговор свързването да се извърши по направлението Кюстендил-Куманово, но Военното министерство предлага направлението Кюстендил-Горна Джумая-Демир Хисар. "Разбрах, че това ще да е мнението на турския генерален щаб." – докладва Гешов. Още при този разговор българският дипломатически агент се опитва да убеди Мемдух паша в предимството на Скопското трасе пред това по долината на р. Струма. Той отбелязва, че България не е преследвала стратегически цели и затова не е заложила на Струмското направление. В допълнение изтъква необходимостта от значителни разходи, защото това трасе е по-скъпо и трудно за построяване. Отделно българският представител посочва международното значение на линията Кюстендил-Куманово като част от връзката с

Адриатическо море и Средиземноморието. Без да формулира директен български отказ за предложението по р. Струма, той заявява, че това е проект на бъдещето. Мемдух паша прави уговорката, че предложението не е окончателно и следва да се разгледа от Високата порта.[66] Желанието си да получи ясни инструкции Ив. Ст. Гешов обвързва с ново искане за отпуск, по времето на който да се уточнят параметрите на железопътния въпрос и начинът за по-нататъшни действия.[67] Българският дипломат показва завидна способност хладнокръвно да противопостави своите аргументи срещу новите предложения на Османската империя и да ги парира своевременно. Той запазва възможността си да отстоява безспорно най-важната задача – подписване на конвенция за свързване, която да задоволява българските национални интереси, като не предизвиква скандал или прекъсване на преговорите. В случая предложението на Мемдух паша е новост за преговорите, но не е новост за железопътната политика на България. Това направление е обсъждано през 90-те на XIX век между двете държави и за Княжеството то има своето важно, но не приоритетно място в железопътната политика в началото на новия век.

Изчакването на окончателното мнение от Високата порта е използвано за изработване на ясно българско становище. Министър Д. Станчов не скрива изненадата си от новото турско предложение и одобрява действията на дипломатическия представител в Цариград. Преценявайки българския интерес, министърът също не се противопоставя по принцип на Струмското направление – "ние нямаме нищо против, но преди всичко желаем да стане свързването с Куманово.". Ив. Ст. Гешов е инструктиран да поддържа тази позиция и да изчака мнението на двете компетентни български министерства (Министерство на обществените сгради, пътищата и съобщенията и Военно министерство) по въпроса.[68] Външният министър предава на своите колеги турското предложение и българската позиция, защитена от дипломатическия агент в Цариград. От министъра на войната е поискана и допълнителна подкрепа: "При все че Българското правителство не се води от статегически цели, а от съображения от чисто политически характер, който му диктува да настоява върху проекта Кюстендил-Скопие през Куманово, за полезно считам, Господин Министре, да Ви моля да ми съобщите от една страна, какво е мнението на нашия Генерален Щаб по предложената от турците линия по долината на р. Струма, а от друга – какви възражения от военен характер биха могли да се направят на турците от страна на нашия Дипломатически Агент в Цариград, възражения, които биха могли да повлияят за изоставянето на техния проект.".[69]

Отговорът от военните е получен значително бързо, но той не задоволява запозналия се с него княз Фердинанд. "Не е твърде ясно, но не вреди на нашите решения!" – пише в резолюцията князът. Военното ведомство

анализира положителните и отрицателните страни на жп линия по долината на р. Струма, но възприема твърда отрицателна позиция за свързване по това трасе, изтъквайки стратегическото му значение за Турция. Изрично е напомнено възможно чуждо вмешателство: "На Австрийците и Сърбите, както Ви е известно, твърде е нежелателна линията Кюстендил-Куманово и те би могли да укажат влияние в Цариград в наша вреда, щом това съвпада и с Турските интереси.".[70] Напомнянето на положителното значение на направлението по долинта на р. Струма за българските военни интереси при евентуална офанзива в Европейска Турция не е за пренебрегване. Военният изход при разрешаване на националния въпрос е приет като безспорно възможен за България факт, който прави позицията към Струмското направление по-компромисна.

В края на месец май 1907 г. Ив. Ст. Гешов сигнализира за опасност от възможен провал на преговорите. Турците показват готовност да жертват почти приключените преговори по въпросите за екстрадицията и за мюфтиите, ако решенията по железопътното свързване и по екзархийското устройство не ги удовлетворяват.[71] Смесената комисия изчаква мнението на Министерския съвет в Цариград дали по железопътния въпрос ще се сключи отделна конвенция или се включва в подготвения договор.[72] Паузата в преговорите е използвана за координиране на българските усилия. Дипломатическият агент Ив. Ст. Гешов заминава за София, където подготвя обстоен коментар "По въпроса за скопчването Българските железници (запад) и Македонските железници (Турция).". Той пространно пресъздава хода на преговорите и позициите, които защитава за преимуществата на Скопското направление пред Струмското, за двете страни и за региона чрез връзка с румънските железници и с Бяло море. Българският дипломат подозира, че в основата на турското предложение не е само решението на генералния им щаб, но и активната намеса на Сърбия против връзката Кюстендил-Куманово. Опасенията му от възможен провал на преговорите рефлектират върху неговата позицията. Той счита, че положителен резултат може да се очаква трудно, но не е невъзможно. Първият начин да се постигне турското съгласие е чрез значително подобряване на двустранните отношения и посещение на княз Фердинанд и на външния министър Д. Станчов при султана. Вторият начин е свързан с отстъпки пред турската жп политика, в резултат на които очаква два изхода. Ив. Ст. Гешов предлага да се възприеме предложението на Мемдух паша железниците да се свържат на българската граница при Гюешево, като не се упоменава в споразумението турската начална точка. По този начин варианта да се свържат железниците е от линията Демир Хисар-Горна Джумая да се продължи на северозапад през Драмче-Каменица-Саса-Крива паланка-Узем до Гюешево. Втората възможност е вместо при Куманово, свързването да се осъществи при Велес.[73] Предложението за

линия от Горна Джумая до Гюешево е сериозно строително предизвикателство дори за възможностите от началото на XX век. Трасето трябва да премине от водосборния басейн на р. Струма със значителни изкуствени съоръжения през пл. Влахина във водосборния басейн на р. Вардар, като първоначално използва притоците и долината на р. Брегалница, а след преминаване на Осоговската планина навлиза в долината на Крива река и осъществява свързван с БДЖ при с. Гюешево, което е отново във водосборния басеин на р. Струма. Подобно трасе значително би оскъпило строителните дейности, за които Османската империя едва ли ще намери средства, като се има предвид финансовото ѝ състояние. Едва ли биха се наели да участват чужди концесионери, а въпросът с километричната гаранция би придобил значително парично изражение. Тук по-логичен е вторият вариант за свързване – вместо при Куманово, при станция Велес, което няма да доведе да драстична промяна на трасето и строителните мероприятия от първоначалния вариант.

Междувременно управляващият българското агентство в Цариград съобщава за подозрения сред делегатите на Княжеството в смесената комисия от сръбска намеса, която цели осуетяването на железопътното споразумение.[74] Съмненията на Военното министерство и на дипломатическия агент се допълват от нови подозрения за активни действия на Белград, целящи провал на българските железопътни планове в Македония. Противоречивите мнения, идващи от турска страна, сигналите за сръбска намеса и за възможен австроунгарски натиск срещу изграждането на жп линия Кюстендил-Куманово поставят българската дипломация в затруднено положение. В София разбират, че за постигане на набелязаната цел е необходим компромис, който да задоволява Турция. Затова усилията са насочени към оформяне на взаимноизгодно споразумение и за активизиране на чуждестранната подкрепа.

Българската страна изработва ново предложение, в което се предвижда свързването на жп линиите по двете направления и определя сроковете за откриване на участъците с крайни точки Деве баир и Бараково. За линията Радомир-Кюстендил-Гюешево не по-късно от 1 януари 1910 г., а за линията Радомир-Дупница-Бараково – най-късно до 1 октомври 1912 г. На турската страна е даден по-голям срок – за линията Куманово-Деве баир най-късно до 1 юли 1912 г., а за линията Демир Хисар-Горна Джумая-Бараково – 1 октомври 1914 г. Предвидено е в шестмесечен срок създаването на специална двустранна комисия, която да се занимава с възникващите около строежа въпроси, в това число с компанията за построяване и с километричната гаранция за железницата[75]. На 1 юли 1907 г. проектът е изпратен на Ив. Ст. Гешов със задачата да запознае с него турската страна. На другия ден дипломатическият агент докладва за готовността от страна на Австро-Унгария да подкрепи проекта Кюстендил-Куманово.[76] Декла-

рацията, направена от маркграф Палавичини, е потвърдена от българското агентство във Виена.[77] Подготвяната дипломатическа подкрепа от Д. Станчов през март 1907 г. е включена в действие. Скоро обаче Палавичини запознава българския представител в Цариград със сведения, получени от великия везир, че споразумението може да се постигне много трудно. Английският посланик също изказва резерви в тази посока.[78] Сигнали, че турското несъгласие се подклажда от Сърбия и Австро-Унгария, идват от руската дипломация. Управляващият търговското агентство в Солун Х. Лефтеров докладва за мнението на руския представител в града Кохмански, че преговорите се затягат под влияние на Белград и Виена. Българският дипломат се съмнява, че това мнение има за цел да представи Русия като единствената държава, която може да окаже подкрепа.[79] Българската дипломация не залага на помощ от Русия в този момент, защото в Петербург не предприемат нищо съществено по отношение на трансбалканските железопътни проекти. По-скоро напомнянето на руския представител може да се тълкува като предупреждение от силно чуждо противодействие и двойственост в политиката на Австро-Унгария.

Българското съгласие за включване на трасето по долината на р. Струма в проектоспоразумението и официалната австроунгарска подкрепа дават нов тласък на железопътния въпрос. Турската страна, без да даде окончателен отговор, пристъпва към уточняване на основните параметри. Първо е поставен въпросът за участието на България в изплащане на километричната гаранция за железницата. От София приемат да се включат в гаранцията и за двете линии, като допълнително се договори под каква форма.[80] Турският министър на външните работи Тефик паша предлага на Ив. Ст. Гешов формулата – на България да се увеличи "Румелийската дан" и да се счита като български ангажимент в начинанието.[81] Подобна информация българският дипломат получава и от Палавичини.[82] Още при разговорите Ив. Ст. Гешов се противопоставя на възможността въпросът за километричната гаранция да се включи в един пакет с проблемите около румелийския данък и получава същите инструкции от София.

Въпреки новите условия, предлагани от Оманската империя, българският дипломатически агент продължава да настоява за получаване на решение по въпроса за железопътното свързване с Македония. Този въпрос и конвенцията за екстрадиция са внесени в Министерски съвет, а след това и при султана за утвърждаване. В периода на изчакване Ив. Ст. Гешов докладва за сериозна сръбска активност против споразумението[83] и за засилване на негативното турско мнение. Според дипломата турското недоверие се подсилва от следните проблеми: – неосъждането от България на турските поданици, извършили престъпления в империята и избягали в Княжеството, преминаването на чети и изказвания на ген. Върбан Винаров на конференцията за мир в Хага.[84] На 13 август 1907 г. Високата порта

официално поставя условие за допълнение на споразумението за екстрадиция, което да задължи България да извърши промени в наказателния си кодекс. По въпроса за жп свързването турците искат българската страна да внася паричната сума за километрична гаранция направо в императорското съкровище и го обвързва с румелийския данък. Ив. Ст. Гешов предлага "да се отхвърли с презрение и това предложение на Високата порта, както и онова за екстрадицията.".[85]

Предложеният по-твърд курс не изключва търсенето на нова чуждестранна помощ. Посредничество е поискано от управляващия посолството на Германия в Цариград фон Киндернен, който предлага своя формула за решение на новата турска комбинация. Германецът счита, че Турция ще се откаже от варианта километричната гаранция да се изплаща под формата на румелийски данък, като България се съгласи да я брои на компанията, ангажирана със строежа на железниците. За да задоволи военните среди в Турция, той предлага началото на линията да се измести на юг от Скопие – при Велес или на друго място.[86] Периодът, в който се проявява посредничество, съвпада с активизиране на германската политика в Турция. От Берлин поставят условие срещу подкрепата, която ще окажат на Високата порта против въвеждане на юридически реформи в Македония да бъде продължено строителството на Багдатската железница. Така Германия се превръща в един от основните съюзници на Турция по отношение на балканската ѝ политика и допринася за провала на реформената акция. Австро-Унгария все повече обръща внимание на проекта за Новопазарска железница. Двете велики сили започват да отстъпват от реформите, провеждани в Османската империя, и срещу това да активизират своите инфраструктурни проекти в района. Тази политика е предизвикана и от подписването в края на август 1907 г. на англо-руски съюзнически договор. С тази стъпка окончателно приключва изграждането на военно-политическия блок на Антантата започнат в началото на 90-те години на XIX в. и обединяващ Англия, Франция и Русия.[87]

В края на септември 1907 г., запознат с провежданата политика от Германия и Австо-Унгария, Д. Станчов инструктира Ив. Ст. Гешов да настоява пред великия везир за решаване на въпроса с железопътното свързване. За ръководителя на българската дипломация не е за предпочитане включването на трети страни в хода на преговорите, защото трябва да бъдат обезщетени с нещо. Въпреки тази перспектива той предлага срещу задоволяване на икономическите им интереси да продължат да бъдат използвани услугите на Германия и Австро-Унгария. Без тези усилия Д. Станчов очертава неприятна развръзка: "Турското правителство изглежда ми се, че то не така скоро ще се съгласи за свързването на железниците и все ще обещава и все ще отлага, ако счита по една или друга причина, че не му е износно да допусне това свързване.".[88] Тези подозрения се

подсилват още повече в допълнението към инструкцията от 29 септември 1907 г. Д. Станчов отхвърля постоянно предлаганите нови условия и счита начина на водене на преговорите за оскърбление към България.[89] На Ив. Ст. Гешов е наредено да се държи по-резервирано и хладно към по-нататъшния ход на преговорите, с надеждата те да се активизират от страна на султана, който декларира особен интерес към спогодбата за екстрадиция. Този опит също се проваля, като турската страна започва да изтъква нови причини за протакането. Става ясно, че султанът не е информиран за българското предложение висящите въпроси по жп свързването да се решат в една специална комисия.[90] Увъртанията на Високата порта правят българските подозрения основателни в няколко посоки. В Турция има среди, които не искат свързването на българските железници в Македония, и те осъществяват натиск върху правителството и султана. Самият Абдулхамид II се страхува от жп свързването на турски провинции с други държави и им се противопоставя. Сериозен противник се вижда в Сърбия, допуска се намеса на Италия и неискрена и двулична позиция на Австро-Унгария. Едно мнение от началото на 1908 г. представя състоянието в Османската империя и пътя за разрешаване на железопътния проблем: "Изглежда, че по тоя въпрос голяма рол щеше да играе и в бъдеще може би, обикновеното в Турция средство – парите, за да може той да се свърши.".[91] По време на стамболовисткото правителство от управляващите среди в Цариград искат 1,5 мил. лв подкуп за осъществяване на строителството.[92]

През последните месеци на 1907 г. преговорите между България и Турция напрактика попадат в задънена улица. Тази тенденция съвпада с активизиране на германската и австроунгарската железопътна политика. Усилията им в Цариград обаче не допринасят с нищо за подновяване на българо-турските преговори, въпреки че в София разчитат на тяхната подкрепа. В момент, когато стамболовистите падат от власт и се извършва промяна на управляващите в България (средата на януари 1908 г.), австроунгарският външен министър барон Ерентал официално поставя въпроса за изграждане на жп линия Увац-Митровица и за свързавне на гръцките с турските железници в района на Солун.[93] Този ход е явна заявка на Австро-Унгария, подкрепяна от Германия, да използва железопътното строителство в Западните Балкани за свои експанзионистични цели. Той е потвърждение за двойствена политика, която Виена провежда по отношение на българския проект за железопътно свързване с Македония по направлението Кюстендил-Куманово. Резервите са свързани главно с възможността България да разшири своето влияние в Северна Македония, с което във Виена няма да се съгласят.

През последната година от управлението на Народнолибералната партия се забелязва промяна на политиката по жп свързването с Македо-

ния. От второстепенен въпрос в двустранните българо-турски отношения той става въпрос от първостепенна важност. Реализирането му е поставено като едно от най-важните условия за съгласие по редица други проблеми, засягащи двустранните отношения, и от непосредствена важност за Османската империя. Включването му в пакет с още проблеми, чрез което може да се прави взаимноизгоден компромис, не довежда до задоволителното му решение за България. Тази комбинация е съпътствана с разработване на самостоятелна стратегия по железопътното свързване. От множеството предложения българската дипломация се спира на ограничен двустранен проект между българската и турската страна. Трасето, защитавано от София, е с направление Кюстендил-Скопие, но като второстепенно е възприето и трасето Дупница-Горна Джумая-Демир Хисар. Стамболовисткото правителство е съгласно да поеме и други ангажименти – като километричната гаранция за линията на турска територия. Предпазливо се използва помощта на някои велики сили за натиск върху Цариград и срещу някои държави противници. Българската дипломация не пристъпва към предлагане на друг, по-голям трансбалкански проект, с което да предизвика сблъсък на много интереси и да постави под въпрос успеха на своя проект. Въпреки внимателния подход турското несъгласие не е преодоляно, а чуждестранната подкрепа не показва нужната ефективност.

В периода на Второто управление на стамболовистите железопътната политика на България по отношение на Македония се активизира. На базата на постигнатото в края на XIX в. са потвърдени приоритетите, оформени по отношение на направленията. Като най-важно е поддържано трасето София-Кюстендил-Скопие, а като второстепенно София-Дупница-Демир Хисар-Солун. Възстановена е комбинираната политика на строеж и дипломатически усилия. Изграждането на жп линията Радомир-Кюстендил-Гюешево потвърждава заявената политика. Провалят се съмненията на някои, че начинанието повторно ще претърпи фиаско. За решаване на външнополитическия аспект на железопътното свързване България поставя официално два пъти въпроса пред турската страна, но единственото постигнато споразумение потвърждава само двустранното съгласие, че жп свързването в Македония е необходимо.

Докато вътрешната политика на стамболовистите може да бъде определена за успешна, въпреки че строежът остава да се довършва при следващото управление, външната политика постига значително по-слаби резултати. Падането им от власт на 16 януари 1908 г. не позволява те да продължат усилията си за завършване на започнатото и двата аспекта остават за реализация от следващите български правителства.

УПРАВЛЕНИЕТО НА АЛ. МАЛИНОВ И ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО СЪПЕРНИЧЕСТВО НА БАЛКАНИТЕ

В средата на януари 1908 г. в България е извършена промяна в управлението. На мястото на стамболовистите княз Фердинанд назначава правителство на Демократическата партия, начело на което застава Александър Малинов. За министър на външните работи е назначен генерал Стефан Паприков, който има управленски и дипломатически опит от участие в предишни правителства и мисии в чужбина. Промяната в България съвпада с изостряне на международните отношения, повод за което става железопътната политика.[94]

След като подготвя в поверителна обстановка въпроса за свързването на австроунгарските с турските железници по направлението Увац-Косовска Митровица, барон Ерентал публично заявява своите намерения с изявление пред унгарската парламентарна делегация. Неговите действия се основават на чл. 25 от Берлинския договор и създават възможност за пряка връзка на Виена със Солун. В австроунгарския проект изрично се подчертава необходимостта от свързването на турските с гръцките жп линии, декларирана е поддръжка на българските железопътни усилия и толерантно отношение към проектите на останалите балкански държави. Няколко дни по-късно султанът издава ираде за проучване на трасето на Новопазарската жп линия.[95]

Постепенният отказ на Австро-Унгария от реформената акция в Европейска Турция, насърчаван от Германия, в края на 1907 г. – началото на 1908 г. се превръща в стратегия на Виена. Срещу саботирането на юридическите реформи Дунавската монархия иска от Османската империя първоначално съгласието за построяването на Новопазарската жп връзка за по-бърз и независим излаз към Солун. Този план е допълнен с искането Австро-Унгария да има монополно право върху всички концесии в Косовски и Солунски вилает. Натискът, упражняван върху Турция за продължаване на реформите, я прави отстъпчива пред австроунгарските и германските предложения. Докато за железницата от Цариград дават своето безрезервно съгласие, по отношение на искания монопол върху концесиите турската страна протака преговорите. Това са причините за бързите турски действия към заявлението на барон Ерентал в края на януари 1908 г.[96]

Българската позиция се изработва в период на преход между две правителства. Новият кабинет в самото начало на своето управление с обширна докладна записка детайлно е запознат с преговорите, водени в Цариград през 1907 г. Противоречията в турските управляващи среди,

противопоставянето на Сърбия и Италия и двойствената роля на Австро-Унгария са посочени като най-важните причини, довели до провала на преговорите. Посочена е и тактиката, която е следвана от българската дипломация – да се построи първо връзката Кюстендил-Куманово, след това Радомир-Горна Джумая-Демир Хисар, а спорните въпроси да се уточняват в една специална комисия.[97]

През първите дни след експозето на барон Ерентал по дипломатическите канали в София пристига разнопосочна информация за отношението на заинтересованите държави. Преобладават сигналите за голяма възбуда в столиците на великите сили и сред балканските страни. Българският дипломатически агент във Виена информира за плана австроунгарската жп мрежа в Босна и Херцеговина да се съедини с Турция, Сърбия и Черна гора и за свързването на турските и гръцките железници. Според него сръбският проект до Адриатическо море няма да получи подкрепата на Австро-Унгария.[98] От Цариград Ив. Ст. Гешов докладва за сериозен натиск на Палавичини в подкрепа на Новопазарската железница. От своя страна, руският посланик Зиновиев твърди, че тези действия показват нелоялност към Русия. Ст. Паприков нарежда Гешов да проучи мнението на тези посланици по отношение на линията Кюстендил-Куманово.[99] Българският външен министър изтъква своята изненада за действията, предприети от Ерентал, и настоява за проучане на турското мнение. Според Ст. Паприков проектът засилва влиянието на Австро-Унгария и Гърция в Македония, "но ще затрудни твърде много проекта ни за скопчването на Кюстендилската железница със Скопие". Най-важната задача, поставена пред дипломатическия агент, е да събира информация, как се развива въпросът в Цариград.[100]

От столиците на великите сили преобладават негативите оценки за новата инициатива. Дипломатическият агент в Рим Минчович информира Княза и министъра на външните работи за неблагоприятното впечатление в италианските меродавни кръгове и за мнението, че зад тези действия стои Германия.[101] Сходно мнение е споделяно от Форин офис.[102] Френската позиция се ориентира към подкрепа на руското мнение.[103] В Петербург, въпреки брожението във вестниците, официалната власт запазва изчаквателна позиция.[104] Руският външен министър Изволски запитва изрично българския дипломатически агент дали България се е споразумяла с Австро-Унгария да подкрепи свързването на железниците при Куманово.[105] Независимо от негативните реакции никоя от великите сили не прибързва да декларира официална отрицателна позиция. Формално Австро-Унгария има юридическото право да поиска това железопътно свързване и не нарушава статуквото. По-скоро като изход от създадената ситуация може да се задейства механизъм за компенсация на другите велики сили, и Виена предприема

последващи действия да получи правото върху концесиите. Чрез него си осигурява възможността да парира всеки нежелан жп проект.

От балканските държави най-положителна е реакцията в Гърция. Свързването на нейните железници със Солун се възприема като възможност за ежедневна връзка с Македония, а резултатите от нея се оценяват по-високо от спечелването на победоносна война.[106] Дипломатическият агент в Атина Н. Ризов коментира негативните последствия, които тази жп връзка би имала за България. За него ударът, който нанася линията Враня-Скопие и реализирането на свързването с Гърция, биха оказали върху българското население в Македония "крайно напасно и съдбоносно влияние".[107]

Тревожни мисли споделя и Н. Колушев, дипломатически агент в Черна гора. Според него основата заплаха се корени в австроунгарските намерения, които влияят върху много интереси в района на Западните Балкани. Той подробно запознава княз Фердинанд с последствията, които очаква за Сърбия, Италия, Русия и Черна гора. Сърбия изпада в катастрофално положение, притисната от север, запад и юг, като според Колушев има възможност да се насочи на изток и да създаде проблеми на България. Загубите за Италия са сериозни, защото тя трябва да отстъпи от зоната на Шкодра, където Австро-Унгария планира да изгради жп връзка със своите линии. Направените инвестиции и придобитите концесии за пристанището в Антивари, плавателността на Шкодренското езеро и линията Антивари-Вир пазар, които се възприемат като начало за италианско проникване и на една трансбалканска железница, губят своето значение и остават регионални проекти. Руският представител също е подразнен от инициативата на Виена и възприема нейните действия като удар срещу Мюрцщегските реформи. Черногорското обществено мнение реагира с искрено негодувание, но позицията на официалните власти е по-сдържана заради проавстрийските настроения на княз Никола.

Притеснен от успеха на Австро-Унгария, Н. Колушев предлага започването на действия за едновременно изграждане на техния проект с линията Кюстендил-Куманово, за да се неутрализира опасността за Западна Македония. Според него това може да се постигне чрез евентуален компромис с Австро-Унгария, с който се спечелва Германия и доверието на Турция. С икономически и културни мотиви да се поиска изграждането на линията Кюстендил-Куманово и продължението ѝ през Велес и Прилеп до Битоля.[108]

Негативната реакция на сръбската преса и на опозицията не са подкрепени от подобна изява на правителството в Белград. На управляващите е ясно, че не могат да се противопоставят успешно на австроунгарските намерения, още повече, че оттам гарантират подкрепа на всички останали проекти на балканските държави. Сръбските контрадействия се ориенти-

рат към поставянето на проблема сред противниците на Виенския проект. Отделно споделят мнението, че от приемането на един проект до неговото реализиране в Цариград, пътят е много дълъг. В исторически план подобен пример е дестабилизацията през 70-те години на XIX в., когато проектът за железницата в Босна и Херцеговина претърпява неуспех.[109]

Мнението и действията на великите сили са най-важни за изработването на позициите на балканските страни. Оценката за германската задкулисна намеса в подкрепа на австроунгарските намерения преобладава в изказванията на отговорните фактори сред другите европейски сили. Забелязват се опити за съвети към балканските страни да пристъпят към изграждането на антиавстрийски съюз. За подобно споразумение между балканските държави, подкрепени от Русия и Италия, говори пред българския дипломатически агент в Рим италианският външен министър Титони.[110] Запазването на статуквото и евентуално българско въоръжено противопоставяне с руска помощ срещу австроунгарските намерения се опитва да внуши подсекретарят на английското външно министерство – лорд Фицмориц, на българския и румънския дипломатически представител в Лондон.[111] Въпреки официално необявената руска позиция, от дипломатическите представители идва информация за силно негодуване. Руският военен аташе в Букурещ споделя с българския си колега майор Станчев: "Русия няма никога да допусне да се построи железопътната линия Лариса-Солун, тъй като чрез това ще се усили Гърция, която иска да подаде ръка на Австро-Унгария и Германия, за да раздели славянските земи завинаги.".[112]

Изясняването на руското мнение и получаването на подкрепа за българската политика присъстват в инструкциите на Ст. Паприков до дипломатическите представители в Рим и Виена. На Минчович е наредено да поиска от Титони подкрепата за свързването на Кюстендил със Скопие и да сондира мнението му за продължаване на железницата до Адриатическо море – един проект за трансбалаканска железница, известен на Италия.[113] На М. Сарафов е напомнено важното значение на австоунгарския проект и особено на свързването на гръцките и турските железници и му е наредено да работи за получаване на "компенсации", като се визира българският проект Кюстендил-Скопие.[114]

Пред българския кабинет най-важно е изработването на собствена позиция, която да следва. Разнопосочната информация, която пристига в София, затруднява нейното своевременно оформяне. Въпреки несъгласието с предприетите от Ерентал действия, никой не бърза да огласи своята официална позиция. Това обстоятелство е породено от напълно законовите искания на Австро-Унгария, произтичащи от клаузите на Берлинския договор и от декларираното намерение да не се пречи на проектите на другите балкански държави. На 2 февруари 1908 г. ген. Ст. Паприков док-

ладва на княз Фердинанд за правителствените мерки и политиката, която трябва да следва България. За външния министър е ясно, че Дунавската монархия се е възползвала максимално от споразуменията с Русия и че Турция е попаднала окончателно под германско влияние. Сърбия търси изход от новата конфигурация, като се надява на Русия, Италия и България. Двамата с премиера Ал. Малинов стигат до извода, че трябва да изчакат позицията на Русия и Италия към Австро-Унгария, за да не направят грешни ходове. Подобно изчакване е прието и по отношение на своевременното искане на султанско ираде за проекта Кюстендил-Куманово. Турция се приема като неплатежоспособна държава и на тази основа се изгражда негативната ѝ позиция. Министрите считат, че искането само на ираде може да завари българската страна неподготвена – "По този въпрос ние трябва така да бъдем готови, че когато да поискаме едно ираде веднага да пристъпим към работа.". Според Паприков успехът на тази политика зависи от две паралелни действия – от една страна, да се получи възможно най-голяма подкрепа в Цариград, а от друга, да е готов начинът, по който да се построи линията. Второто намерение е обвързване с Италия, където да се ангажира тяхна компания. Тя да поеме строителството и затова търсят съдействието на предприемача Е. Безансаника.[115] Българското правителство приема изчаквателна, но не бездействена позиция. Мненията от европейските столици, които пристигат в София, са предимно неофициални, антиавстрийски, а някои – за възможен военен сблъсък с българско участие – са обезпокоителни. Затова позицията да се изчака официалната оценка на великите сили, е правилен ход. По същото време правителството работи за изграждане на чуждестранно лоби, което да подкрепи българския приоритет за свързване на жп линиите по Скопското направление и паралелно да търси необходимата компания, която да се ангажира със строителството. Като подход замислената комбинация се доближава много до политиката, следвана от кабинета на Стамболовистите в началото на 1907 г., но е променена държавата партньор.

Изчакването на официалните позиции на заинтересованите държави е наситено с ежедневна кореспонденция между дипломатическите представителства в чужбина и Министерството на външните работи в София. Поставената задача за събиране на информация и търсене на подкрепа за българския проект от официалните правителствени среди и чужди дипломати заема голяма част от докладите. От Виена М. Сарафов съобщава за все още неясното мнение на Русия и Италия, но за търсенето на възможни компенсации, чрез които да получат удовлетворение – за първата държава е жп линия от Радуевац през Сърбия и Косово поле до Сан Джовани ди Медуа или Дулчине, а за втората – железница през Черна гора-Косово поле-Сърбия-Дунав или Драч-Дебър-Тетово-България-Дунав. С безспорна австроунгарска подкрепа се е ползвала свързващата жп линия между

Гърция и Турция. Дипломатическият агент прави всичко необходимо да запознае своите събеседници с преимуществата на българското трасе Свищов-Кюстендил за Адриатическо и Егейско море.[116] За свързването на българските с турските железници М. Сарафов води специален разговор с първия началник на отделение при Австроунгарското външно министерство, барон Каличе.[117] На базата на общо събраната информация българският дипломат докладва за несъгласието на Виена за трансбалкански жп проект през Черна гора и Сърбия и за готовността да подкрепи трасе през Драч-Дебър-Скопие или на юг през Битоля, като поддържа българското искане за свързането при Куманово.[118] Подобна възможност вижда на карта, показана му от "чужд дипломат", на която градовете Драч, Алвона, Елбасан, Стурга, Охрид и Битоля били специално подчертани.[119]

Ив. Ст. Гешов споделя мнение също за австроунгарска подкрепа, а чрез нея и германска, но не може да прогнозира подобна от Русия. Според него турското съгласие може да се постигне само при добри и лоялни отношения.[120] За помощ от Виена изрично напомня австроунгарският посланик – маркграф Палавичини, който съветва Гешов за спазването на добри българо-турски отношения, "защото за да земеш нещо от турчин трябва да бъдеш добре с него.".[121] Ген. Ст. Паприков обръща внимание на Ив. Ст. Гешов за българските интереси към трасето на Адриатическата линия и свързването при Куманово и настоява за въздържаност, като въпросът за линиите не трябва да се повдига пред чуждите посланици.[122]

След известни усилия Минчович успява да уточни италианската позиция. В разговор с главния секретар на външното министерство в Рим Болати българският дипломат поставя въпроси за мнението към Адриатическата жп линия и за българския проект. Без да се ангажира с ясно мнение, италианецът декларира разбиране по искането за свързването на железницата при Куманово, но продължението му приема като второстепенен интерес за България. Неясното поведение на Болати принуждават Минчович да изчака мнението на външния министър Титони, като допуска липса на координация или застъпване на сръбския проект за трансбалканска жп линия.[123] Съмненията за ориентация към сръбския проект се потвърждават при разговор с Титони. Министърът показва благосклонност и подкрепя свързването по Скопското трасе, но е сдържан за продължаването му през Битоля към Адриатическо море. Той заявява за получено сръбско съгласие за българското свързване и напомня за необходимостта да се иска помощта на Русия. Италианският външен министър приема сръбските искания за Адриатическа жп линия и смята, че те ще получат съгласието на Франция и Русия. Предупреждава Минчович България да не пречи на този проект.[124]

Самостоятелен анализ на оформящите се проекти прави търговският агент в Солун А. Шопов. Той многократно дава реалистични коментари

по този въпрос. За него създадената ситуация трябва да се използва и при компенсирането за Новопазарската жп линия трасето на Адриатическия проект да премине през България. При неуспех предлага правителството да поиска компенсация чрез свързването на линиите Кюстендил-Куманово и Радомир-Горна Джумая-Серес. А. Шопов настоява да се поиска изграждането на железница от Румъния през Русе-София-Горна Джумая до Солун, с която да се ангажират западните държави и Русия, като се неутрализира евентуално несъгласие на Австро-Унгария.[125] Търговският агент търси подкрепата на френския финансов съветник Стеег и английския Грейвс и ги убеждава да съдействат пред правителствата си "да дадат предпочитание на линията Русе-София-Горна Джумая-Демир Хисар-Солун.".[126] Предложението на А. Шопов идва в момент, когато военна комисия проучва шосето Демир Хисар-Горна Джумая и излиза с предложение за построяване на теснолинейка по същото направление. Дипломатът предполага, че се цели България да бъде възпрепятствана при използването ѝ, но напомня за изключителните права на френската компания Жанксион, експлоатираща линията Дедеагач-Солун, върху строителството и широчината на междурелсието на този проект.[127]

Анализ на създадената ситуация прави също и Ив. Ст. Гешов. Неговата прогноза е за възможен сблъсък между Австро-Унгария и Русия, защото първата едва ли би се съгласила с изграждането на трансбалканска връзка от Дунав до Адриатика. По отношение на българския проект той е обнадежден от възможната подкрепа на тези две държави и Германия, като за руската подкрепа се основава на статии във вестниците и едно обещание на посланика Зиновиев. Две сериозно трудности констатира Гешов – осигуряване на турското съгласие и създаване на строително дружество. Идеята му е да се учреди българско или смесено с българско участие, но очаква несъгласие на Високата порта, която в миналото е склонна на подобен вариант, но се отказва от него. В основата е недоверието към България, заради което Турция не дава своето съгласие. Дипломатическият агент апелира за възможно най-добри отношения и готовност от София да поемат част или цялата километрична гаранция на жп линията.[128] Съмненията в турската добронамереност се потвърждават от споделена информация на руския посланик с Ив. Ст. Гешов. От една страна, против жп линията Кюстендил-Куманово действа Гърция, на запитването на която турската страна заявява: "Отговорът бил категорически отрицателен в смисъл, че Високата порта никога няма да се съгласи за реченото горе скопчване.".[129]

Докато докладите от Турция, Италия и Австро-Унгария се основат на дипломатическа информация, тези от Англия, Германия и Русия са изградени предимно на базата на вестникарски статии. Дипломатическите агенти в тези страни докладват за нападки между вестниците. Английско-

то мнение продължава да бъде настроено антигермански, където се търси основната причина за австроунгарските действия. Берлинските вестници се противопоставят с аргументи, че Виена има право на тези искания съгласно Берлинския договор. Руските вестници също нервно обсъждат създадената ситуация, като официозът "Русия" призовава да се търсят нови опори в балканската политика.[130]

Официалната руска позиция се забавя, но Изволски дава предварителното си съгласие Сърбия да започне действия за получаване на ираде за построяването на Адриатическата железница. Българската телеграфна агенция съобщава за поставеното искане на сръбското правителство трансбалканската жп линия да има направлението от Румъния по река Тимок-Ниш-Мъдраре-Прищина-Призрен-Сан Джовани ди Медуа с отклонение до Черна гора към Дулчино или Антивари.[131] Потърсено е съдействието на великите сили, откъдето официално е заявено съгласие със сръбския проект. В Белград обнадеждаващи новини идват от Италия, Румъния, Австро-Унгария, Русия и Франция. Единствено Англия не декларира официално отношение към всички железопътни проекти. [132]

Руската позиция е изработена и разпратена до дипломатическите представителства в чужбина. На 18 февруари 1908 г. ген. Ст. Паприков информира българските представители за нейното съдържание. Официално Петербург подкрепя сръбското искане за трансбалканска жп линия Радуевац-Адриатическо море и декларира същото отношение към проектите на останалите балкански държави. Българският външен министър по-скоро приема руската позиция като стремеж не да се помогне, а да се осуети реализирането на всички проекти. Въпреки това мнение той споменава за отношението на руския посланик в София, който подкрепя изградената българска тактика за трасето Кюстендил-Куманово: "да го направим само тогава, когато бъдем съвършено готови да поискаме не ираде за построяването, а концесия за построяване и експлоатиране на линиите.". За тази цел българско дружество действа в Италия за създаването на компания, която да поиска концесията, пише Ст. Паприков.[133]

С изясняване на намеренията на великите сили железопътната карта в западната част на Балканите започва да се оформя. Официално никоя от тях не се противопоставя на друг проект, което автоматично не води до подкрепа. Австро-Унгария, поддържана от Германия, получава турското съгласие за проучване на Новопазарската жп линия. Сръбският проект за железница от Дунав до Адриатическо море се подкрепя от Италия, Русия и Франция. Българският и гръцкият проект за свързване с Македония също имат официално съгласие от великите сили. Паралелно с явните декларации, тези държави водят задкулисна политика, която преследва много повече цели.

Австроунгарският външен министър барон Ерентал иска от Високата порта бърз отговор, съгласна ли е Турция да даде на Дунавската монархия изключителното право на концесиите в Солунски и Косовски вилает. Зад тази политика отново стои Германия. По отношение на железопътните проекти по нареждане от Виена в края на февруари 1908 г. маркграф Палавичини иска от Портата писмено да декларира, че няма да дава други концесии за строителство на железници без съгласието на Австро-Унгария, с изключение на италианския проект Валона-Битоля. Английската дипломация, която приема железопътното съперничество като второстепенен въпрос, се противопоставя на очертаващото се германо-австрийско единодействие, като предлага разширяване на реформите в Македония и назначаването на генерал-губернатор. Макар че руският отговор изключва някои от английските предложения, в това число идеята за губернатор, по същество тези две държави поемат ролята на основни реформаторки в противовес на другия блок.[134] Явните и задкулисни действия, за които има достатъчно факти, водят до извода, че българското правителство правилно постъпва, като изчаква развитието на събитията. Всяка необмислена постъпка може да въведе демократическия кабинет в чужда схема, като предизвика негативна реакция. Информацията, че всеки привидно подкрепя основните трансбалкански проекти, а всъщност саботира неудобните, показва трудната ситуацията, в която изпадат заинтересованите държави. Искането за повсеместен австроунгарски контрол за железопътните концесии в Западните Балкани показва не само желанието на Виена да се произнася за един или друг проект, но напрактика демаскира основанието за нейното привидно съгласие. С получаването на тази възможност не само Турция попада под пълна зависимост, но Дунавската монархия поставя под свой контрол всички искания на непосредствените съседи и на държавите, които имат привилегии съгласно капитулационния режим.

Спазването на начертания план от българското правителство е повод за критики от страна на опозицията. Пресата атакува управляващите за нерешителните действия. Вестник "Дневник" настоява за активизиране на дипломацията и поставяне на въпроса за жп линията Кюстендил-Куманово.[135] Народняшкият "Мир" в уводна статия напада кабинета и се позовава на постигнатите резултати при управлението на К. Стоилов. Изтъквайки като безспорен успех получаването на султанско ираде за изграждане на линията Кюстендил-Куманово, което публикува, (документът всъщност е известното тескере) вестникът призовава новото правителство да изостави следваната политика, като я определя като продължение на стамболовистката и апелира за връщане към резултатите на Стоиловото управление.[136] Видимата страна на българските действия едва ли биха задоволили дори и поддръжниците на демократите, но условията са такива, че трябва да се подхожда с повече хладнокръвие.

Сръбският проект за трансбалканска жп линия навлиза във фаза на първоначална реализация. Руският вестник "Слово" предлага включването на България към Адриатическата линия по отклонението Ниш-София-Пловдив.[137] Руската подкрепа съгласно циркуляра е потвърдена от външния министър Изволски пред българския представител в Петербург.[138] Италия предприема същите действия с изрична поддръжка на сръбското искане.[139] Българският дипломатически агент в Белград А. Тошев докладва, че предстои Сърбия да постави въпроса за свързване на нейните жп мрежа с турската от границата през Призрен до Сан Джовани ди Медуа.[140] Този проект предизвиква реакцията в Черна гора, която след изчакване поради проавстрийската ориентация на княз Никола започва да пледира за преминаване на основното трасе през Подгорица до Антивари. Появява се информация за френски интерес, готовност за ангажиране с километричната гаранция и за посещение на княза при руския император, от когото да се иска помощ.[141] Въпреки съмненията в дипломатическите среди във Виена активно се разпространява информацията, че в Париж е изграден консорциум за стоеж на Адриатическата жп линия, в който влизат френски, английски и немски банки.[142]

Обстановката на поляризирани мнения поражда съмнения и предпазливост сред дипломатите. Така българският представител във Виена М. Сарафов запознава "един посланик" с българското предпочитание трасето до Адриатика да преминава през Скопие-Тетово-Гостивар-Дебър-Струга-Кафасан-Драч.[143] На запитване от руското посолство по същата тема той обаче отговаря, че няма информация.[144] Най-голямо внимание М. Сарафов обръща на осигуряването на австроунгарска подкрепа за българската свързваща жп линия. Той разговаря с император Франц Йосиф, от когото получава уверение за поддръжка. Още по-решителен е барон Ерентал при обсъждането на проектите. Австроунгарският външен министър изказва подкрепа за сръбския и гръцкия проект, като подчертава трудността на трасето, предлагано от Белград, и лансира вариант през Вардище-Сараево-Мостър-Меткович. На опасенията, изказани от Сарафов за възможност турците да се противопоставят на предложението на София, Ерентал отговаря: "Господин министъра с решителен глас ми възрази: колкото за вашето съединение при Куманово ние ще го добием вече, Вие може да бъдете спокойни, нужно е само българското правителство да ни подкрепи.". Усилията според министъра се изразява в поддържането на възможно най-добри българо-турски отношения. М. Сарафов споделя впечатлението, че събеседникът му говори за този участък сякаш "съставлява част от австроунгарски проект в Македония.".[145] На пръв поглед тази декларация трябва да се приема като опит на Виена да задържи България в своята орбита по железопътния въпрос. Всъщност това е демонстрация на увереност в успеха на водената политика от Австро-Унгария на Балканите и за окон-

чателната дума, която тя гарантирано има при утвърждаването на всички предлагани проекти.

Италианският външен министър също публично подкрепя исканията на Сърбия, България и Гърция. В дискусия, проведена в парламента, Титони аргументирано говори за необходимостта тези линии да се приемат като компенсация срещу Новопазарската железница. Италианските оратори повдигат въпроса за построяването на жп линията Алвона-Битоля.[146] Българският дипломатически агент докладва в София за това заседание и за дейността му, свързана с подготовката на италианска компания, която да поиска концесията за линията Кюстендил-Куманово. Изградената финансова група с италиански и френски капитали изявява готовност да вземе и българи, като разчита правителството да поема километричната гаранция. Минчович иска разрешение да пристъпи към осигуряване на италианската подкрепа пред Високата порта за отдаване на концесията на Е. Безансаника.[147] От София отговарят, че чрез италианското посолство официално са заявили готовност за осигуряване на километричната гаранция, като държавата се договори директно с предприемача след получаване на концесията.[148] Внимателно са направени първите стъпки за осъществяване на предначертания план. От най-заинтересованите велики сили идват положителни сигнали за подкрепата на българския проект за свързване Кюстендил-Куманово, а отделно започват действия за предварително договаряне с потенциален предприемач на обекта.

Свой коментар на железопътното съперничество прави дипломатическият агент в Белград Андрей Тошев. По-голяма част от неговата информация потвърждава редица факти и предположения. Мнението му за Новопазарския и Адриатическия проект е отрицателно, защото преследват егоистичната цел да се заобиколи България. Противоречията, които той очаква, са не само между откровените противници, но и сред оформилите се поддръжници. Такива са проблемите на Сърбия и Румъния за свързваща жп линия и мястото на моста над р. Дунав. Направлението на трасето създава противоречия между Сърбия и Черна гора. А. Тошев предлага да се използват възможностите и да се получи турското съгласие за построяване на железницата Кюстендил-Куманово. Посредством подкрепата на Австро-Унагрия, Русия и Румъния да се работи за реализирането на трансбалкански проект по направлението Свищов-София-Кюстендил-Скопие-Адриатическо море, което дипломатът приема като икономически най-изгодното.[149]

Оформят се три до голяма степен припокриващи се варианта за българско трасе на трансбалканска железница от Дунав до Адриатическо море. Едното направление започва при Калафат и чрез мост над Дунав продължава през Видин-София-Кюстендил-Скопие-Феризович-Призрен-Сан Джовани ди Медуа на Адриатика. Другото трасе е Карабия-Ряхово-

Червен бряг-София-Скопие към Велес-Битоля-Охрид-Дурацо или Валона, а също и по първия вариант. Третото трасе следва направлението Зимнич-Свищов-Левски-Плевен-София-Кюстендил-Скопие и оттам по посочените отсечки или Тетово-Гостивар-Сан Джовани ди Медуа. Преимущество на тези трасета над сръбските, освен по-плодородните области, през които преминават, е обстоятелството, че част от железния път е вече построен или се строи.[150] Централната част от трите проекта между Стара планина и Скопие няма алтернатива, за разлика от свързващите линии с Румъния и Адриатическия бряг. Този подход създава възможност съседите сами да предпочетат откъде да бъдат прокарани те, съобразявайки се със своите интереси. Оформят се два участъка – единият, който може да се уточнява, и вторият, който не подлежи на промяна. В общи линии българският приоритет повтаря предложенията на Ст. Сарафов от 1907 г., в които линията Скопие-София-Крайова се приема за най-важния проект, превръщащ София в жп център на Балканите.

Железопътното съперничество постепенно навлиза в нова фаза, в която, за разлика от декларирането на намерения, се пристъпва към тяхното реализиране. Турция дава съгласие за проучване на Новопазарската жп линия, Сърбия прави постъпки в Цариград за Адриатическата железница, а Гърция също действа за реализацията на своя проект. Министърът на външните работи ген. Ст. Паприков обобщава създадената обстановка в "твърде поверително" окръжно, което на 3 март 1908 г. е изпратено до дипломатическите агенти, акредитирани при великите сили, Цариград, Белград, Букурещ, Атина, Цетине и Солун. За ръководителя на българската дипломация Новопазарският проект крие сериозни опасности: "Тази линия е най-прекия и най-верния път, по който, може би бавно, но сигурно ще настъпва, ще се загнездва и ще се шири икономическото завладяване на Македония от Австрия, а известно е, че икономическото завладяване при настоящите поминъчни условия не само предшествува политическото, но е и по-тежко от последното. Следователно тази линия ще бъде за нас толкова по-вредна, колкото по-рано тя се осъществи и колкото по-продължително време Македония би останала, под сега съществуващия режим, който е най-згоден за лесното постигане на целите, що Австрия си е предначертала.". Сериозни загуби се очакват да претърпят Сърбия, Черна гора, Италия и Турция. Първите три страни търсят компенсация чрез Адриатическата железница, която се подкрепя от Русия и до известна степен от Румъния. За това трасе Ст. Паприков също дава отрицателна оценка: "Като конкурентна линия тя ще ни вреди с това, че ромънските стоки, които биха отивали в Македония по нашите линии, могат да отиват през Ниш за Скопие, и Ниш, като железопътен възел, би няколко намалявал значението на София. Освен това, тази линия реализирана, би попречила на реализирането на един друг железопътен проект, който би свързвал София

с Адриатическо море в едно по южно направление, което за нас, па и за Румъния и за Русия би било от голям интерес в много отношения.". Външният министър противопоставя на този проект вариант през България от Дунав през София-Кюстендил-Куманово-Скопие-Тетово-Дебър и по р. Шкумба до Адриатическо море, който да заинтересова Италия, Русия и Румъния. Последните две държави получават допълнителна транспортна възможност чрез бъдещата връзка София-Горна Джумая-Серес-Солун.

Българският външен министър насочва вниманието на дипломатите към основния държавен приоритет – свързването на жп линиите с турските по направлението София-Кюстендил-Скопие. Като прогнозира предстоящо искане за реализиране на проекта, той ги инструктира да работят за подкрепата на страните, в които са акредитирани. За разлика от рамката, изработена при преговорите, водени през 1907 г., които надълго коментира, се забелязват промени. Отхвърля се напълно смесената комисия, защото дори да се подпише споразумение, чрез нея Турция може да протака и провали реализацията на проекта. Ген. Ст. Паприков поставя основната цел, която се преследва от България – "Ние ще искаме сключването само на Кюстендил с Куманово и само в краен случай можеме да приемеме и второто сключване и то без да се ангажираме в някои жертви по построяването турската "Струмска" линия.".[151] Жертвите, които не се споменават, сигурно са свързани с въпроса за километричната гаранция. Отношението към двете направления доближава мнението на правителството до вижданията на стамболовистите в началото на преговорите от 1907 г. Новата цел отхвърля направените компромиси от българската дипломация, която пристъпва към тях, за да отговори на турските предложения, без да проваля постигнатите резултати. От очертаните перспективи за трансбалкански трасета от Дунав до Адриатическо и Егейско море българските управляващи отново се насочват към по-малък проект. След неговото изграждане остава да се пристъпи към другите свързвания и реализирането на трансбалканска жп линия през България. Мотивите за подобен подход са сходни с предходната година – за голям проект са необходими големи инвестиции и задоволяване на много интереси, а едно свързване е по силите на българската държава дори да поеме километричната гаранция.

Окръжното от министерството на външните работи посочва основната цел, но етапите за реализацията на проекта не са съобщени подробно. Ген. Ст. Паприков действа в това отношение предпазливо, основно с дипломатическите агенти в съответните държави. За формирането на компания, която да поиска концесията за строителство на жп линията в Италия, е изпратен с пълномощия правителственият пратеник Бъчваров. Той влиза във връзка с Е. Безансаника и заедно търсят подкрепа от италианския сенатор Коломбо, министър Титони и българския дипломатически агент Минчович. Получават окуражителни новини от парламентарните изказва-

ния на италианския първи дипломат и от българския представител в Рим. Скоро обаче Минчович приема резервирана позиция, основаваща се на липсата на съответни инструкции.[152] Бъчваров информира своевременно за възникналия проблем Ст. Паприков, който от своя страна нарежда на дипломата да съобщи на Титони за българската готовност да бъде подкрепен Безансаника като концесионер. Министърът изказва съгласие за участие на български капитали, но счита че дружеството трябва да има чуждестранен характер. Неговите очаквания са за италианска подкрепа в Цариград и за непосредствени разговори с Безансаника в София.[153] Получил тези напътствия, скоро Минчович докладва за изразената от Титони готовност да бъде подкрепена концесията пред Високата порта. Намеренията на Е. Безансеника са преди посещението в София да посети Париж.[154] От своя страна Бъчваров също действа и постига споразумение с него за изграждането на финансова групировка, която да поиска подкрепата на италианското правителство.[155] Двамата съдружници посещават сенатор Коломбо, който обещава съдействие за жп линията от границата до Куманово, а също и за продължението до Валона. Той се ангажира да представи Безансеника на Титони, след което планират посещение в България за изясняване на условията и интересите си.[156] Изработеният механизъм включва познат в България предприемач, който се ползва с авторитет, но също се цели осигуряването на твърдо дипломатическо лоби от Италия. София се презастрахова, като настоява за включването на свои представители в проектираната компания. Съществен въпрос остава офертата на Безансаника, защото българският вариант предвижда поемането на финансови ангажименти, с които да се тушира евентуално турско несъгласие за отдаване на концесията.

На 25 март 1908 г. Е. Безансаника представя своето предложение за изграждане на жп линията Куманово-българската граница на обща стойност 17007000 франка.[157] По нареждане на Правителството са направени две подробни сравнителни изчисления от железопътни специалисти в България. Единият вариант е изготвен от директора на железниците – инж. Ст. Сарафов, който оценява проекта между 14850000 и 15525000 лв. или средно по 178687 лв. на километър.[158] Втората оценка е изготвена от инженерите Ст. Сарафов, Г. Лазаров и Й. Данчов, като потвърждава стойностите на първия вариант, с долна граница от 14842000 лв и възможно 10% увеличение на разходите вследствие на политически или непредвидени обстоятелства. За база са използвани оценките на няколко български обекта, между които строящата се линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Българските специалисти използват и проектите на Хиршовата компания, като линията Куманово-границата има дължина около 85 км и се предвиждат гари при селищата Крива паланка, Каваклий, Кратово, Диманци, Клековци и Доброчане. Повечето от предложенията на Безансени-

ка са приети по принцип, но се оспорват предложените стойности и крайната сума.[159] Офертата е дискутирана между министрите Ст. Паприков, А. Ляпчев, Ив. Салабашев и Е. Безансаника на среща, проведена в Министерството на външните работи. Силно възмущение от "чудовищните клаузи" на договора, който се оказва изготвен с помощта на българските съдружници на италианеца, изказва Ив. Салабашев и се стига до неговото отхвърляне.[160] Предложението се възприема за изнудване, защото двете паралелни изчисления показват значително разминаване от около 1,5 – 2 милиона лева. Кабинетът на Ал. Малинов предпочита да се откаже от услугите на Е. Безансаника и от потенциалната подкрепа, но да запази своя и на държавата авторитет. За правителството реализирането на проекта Куманово-границата има жизненоважно значение, но не на всяка цена, още повече интерес към него проявяват и други предприемачи.

В съответствие с Окръжното от дипломатическите агентства, наравно с информацията за другите проекти, пристигат сведения за дейността на българските представители. След като изпраща съдържанието на сръбската нота, връчена на Високата порта, Ив. Ст. Гешов докладва за руски, френски и италиански натиск за Адриатическата железница в Цариград. Появяват се съмненията, че турската страна едва ли ще даде ход на нотата, въпреки застъпничеството на трите велики сили. Оптимизъм има в намеренията на финансовата група, ангажирана със строителството на гръцко-турското свързване, да поиска постройката и на жп връзките от българската граница до Куманово и Демир Хисар. Тази групировка, създадена предимно от френски банки, се подпомага от руската, френската и английската дипломация.[161]

Очакваното съперничество между държавите, подкрепящи определен проект, постепенно се потвърждава. Мнителността от задкулисни действия също започва да взима широки размери. Черна гора със специална нота заявява своето желание за преминаване на Адриатическата жп линия през нейна територия, като отхвърля предлагания ѝ специален свързващ участък.[162] Сърбия се противопоставя на подобни намерения. В Белград следят внимателно дипломатическите стъпки на съседите. Посещението на княз Фердинанд в Италия се възприема от сръбската преса като действие, целящо да провали техния проект за трансбалканска железница: "От по-рано още ний се досещахме, че България ще употреби против постройката на линията Дунав-Адриатическо море всички тайни и явни интриги и като се вижда не сме се излъгали.". А. Тошев докладва, че дори умерените кръгове не могат да се отърват от този кошмар и илюстрира с коментара на Ст. Новакович, който счита българския проект за свързване за по-лесно изпълним, а техния за изключително труден поради очертаващите се пречки.[163]

Изглежда страховете и интригите вземат връх в Белград, защото в края на март 1908 г. техни дипломати започват да разпространяват нови идеи за трасето на Адриатическата жп линия. В Цетине сръбският представител запознава някои негови колеги с нов вариант. Той отхвърля черногорския проект и предлага южно направлние на трасето между Везирски хан и морето – по р. Черни Дрин през Дебър и Струга и оттам по р. Шкумба до Дурацо. От черногорската столица Н. Колушев сигнализира със сериозно смущение "за тайните замисли на сръбската дипломация", като очаква да получат подкрепата на Русия, Италия и дори на Австро-Унгария.[164] С известно закъснение поради проучване на тази информация отговаря А. Тошев от Белград. Той акцентира върху приоритетното за Сърбия трасе, завършващо при Сан Джовани ди Медуа, но допуска възможността да поискат и по-южно направление: "При все туй не би било чудно ако сърбите, блазнени от мисълта да се промъкнат до сърцето на Македония, излезат и с проекта Везиров хан-Черни Дрин-Дебър-Струга-Елбасан-морето.". Този вариант А. Тошев приема като труден за изграждане.[165]

Българският дипломатически агент в Букурещ докладва за разговор с румънския министър-председател Струдза за построяване на мост над р. Дунав при Свищов или Ряхово. Премиерът обаче се изказва резервирано и основният му мотив е липсата на средства. При коментара за възможно свързване със сръбските линии той поддържа мястото, прието в сключената конвенция – Турно Северин-Кладово, което е в разрез със сръбското искане за Груя-Прахово.[166]

Борбата се води и в средствата за масова информация. Виенският вестник "Нойе фрее прессе" помества статия на Риидл с приложени карти, на които трасето Гюешево-Куманово-Скопие-Тетово-Дебър-Адриатическо море се посочва като български проект. Авторът защитава тезата, че той е най-изгоден за Австро-Унгария.[167] Българският дипломатически агент в Париж Д. Станчов запознава френски журналисти със същото направление, вследствие на което излиза статия, подкрепяща проекта и евентуалните ползи за Русия, Румъния и Италия.[168]

Кореспонденция на "Агенция Константинопол" от София за скорошно позитивно решаване на свързването на българските и турските железници по направлението Куманово-българската граница не се одобрява от българския представител в Цариград. Ив. Ст. Гешов настоява подобни преждевременни новини да не се разпространяват, защото са повод противниците на свързването да правят интриги.[169] Той сондира мнението на граф Виталис, ангажиран с набирането на средства за Адриатическата железница, който съветва дипломата България да предпочете "южната линия" през Горна Джумая-Демир Хисар. Според Виталис трасето към Куманово не само е по-дълго, но попада под зависимостта на Източни-

те железници и в случай че от София поискат свързването по р. Струма, предлага своите услуги.[170]

В този период официално са заявени намеренията на Гърция за свързване със Солун. От Атина отправят нота до Високата порта, в която са изтъкнати икономическите ползи за двете страни.[171] Англия официално заема неутрална позиция към всички железопътни проекти, мотивирайки се, че се ангажира предимно с продължаването на реформите в Европейска Турция.[172] Дискусиите по английските и руските предложения за реформи се провеждат по време на засилен австоунгарски натиск върху Турция. По категоричен начин от Виена поставят условие в кратък срок да бъде назначена техническата комисия за проучване на трасето на Новопазарската железница. Насърчени от бързия положителен отговор, те отново поставят въпроса за получаването на монополни права върху концесиите в Косовски и Солунски вилает и предлагат сключването на тайна военна конвенция между Австро-Унгария и Турция. Насърчения в тази посока отново дава Германия. Въпреки положителния отговор на султана за започване на преговори, от страна на Виена не предприемат конкретни стъпки, защото международната обстановка се променя, като в европейските столици надделява мнението за изработването на компромисен вариант между руската и английската програма за реформи. Очертаването на подобна възможност принуждава Австро-Унгария да концентрира своето внимание върху железопътните проекти на Балканите. Заедно с Германия те преследват целта за провал на всички проекти, с изключение на италианския Валона-Битоля и гръцкия Лариса-Солун. Още повече, Високата порта показва склонност да удовлетвори подобно желание, като уведомява Виена за решението си да не допусне построяването на Адриатическата железница и българския проект Кюстендил-Куманово. От своя страна Русия също поставя в центъра на своята балканска политика железопътните проекти. Поради невъзможността да получи от Турция съгласие за подкрепяното направление от Дунав до Адриатическо море без одобрението на Австро-Унгария и Германия руският външен министър Изволски изпраща до Виена паметна записка с искане да се декларира подкрепа за всички балкански жп проекти. Отговорът на барон Ерентал не обнадеждава руската страна, защото той приема железопътните искания извън рамките на европейския концерт, като всяка страна може да защитава своите интереси.[173]

Сръбската дипломация след предаването на нотата до Високата порта продължава да настоява пред великите сили за удовлетворяване на своя проект. Започват конкретни стъпки за създаване на дружество, осигуряващо финансирането, и се работи за ангажиране на компания, която да поиска концесията за строителство. Всички действия са в средите, свързани с френския капитал.[174] Черногорският княз Никола предприема специално

пътуване в Петербург, с цел да спечели за своя проект руската подкрепа. Неговата интервенция предизвиква колебания в Изволски, който в един момент иска от Високата порта съгласие само за участъка Мъдраре-Щимле.[175] По отношение на сръбския и черногорския проект в Русия се стремят да постигнат споразумение, което да задоволява и двете страни. Преобладават обаче настроенията в подкрепа на сръбския вариант.[176]

За българската дипломация оформящата се конфигурация в подкрепа на сръбското трасе не е изгодна. В началото на април 1908 г. дипломатическите агенти полагат значителни усилия да убедят своите чуждестранни колеги в преимуществата на българското трасе за Адриатическа железница. Н. Колушев противопоставя на френския посланик в Цетине редица доводи за позитивите на направлението Кюстендил-Скопие-Тетово-Дебър-Дурацо или Валона, с цел да се повлияе на официалната позиция на Париж, който поддържа сръбските искания.[177] Споменаването на Италия сред държавите, стоящи зад белградския проект, от барон Ерентал предизвиква противопоставянето на М. Сарафов с мнението за стремежите на Рим към трасето Валона-Елбасан до Лерин или Битоля. [178]

Австро-Унгария продължава да настоява за своята официална подкрепа в полза на свързването Кюстендил-Куманово. Фактите за оформеното лоби от Русия, Италия и Франция в полза на сръбския проект се използват като доказателство, че България трябва да се ориентира към Виена. От австроунгарски дипломатически източници постъпва информацията за необходимостта от договорка с Компанията за експлоатация на Източните железници, чрез които по-лесно може да се получи турското съгласие за свързване по скопското направление.[179] Този съвет, първоначално докладван от А. Тошев от Белград, е потвърден от дипломатическите агенти във Виена и Цариград. Барон Ерентал и маркграф Палавичини споделят това мнение, защото Компанията е свързана с австроунгарската политика.[180] Министър-председателят А. Малинов и външният министър Ст. Паприков не искат да обвързват жп линията Кюстендил-Куманово с Източните железници и полагат усилия да убедят в тази позиция княз Фердинанд. Опасенията им са свързани с противопоставянето на Русия, Франция, Англия и Италия тази компания да получи концесията от Турция. Недобрите отношения между българското правителство и ориенталците също са сериозна пречка. Вследствие на тези фактори демократическият кабинет приема обвързването с тях само в краен случай, след изчерпването на всички останали възможности.[181] Поставянето на условие от австроунгарска страна показва цената за дипломатическата помощ в Цариград. Виена получава съгласието на султана да има окончателната дума по проектите в Западните Балкани. Българската дипломация е поставена в деликатна ситуация. Ако откаже предлагания вариант, губи подкрепата на Австро-Унгария, но ако се съгласи, е заплашена от негативната реакция на пове-

чето велики сили. Отделно се ангажира с компания, с която няма добри отношения.

Различно от правителственото мнение споделя Ив. Ст. Гешов. Той пише директно на княз Фердинанд, като се изказва в подкрепа на Източните железници. Според него три фактора трябва да се спазят, за да може в срок от 6 месеца да се получи султанското съгласие – максимално подобряване отношенията с Турция, Източните железници се предпочитат като строителна и експлоатационна компания и се изпълняват задължителните практики в Цариград за получаването на концесии. Дипломатическият агент приема създадената обстановка за благоприятна и приканва княза за спазването на подобен подход. Като възможна пречка е изтъкнато характерното за турците искане за решаване на някой важен за тях въпрос: "При изпълнението на тези три условия нашата задача ще се улесни значително, обаче много ме е страх че Негово Величество Султанът който е тънък и искусен Държавник, както е това добре известна на Ваше Царско Височество, ще да иска да използва случайт за да добие и той нещо, даже и ако бъде принуден от обстоятелствата да отстъпи концесията.". Прогнозирайки невъзможността българската страна да удовлетвори подобни искания, Ив. Ст. Гешов предлага да се задоволи "тщетславието" му, като князът направи посещение в Цариград и поиска обещаното преди десетилетие лично от султана свързане на железниците. За дипломатическия агент това е крайното средство, с което да се постигнат повече цели: "Евентуалното идване прочие в Цариград на Ваше Царско Височество, независимо от другите полезни резултати които ще пренесе на нашите сънародници в Македония, ще им открие едно прямо и бързо съобщение с България, което е толкова съдбоносно и за тях и за Княжеството.".[182] Предложенията за поддържане на много добри двустранни отношения и за посещение на княза в турската столица са инициирани от Ив. Ст. Гешов до стамболовисткото правителство. Последното неназовано предложение най-вероятно е свързано с осигуряването на финансови средства за подкупи, необходими на различни етапи при сключване на споразумението за свързване и за получаването на концесията.

Българският дипломатически агент е добре запознат с важната роля на княза при постигането на целта. Фердинанд сигурно има подобно виждане, защото единствено той притежава документите, разменени през 1897 г. между българската и турската страна. Тескерето, което се издирва след падането от власт на Народната партия, продължава да се съхранява в архива на княжеския таен кабинет. Тази информация се потвърждава след няколко настоятелни искания от страна на Ив. Ст. Гешов до Министерството на външните работи и те, от своя страна, до началника на тайния кабинет С. Добрович.[183] Князът се оказва единственият държавен фактор, който знае съдържанието на този документ и какво представлява.

Под негов контрол продължава да се намира едно от най-конкретните доказателство за даденото официалното съгласие българските и турските жп линии да се свържат по направлението Кюстендил-Скопие.

Скопското направление остава основен правителствен приоритет и след средата на май 1908 г. Непосредствено доказателство за последователната политика на кабинета на Ал. Малинов е разменената кореспонденция между Министерството на външните работи и дипломатическия агент в Париж. Д. Станчов изпълнява нарежданията от окръжното на ген. Ст. Паприков и в разговор с руския посланик във френската столица получава одобрение и подкрепа за направлението Кюстендил-Куманово.[184] Убеден в австроунгаркото несъгласие за реализацията на Адриатическата железница, Д. Станчов предлага лансирането на друга компенсационна схема. Той счита, че такава роля може да изиграе трасето Дупница-Демир Хисар-Солун и връзката Солун-Алвона, като прогнозира подкрепата на Русия, Франция и донякъде на Румъния.[185] Въпреки изразеното несъгласие от страна на Ст. Паприков, който напомня главната цел на Княжеството към жп свързването Кюстендил-Куманово[186], дипломатическият агент настоява за компромис от страна на България. Тази постъпка е продиктувана от френския стремеж да се отклони конкуренцията на сръбския проект и да се увеличи трафикът на жп линията Дедеагач-Солун, която страда от морската конкуренция. Втората цел подобрява състоянието на контролираната от французите железница, която привлича трафика от района на Долния Дунав към Солун. Д. Станчов препоръчва едновременно с натиска за трасето Кюстендил-Куманово да се обмислят действия и за Дупница-Демир Хисар. Министър Ст. Паприков отново твърдо напомня за единствената българска цел, като заявява, че правителството: "Никога няма са се съгласи да свърже линиите си с предполагаемата "Струмска". Нейната вреда се определя в икономическо и военно отношение и е в унисон с окръжното да се допусне свързване сред реализиране на Скопското направление.[187] Мнението на Д. Станчов безспорно е повлияно от френската дипломация, която се стреми да постигне своите цели чрез финансирането на Адриатическата железница и подобряване на състоянието на линията Дедеагач-Солун. Той обаче иска да се възползва максимално от политиката на Париж, като получи нейната дипломатическа, а защо не и финансова поддръжка. Предложението му също се доближава до компромисния вариант, на който архитект е той, когато оглавява Министерството на външните работи през лятото на 1907 г.

Намеренията на Франция за активна намеса в железопътната конкуренция се потвърждават от искането на Сърбия, предявените в Цариград претенции да се прехвърлят в полза на френското дружество Жанксион, което експлоатира линията Дедеагач-Солун.[188] Тази постъпка е вследствие на постигнатото споразумение на 6 юни 1908 г. в Париж за учредяване

на консорциум за изграждане на Адриатическата железница. Договорът предвижда създаването на две дружества – едното за построяване на линията, а другото за пристанището на Адриатическо море. В железопътното дружество френският капитал има 45%, италианският 35%, руският 15% и сръбското участие е 5%. Концесиите за двата обекта трябва да се поискат от дружеството Жонксион, експлоатиращо линията Дедеагач-Солун, а трасирането се предвижда да се извърши от френски, италиански и сръбски инженери.[189] Руското дипломатическо ведомство, което оказва сериозна подкрепа на сръбския проект, настоява за спиране на четническите нападения. Повод за забележката е сръбско нападение над българско село в Македония. "Това може да попречи на Адриатическата железница. Вие трябва да изпращате инженери, а не четници." – казва Чариков на сръбския посланик в Петербург.[190]

Несъгласието на демократическия кабинет да се ангажира с Компанията за експлоатация на Източните железници и провалът на преговорите с Безансаника принуждават управляващите да потърсят съдействието на френския капитал. Първоначално усилията се насочват към Отоманската банка, но след нейния неопределен отговор започват преговори с френския предприемач Бартисол.[191] Българското правителство дава най-големи шансове на него, като разчита на близостта му със султана. В този аспект са инструкциите от София до дипломатическия агент в Цариград. На Ив. Ст. Гешов още е наредено да проучи доколко са добри тези отношения и да сондира мнението на великия везир за жп свързването Кюстендил-Куманово. Правителството се оказва все още неподготвено да пристъпи към конкретни искания в Цариград, като работи за поддръжка на чуждестранен концесионер, и е готово да преговаря за километричната гаранция.[192]

На 23 и 24 юни 1908 г. Ив. Ст. Гешов докладва за френска активност в турската столица. Без да има възможност да разговаря с великия везир, българският дипломат изказва резерви за близостта на Бартисол със султана, но не изключва неговото влияние и име на солиден и сериозен предприемач. Дипломатическият агент докладва за изпратено от Бартисол искане до турското Министерство на обществените сгради за концесията на жп линията Деве баир-Куманово. Намеренията на французите се потвърждават от действията за формиране на финансов синдикат, в който да бъде привлечена Парижката и Холандска банка. За съгласието си от банката поставят като условие изричната покана на българското правителство. Ив. Ст. Гешов настоява за участието ѝ, чрез което да бъде получена политическата подкрепа на Париж.[193]

Действията на френските среди предизвикват намесата на Компанията за експлоатация на Източните железници. Ориенталците също искат концесията за строителство на линията българската граница-Куманово, като директорът ѝ Грос обвързва тези постъпки с правата, които има по

конвенцията от 1872 г.[194] Съперничество между великите сили от политическо, постепенно се ориентира в борба за железопътни концесии. България се оказва в трудната ситуация да избере най-удобната компания, като не предизвиква негативна реакция.

През първата половина на 1908 г. международните отношения на Балканите са подвластни на железопътната тематика. Великите сили се сблъскват и се разделят на две групировки, които защитават своите геополитически интереси. Австро-германският блок се стреми да проникне по долината на р. Вардар и да си осигури влиянието в Македония и Албания чрез трансбалкански меридионален жп проект Виена-Сараево-Скопие-Солун-Атина. Контрапроектът на Русия, Италия и Франция предвижда трансбалканска линия Дунав-Адриатическо море през Румъния-Сърбия-Турция и връзка с Черна гора. Правителството на Ал. Малинов осъзнава деликатната ситуация и не се въвлича в сложни трансбалкански комбинации, а залага на един основен приоритет – изграждането на свързващата жп линия София-Кюстендил-Скопие, с което да си осигури независим достъп до Македония и да постави началото за издигането на София в най-големия железопътен възел на полуострова. Разработването на собствена тактика, залагаща на цялостно решение на железопътното свързване, а не само на политическо обещание от страна на Високата порта, принуждава демократическия кабинет да навлезе в интересите на транснационалния капитал. Тази стъпка допълнително утежнява ситуацията и смесва политическите с икономическите противоречия. Така не само големи държави, но и известни предприемачи си оспорват влиянието върху българския приоритет. В средата на 1908 г. настъпва коренна промяна в международните отношения вследствие на започналите политически събития в Османската империя.

Избухването на Младотурската революция, последвано от обявяването на българската независимост, анексията на Босна и Херцеговина от Австро-Унгария и прокламираното присъединяване на о. Крит към Гърция изместват вниманието на международната общност от железопътния въпрос. Стачката на работниците в Компанията за експлоатация на Източните железници е използвана за окупация на линиите в българските територии от страна на правителството. На 22 септември 1908 г. в Търново е обявена Независимостта на България. Тези събития променят съществено и външнополитическите задачи пред София. Въпросите за признаването на Независимостта и откупуването на жп мрежата от Компанията се превръщат в главна цел пред кабинета на Ал. Малинов.[195]

Правителството изпраща на 18 октомври 1908 г. с дипломатическа мисия в Цариград министъра на търговията и земеделието А. Ляпчев, който освен непосредствените теми за разрешаване получава инструкции да постигне споразумения за запазване на предишния статут на Екзархията

за сключване на митнически съюз и за изграждане на свързващата жп линия Кюстендил-Куманово.[196] След около един месец престой в турската столица пратеникът не постига необходимите резултати и се завръща в София. Преди да отпътува, той представя на великия везир българското искане – заедно с въпроса за Независимостта, да бъдат разрешени всички висящи проблеми между двете държави. Преговорите попадат в задънена улица и до края на 1908 г., въпреки някои инициативи, не е постигнат съществен напредък.[197] Железопътното свързване по Скопското направление остава част от българските приоритети при преговорите с Турция. То обаче е изтласкано на по-задни позиции от породените след обявяването на Независимостта проблеми. При търсенето на взаимен компромис голяма е вероятността жп свързването Кюстендил-Куманово да отпадне от крайното споразумение. Получава се сходна ситуация с 1904 г., когато при преговорите след Илинденско-Преображенското въстание българската страна поставя всички нерешени двустранни проблеми, но е принудена да изостави част от тях за по-далечно бъдеще.

Железопътното съперничество на Балканите от първата половина на 1908 г. намира сериозен отзвук в техническите и финансови среди в България. Специализираните издания анализират интересите на великите сили и балканските държави и преследваните от тях цели. До голяма степен техните заключения се припокриват с мнението на българския дипломатически корпус. Двете направления към Куманово и към Демир Хисар с продължението им до Адриатическо и Егейско море са препоръчвани за основа на българската железопътна политика в Македония. Първостепенна важност за специалистите има свързването по Скопското направление, а след това другата възможност по р. Струма и изграждането на трансбалкански жп трасета през България.[198] Близостта на мненията на дипломатите и специалистите не трябва да се отдава на преднамерен политически диктат при оформянето на позициите. Това е осъзнат национален интерес, който е продукт на съчетаване на експертните заключения на всички професионалисти. Политическото ръководство използва тяхната оценка за изработване на своята позиция, като коригира или систематизира необходимите действия, съгласно своите виждания.

Железопътните специалисти имат значително по-голямо място в строителството на жп линията Радомир-Кюстендил-турската границата. При управлението на демократите продължава изграждането на обекта, но редица обстоятелства оказват негативно влияние върху хода му. Запазва се тенденцията от предходните години за поскъпване на железопътния материал и работната ръка. При материалите нарастването на цените продължава до края на 1908 г. Наеманите от Сърбия работници отново са предупредени от дейци на македонското движение да напуснат строежа. На 17 април 1908 г. по трасето в дефилето на р. Бистрица чета, предвожда-

на от Константин Сиромахов, дава на сърбите тридневен срок, в който да напуснат България. Въпреки държавната намеса срещу тези действия на ВМОРО, работници от съседната държава избягват да участват в строежа на жп линията. Съществени трудности изпитва командитното дружество "Ив. П. Златин и сие" със снабдяването на взривни вещества в периода от обявяването до признаването на Независимостта (октомври 1908-май 1909 г.). Предприемачът с помощта на държавата правят многократни опити за внос от Австро-Унгария или Румъния, но поради неизяснената политическа обстановка са спрени всички доставки. През тези осем месеца липсата на динамит води до спиране на повечето дейности в Бистришкото дефиле, с което се проваля набелязаният график.[199]

В процеса на изграждането на трасето в Земенския пролом се случват някои непредвидени произшествия. При бързото снеготопене в края на февруари 1909 г. готовата линия между осми и девети тунел е затрупана от скална маса.[200] Възможността от нови подобни случаи явно са взети под внимание от Главна дирекция по постройките, която не допуска през следващия месец доставката на 35 вагона материали по иначе готовата линия.[201] Приключването на отделни етапи от строителството обаче са използвани като повод за тържествени мероприятия. На 1 март 1909 г. в 11 часа е посрещнат първият влак на кюстендилската гара. Дъждовното време не пречи на събралите се около 1000 души да видят дългоочакваната придобивка. Извършен е молебен и водосвет, като на тържеството присъства кюстендилският депутат и председател на 14 ОНС – Христо Славейков, кметът на града, военни командири и предприемачът Ив. Златин. Музикалният съпровод и банкетът даден по този повод, повишават създаденото настроение.[202]

Сходен е сценарият при откриването на жп участъка Радомир-Кюстендил. Готовността за включването му към мрежата на БДЖ своевременно е докладвана на цар Фердинанд.[203] Публикувани са тарифите за превоз на пътници, багажи, животни, стоки и разписание на влаковете.[204] Откриването на първата част до Кюстендил е извършено на 26 юли 1909 г. Пристигат със специален влак целият Министерски съвет, инженери, журналисти и много хора от района. Отслужен е молебен и са произнесени речи от кмета на града Стоян Илиев и от министър-председателя Ал. Малинов. Премиерът изтъква значението на новата жп линия и нейните перспективи: "Нека се надяваме, че скоро на границата нашият трен ще поздравява трена на съседката ни, като се свърже линията с Куманово. Двата трена ще се срещат, ще се разменят и ще разнасят произведенията и националния гений на двете страни, ще носят приятелство. Да живее България, ура!". Събитието е съпроводено от банкет и посещение на археологическите разкопки на местността "Хисарлъка" над града. Повечето опозиционни вестници в съобщенията, си наравно със значението на железницата, се

опитват да представят правителствената дейност в негативна светлина.[205] Откриването за експлоатация на участъка Радомир-Кюстендил намира място в редица специализирани издания, които акцентират и върху предстоящото изграждане на линията до границата. Преобладават мненията и надеждите за пускането на втория участък към началото на ноември или към края на 1909 г.[206] Министър-председателят Ал. Малинов очаква това да стане през месец октомври 1909 г.[207] Предаването в експлоатация на линията до Кюстендил е важен вътрешнополитически успех. Опасенията за възможен нов провал на строителството при смяната на правителство не се потвърждават. Не е спазен обаче крайният срок (1 август 1909 г.) за предаването на цялата линия до Гюешево. С това се забавя правителствената програма за изграждане на железопътната мрежа на държавата. Участъкът Кюстендил-турската граница няма съществено икономическо, а има предимно външнополитическо значение. Без сключване на споразумение за свързване с турската жп мрежа необходимостта от неговото бързо изграждане до голяма степен се обезсмисля, но отсъствието му може да послужи като спекулация от страна на съседите при водене на преговорите.

През първата половина на 1908 г. демократическото правителство наблюдава с повишено внимание развитието на железопътните интереси на другите държави и на Турция, като се опитва да постигне съгласие за свързване по скопското направление. В преговорите за признаването на Независимостта този въпрос е сред целите на българската дипломация. След прекъсването на мисия на А. Ляпчев в началото на декември 1908 г. отново се изострят отношенията с Турция. Застоят в преките преговори на този етап не води до промяна на правителствените намерения за свързващата жп линия. В аналогична посока чертае план новият дипломатически представител в Рим Д. Ризов. Той настоява за обвързване на въпроса за изплащането на обезщетението с изграждането на турския участък от Скопското направление. Дори съветва правителството да се съгласи на по-голяма сума: "Защото, другояче каквито съглашения и да се подписват между нас и Турция ний още дълго време ще чакаме, за да се видим свързани с Македония по железница." Повод за неговата активност е изграждането на итало-турски комитет и тенденцията от Рим да поискат концесията за линията Валона-Битоля.[208]

Успокоен от министър Ст. Паприков, че въпросът за свързането на жп линиите е част от правителствената програма за преговорите,[209] Д. Ризов продължава да информира своевременно за италианските намерения към трасето Валона-Битоля.[210] Очертаващата се възможност за успеха на това направление е повод за ръководителя на българската дипломация да изгради своя непосредствена тактика. На Д. Ризов е наредено не само да наблюдава предприетите стъпки, но да лобира в политическите среди за

продължаване на проекта като вариант на трансбалканска железница по направлението Прилеп-Велес-Куманово-Кюстендил и построяването на мост на Дунав при Ряхово или Свищов. Най-значим фактор в тази посока е увеличаването на трафика от подобно жп свързване.[211] Представители на италианските политически и военни среди също настояват за ангажирането на Рим с това трасе на трансбалканска жп линия. Като горещ привърженик на подобен проект се проявява сенатор де Маринис[212], който настоява за осигуряване на капиталите и получаване на концесията от техни предприемачи първоначално за участъка Валона-Битоля. В Италия обаче продължават да настояват и за сръбския вариант на Адриатическата железница.[213] Въпреки официалната подкрепа за проекта в началото на 1909 г. общественото мнение в тази велика сила се оказва разделено. Трасето към Валона има значително по-голяма подкрепа в международен план и в средите на Централните сили. За България има значение при свързване със Скопското трасе, иначе не представлява особен позитивен интерес. С привличането на Италия се увеличава международната подкрепа в Цариград. Както в други случаи, Д. Ризов изказва своето мнение за получаване на турското съгласие, този път разчитайки на финансовата операция по признаването на Независимостта, с която не само да се обвърже, а направо да бъде купено.

В младотурските управляващи среди надделява друго мнение за свързване с българските жп линии в Македония. Военният министър изказва предпочитание за направлението Горна Джумая-Демир Хисар до Орфанския залив.[214] Мнението на военното ведомство в подкрепа на трасето оказва влияние върху чуждестранния капитал. Разработват се проекти за пресушаване на Тахинското езеро, почистването на Орфанския залив и канализирането на Струма до Демир Хисар. Чрез дейностите се цели построяването на пристанище в залива, свързването му с жп линия и плавателност на реката до входа на Рупелското дефиле. Отделно се увеличават земеделските площи и чрез железницата е възможно привличането на българския и част от румънския транзит. Дейността на две европейски дружества (австроунгарско и френско-английско) провокират мнението България, паралелно с направлението Кюстендил-Куманово, да се съгласи за последващо строителство по долината на р. Струма.[215] Към изграждането на свързващия участък Демир Хисар-Горна Джумая интерес проявява солунският адвокат Мустафа Садик, зад когото застава френско-белгийска компания. Те изразяват готовност за изграждане на линията без километрична гаранция, след като получат нейната експлоатация и на прилежащите горски масиви, на 40 км от двете ѝ страни.[216] Лансирането на Струмското трасе в този момент изглежда отново преследва спекулативни цели. То е противопоставено на българското искане за свързване към Куманово, тактика, която вече няколкократно се разиграва сред турските искания при

двустранни преговори. Познат е механизмът на действие с демонстрация като военен интерес. За разлика от преди тази политика на Османската империя се провежда в началото на управлението на младотурците, които идват на власт с програма за модернизиране на държавата.

Прилагането на познатия модел за противопоставяне на двете направления и включването на Русия като страна в непосредствените преговори за признаване на Независимостта изглежда довеждат до отпадането на българското искане въпросът за свързващата жп линия да стане част от споразумението. След усилени дипломатически преговори в Петербург и Цариград на 6 април 1909 г. се сключват споразумения за финансово обезщетение на Турция. Отделно между българското правителство и Компанията за експлоатация на Източните железници е сключена сделка за откупуването на тяхната мрежа на територията на Царството. Вследствие на договореностите Българската независимост е призната от великите сили и балканските държави.[217]

Последната фаза около признаването на Независимостта съвпада с опита за контрапреврат в Цариград и свалянето на султан Абдулхамид II от престола. С отстраняването му е премахнат един от най-важните фактори за проваляне на всеки български опит жп свързването да бъде осъществено. Това мнение се споделя от българската дипломация и от чужденци, между които и дългогодишния железопътен служител майор Хубер. За него основна пречка е "познатото отвращение на Султан Абдул-Хамид към свързване с чужди железници. Свързването на сръбските и българските железници бе решено от берлинския конгрес. Оттогава Абдул-Хамид се е още повече убедил, че всички провинции, които са свързани с чужди железници, са изгубени за Турция. Заради това той не се е съгласил до сега за скопчването на Митровица с Босна, Скопие със София през Кюстендил, Караферея с Лариса и т.н.т.".[218]

Новите управляващи си поставят амбициозната задача да модернизират империята, като започват изработването на дългосрочна железопътна програма. Мрежата на Балканския полуостров включва всички известни дотогава проекти, но има съществено разминаване между намеренията и реалните действия. В плана са включени и двете свързващи жп линии Демир Хисар-Горна Джумая и Куманово-българската граница.[219] Активизират се колективните действия за изграждане на Адриатическата железница. Вследствие на съвместен натиск на руската, италианска, френска и сръбска дипломация, на 3 септември 1909 г. турското правителство се съгласява да започне проучване на трасето. Скоро пристигат двама френски инженери, но те се сблъскват с редица негативни обстоятелства и не завършват своята работа.[220] За активността по адриатическия проект докладва от Цетине Н. Колушев. Руският полковник Болотов проучва дотогавашните проекти и подкрепя сръбския вариант, а черногорският се приема

за окончателно изоставен. Предупрежденията на Н. Колушев са насочени към евентуално сръбско желание трасето да преминава по р. Черни Дрин през Дебър и Охрид към Дурацо или Валона.[221] Опасенията на дипломата за този вариант са известни от разгорялото се съперничество през 1908 г. Неговата информация и полученото турско съгласие изглежда изиграват ролята на катализатор за българската политика.

В София подготвят преговорите с Румъния за изграждането на мост над р. Дунав и свързване на жп мрежите на двете държави. Това обстоятелство и действията по проекта за Адриатическата жп линия активизират българската външна политика. Новият български пълномощен министър в Цариград М. Сарафов провежда специален разговор с великия везир Хилми паша и първият въпрос, който задава, е за турското отношение към Адриатическия проект. От разговора се изяснява позицията на Високата порта по българския железопътен приоритет. Направлението по долината на р. Струма получава подкрепата на Цариград, но също е сред интересите на френско дружество, което предявява претенции за проучване на трасето Демир Хисар-Горна Джумая и Драма-Кавала. Българският дипломат насочва разговора към Кумановското направление, но едновременно с повторна демонстрация на своето предпочитание Хилми паша споменава за несъгласието на трета страна: "Някоя държава постоянно се безпокояла от сключване на железниците ни при Деве баир и не преставала да противодействува.".[222] Информацията за започнали проучвания по Струмската долина се потвърждават, но загадка е от коя държава произхождат инженерите. Според дипломатически източници това не са инженери от френската компания Жонксион, експлоатираща железницата Солун-Дедеагач, а по-скоро турски военни инженери.[223] В журналистически съобщения се потвърждава френският им произход и окончателното решение за започване на строителството.[224] Неназованата държава безспорно е Сърбия, която е известна със своята негативна позиция към това направление. Едва ли тя има толкова голямо влияние в младотурското правителство, за да го респектира по категоричен начин. Самите управляващи имат значителни резерви, защото са представители на военните среди и затова след отстраняването на Абдулхамид турската политика по въпроса за свързването на българската жп мрежа с Македония остава непроменена. Военните са другият важен фактор, който има негативно отношение за българския приоритет към Скопското направление. Консервативното военно мнение все още доминира над пропагандираните след провъзгласяване на Хуриета намерения за модернизирането на държавата. Загадката около произхода на инженерите може да има дълбок замисъл. Изглежда това са хора, извън познатите жп компании, работещи на турска територия. Империята може да търси възможност да се противопостави на старите играчи, като включи нови заинтересовани компании. С активизацията по Струмското

направление може да се преследват не само чисто локални цели, а посредством свързването на българските и румънските жп линии с мост над р. Дунав това трасе получава важно международно значение и е конкурентно на Моравско-вардарското направление.

Преговорите за построяване на мост над р. Дунав се провеждат в Букурещ през втората половина на октомври и в началото на ноември 1909 г., като българската делегация е доминирана от железопътни специалисти. Кабинетът на Ал. Малинов подкрепя изграждането на мост между Зимнич и Свищов, но в краен случай се съгласява да отстъпи и приема като варианти Турно Магурели-Никопол (или Сомовит) и Корабия-Башлии (или Гиген, или Магура). И двете преговарящи правителства са наясно с големите перспективи, които получава този мост при свързване чрез жп линия с Егейско и Адриатическо море. Румънското правителство отдава своето предпочитание за място на моста при Корабия, мотовирайки се с възможна конкуренция на варненското пристанище над Констанца. Друго искане в хода на преговорите е свързващата жп линия да бъде по р. Искър за Червен бряг, а не по р. Вит към Плевен. Претенциите им за посоката на свързващата артерия и мястото на моста напрактика блокират преговорите и те са провалени. Основният извод на българските делегати е, че Букурещ се страхува да не изгуби трафика към пристанището в Констанца, и затова не само не се съгласява на българските искания за място при Свищов, но и проваля компромисния вариант при Корабия. Всяка възможност за пренасочване на трафика към Цариград през българска територия ги плаши. Българската страна осъзнава значението на втората артерия между Западна Европа и Ориента, която от Австро-Унагария да преминава през Румъния и България. За тази възможност се залага на благоразположението на Дунавската монархия.[225] Положителните съобщения във виенската преса са в подкрепа на възможност за пряка връзка от Будапеща през Румъния и България за Цариград. Интересното в случая е съгласието на Виена и Букурещ трасето да преминава от Дунав през София, но докато за двуединната държава най-важната цел е свързването с турската столица, за Румъния предпочитаното направление е към Егейско и Адриатическо море. Интересите на тези две държави се съчетават само в първата част от трансбалканския жп проект и се разминават във втората му част за свързване с крайните точки. Това е конфликтната зона, която усложнява и напрактика проваля преговорите.

Сърбия се безпокои от възможността за изграждане на жп линия, която да бъде конкурентна на Адриатическата. Сръбският пълномощен министър в Букурещ Ристич посещава българския си колега Хр. Хесапчиев и не скрива тази тенденция.[226] Сериозно безпокойство буди възможността за заобикаляне на нейната територия. За инициатор на подобна възможност техните дипломатически среди са склонни да посочат Австро-Унга-

рия. Сръбският посланик в София анализира преговорите и дава своята на пръв поглед специфична гледна точка. Той не само счита, че инициативата за мост над Дунав при Корабия е на Виена, но и съгласието на Румъния и България се приема като плод от нейния натиск. Крайната цел е построяването на най-късия стратегически жп път между Източна Унгария и р. Дунав. Българското съгласие се оценява като резултат от обещанието на Австро-Унгария и Германия да подкрепят усилията за постигане на споразумение с Османската империя за свързващата жп линия Кюстендил-Куманово. Дипломатът отхвърля националното значение на жп връзката, като ѝ придава само стратегическо преимущество. За него е невъзможно при новите политически условия промяна на националното съотношение в Северна Македония, нито значителни загуби за сръбските железници вследствие на ориентиране на българския износ към Солунското пристанище. Безпокои го перспективата за ориентация на румънския износ към Егейско море, но фактът, че от София отказват пряко свързване по долината на р. Струма, до някаква степен оказва положително въздействие. За него не е толкова важен мостът на Дунав и свързването Кюстендил-Куманово, а изпускането на румънския износ от сръбските жп линии.[227] Подобно мнение показва опит за еволюция на сръбската негативна позиция по отношение на Кумановското трасе. Всъщност дипломатът се опитва да разсъждава по системата за по-малкото зло, което трябва да се избере. Опасно е построяването на независима жп връзка между България, Румъния и Австро-Унгария, която да функционира по време на криза. Опасно е румънският износ за Егейско море да преминава през България. Значително по-безопасен е този вариант, ако свързващата жп линия минава през Кюстендил-Куманово, защото оскъпява допълнително стоките. При това положение румънците едва ли ще се съгласят на свързване с българските железници и Кумановското трасе би останало с локално стратегическо, но не и с икономическо значение. Подобен план изпуска възможностите, които се откриват пред този участък, в случай че бъде продължен към Адриатическо море. Тогава сръбският дипломат едва ли би продължавал да бъде толкова оптимистично настроен. Негативният резултат от преговорите в Букурещ отхвърля твърдението за безрезервното съгласие на двете договарящи се страни с австроунгарските планове.

Железопътното съперничество на Балканите продължава да се проявява и през 1909 г. въпреки изместването му на по-задни позиции от други въпроси. Намеренията на българското правителство да се възползва от двустранните преговори с Турция за признаването на Независимостта и да включи сред темите свързването на жп линията от Кюстендил с Куманово не успява. Младотурското правителство е склонно да запази дотогавашното отношение към това направление и да фаворизира трасето по долината на р. Струма. Политиката на България остава непроменена и

продължава да следва духа на окръжното на ген. Ст. Паприков от 3 март 1908 г., където основен приоритет за свързване с Македония е Скопското направление. Тази външнополитическа цел е в съзвучие с продължаващото изграждане на жп линията Радомир-Гюешево и откриването на първия участък до Кюстендил. Правителството на Ал. Малинов едновременно работи във вътрешно- и външнополитически план и все още не се решава на компромис с другото направление.

Доизграждането на жп линията между Кюстендил и границата при Гюешево, което се планира до края на 1909 г., не се осъществява поради редица причини. Предприемачът – командитно дружество "Ив. П. Златин и сие", отдава закъснението на политическите събития, настъпили след обявяването на Независимостта и невъзможността за снабдяване с взривни вещества, необходими при пробиване на тунелите в дефилето на р. Бистрица. Държавната техническа комисия първоначално не е склонна да направи отстъпки и Министърът на обществените сгради налага глоба за всеки ден закъснение от 1 август до 1 ноември 1909 г. След изтичането на този срок проблемът се обсъжда на заседание на Министерски съвет и с постановление от 17 декември 1909 г. наложените глоби са отменени и е признато, че закъснението е по политически причини. Санкциите остават за срока след 1 ноември 1909 г. Очакванията и натискът за бързо приключване на строителството не дават навременни резултати и работата продължава до средата на следващата година, като жп участъкът Кюстендил-Гюешево е предаден за експлоатация на 16 юли 1910 г.[228] Трасето е с дължина 34 км, преминава през множество изкуствени съоръжения по течението на р. Бистрица. Пограничната гара Гюешево не само е най-високата точка на българската жп мрежа, но е строена като международна разменна станция. Категорично е мнението, че този участък има предимно външнополитическо значение за свързване с турската жп мрежа и не може да получи икономическа рентабилност само от ресурсите на района, през който преминава.[229] По тези причини само три пъти седмично по нея се движат влакове. Без да се противопоставя на реалностите, Кюстендилският окръжен съвет моли Главна дирекция на железниците и пристанищата да пусне по един влак ежедневно с перспективата компенсацията да се постигне след свързване с турските железници.[230] С откриването на участъка цялата жп линия между столицата и границата е построена и въведена в експлоатация. Рисковете за направените капиталовложения са големи, но българското правителство се ръководи от дългосрочни политически цели и жертва икономическата рентабилност. На българска територия остава за доизграждане един малък участък с част от вододелния тунел. За построяване обаче остава линията от границата до Куманово, като единствената възможност на правителството са дипломатическите преговори.

В края на 1909 г. се активизират усилията за изграждане на жп линията Радомир-Дупница като възможност за втора връзка с Македония. Особено настоятелно по този въпрос е дупнишкото гражданство, подкрепяно от опозиционни партийни издания. В поредица от статии народнолибералният окръжен орган "Югозападна поща" анализира всички аспекти на Струмското направление и призовава за бързото построяване на линия Радомир-Дупница-границата и свързването ѝ с турската жп мрежа. Основен аргумент е съгласието на Високата порта веднага да започне изграждането на своя участък.[231] На "грандиозен митинг", проведен на 5 декември 1909 г., дупнишкото гражданство гласува резолюция в подкрепа на жп линията Радомир-Дупница-границата. Документът е връчен на министър-председателя и председателя на Народното събрание от дупнишка делегация, водена в столицата от кмета на града Крум Чапрашиков.[232]

Финансова подкрепа за изграждането на участъка Радомир-Дупница обещава концесионерът на рилските гори – Бр. Балабанови. Още при предишни правителства те проявяват интерес към построяването на индустриална жп линия, но им е отказано. Бр. Балабанови на 22 януари 1910 г. се обръщат към Правителството с желание да предоставят необходимите средства за обекта под формата на заем. Министерският съвет приема предложението по принцип и го внася за разглеждане в Народното събрание. Становището на комисията по прошенията също е положително, но в проекторешението едновременно с пълномощията, предоставяни на кабинета за обявяване, провеждане и утвърждаване на търг за предприемач и сключване на договор за заем с Бр. Балабанови, са поискани по-благоприятни условия от предложените в заявлението. Двете процедури и договорите по тях остават за утвърждаване от парламента. Основният акцент в дискусията е спазването на процедурните изисквания, а не същността на предложението. Затова при внасянето на 26 февруари 1910 г., въпреки всеобщото одобрение, Народното събрание решава да се спазят правилата и въпросът е оставен за решаване на следващия ден.[233]

Повторното внасяне е направено от депутата Атанас Краев и група народни представители, без да се променя същността на предложението на прошетарната комисия. Бързо гласувано на първо четене, решението затъва в процедури при настояването за спешност веднага да се извърши и второто четене. Като цяло проличава поддържането от страна на Министерския съвет и парламентарното мнозинство на заявената от Бр. Балабанови система за построяване. Активен в дискусиите е премиерът Ал. Малинов, който се изказва в качеството на министър на обществените сгради и защитава направеното предложение. Депутатът С. Савов прави остро изказване и призовава за спиране на разискванията и преминаване към гласуване: "Въпросът е да се построи ли тая линия. Има ли нужда от тая линия? Безспорно, има се нужда. Мене ми е чудно защо се противо-

поставяте на една такава хубава работа. Снощи се намери една адвокатска шашарма, че това не трябвало да бъде в прошетарната комисия, и хайде да го махнем.". Народното събрание приема по принцип решението, с което е задвижена по-нататъшната процедура за отдаване на търг постройката на линията Радомир-Дупница.[234] Гражданските и индустриалните интереси се проявяват осезаемо при поставянето на този проблем. Извънинституционалният натиск показва резултати, като задвижва необходимата процедура и ангажира отговорните политически фактори с позиция по тяхното желание. Българският капитал е склонен да подкрепи и финансира едно държавно предприятие не само за своя изгода, но за развитието на държавата и създаването на предпоставки за решаване на един междудържавен въпрос.

Трасето на линията Радомир-Дупница е обходено от инженерите Хашнов и Гешов. Започването на конкретните дейности по подготовка на проектите е съпътствано от несъгласието на дупнишкото гражданство. Поводът е месторазположението на гарата в града, което разбунва местните страсти. Дупничани искат тя да бъде разположена в градските черти, в близост до центъра. Техните действия са по познатия сценарий – провежда се четирихиляден митинг, гласува се резолюция и делегация прави среща с министър-председателя. Гражданският натиск довежда до нов оглед на място от инж. П. Върбанов.[235] Под негово ръководство инженерна бригада оформя тръжните документи за линията с дължина 42 км и се подготвя необходимата процедура.[236] Забавянето на дейностите след законодателните решения, които са характерни при този вид мероприятия, се допълва от спорове с местно значение. Месторазположението на дупнишката станция не може да бъде основен проблем за железопътното строителство и не е от капитално значение за тази линия. От държавна гледна точка участъкът Радомир-Дупница има не само местно, но безспорно международно значение и някои локални искания може да бъдат пренебрегнати за сметка на националните интереси. В началото на 1910 г. правителството на Ал. Малинов едновременно с привършването на изграждане на едното трасе към Македония започва дейности за второто, с което показва не само последователността на приоритетите, но и последователност в решението си да построи двете жп линии на българска територия.

Еволюира и твърдо отстояваната позиция пред турската страна за свързване на железниците по направлението Кюстендил-Куманово. На 24 февруари 1910 г. М. Сарафов се сблъсква отново с решително несъгласие, този път на новия велик везир Хак паша: "Ала според неговото мнение за това железопътно съединение не трябвало да се говори.". Включването на участъка в трансбалкански проект от Дунав и Черно море до Адриатика, като мотив с особена важност при разговора, показва склонността на турския политик на частичен компромис. Според Хак паша наместо при Кума-

ново е възможно свързване по трасето Деве баир-Крива паланка-Кратово-(Щип)-Велес. С продължавнето през Градско-Прилеп-Битоля до Валона се обосновава икономическият интерес от това направление. Великият везир декларира пред българския дипломат незабавна готовност за преговори за жп линията Демир Хисар-Горна Джумая. М. Сарафов показва склонност за ангажиране с проекта, но отстоява приоритетността на свързването при Деве баир.[237] След няколко дни българският посланик докладва за приключилото проучване на трасето на железопътния проект Бабаески-Кърк клисе-Девлет агач. Опитът му да получи по-ясна информация от великия везир и министъра на външните работи не дава резултат.[238] Паралелно с двете свързващи жп линии с Македония, се разработва трети проект, този път в Източна Тракия. Трасето му може да бъде свързано с българските железници през границата с Ямбол. Опитът за получаване на информация, явно с цел да се подготвят превантивни действия, не успява.

При такава обстановка на железопътните отношения между България и Османската империя в началото на март 1910 г. започва посещението на цар Фердинанд и на част от правителството, водено от премиера Ал. Малинов, в Цариград. Срещата е подготвена набързо, за да изпревари по време очакваното посещение на сръбския крал в турската столица. На преговорите, заедно с други въпроси от двустранно значение като статута на Екзархията, сключването на нов търговски договор, решаването на пограничните проблеми и завръщането на бежанците в родните си места, е поставено и свързването на жп линиите по направлението към Куманово. Посещението не постига преследваните резултати.[239] Ген. Ст. Паприков посещава лекуващия се в София Екзарх Йосиф и му съобщава за направените постъпки, като конкретизира турското несъгласие за свързване при Куманово с известната негативна реакция на военните и на сърбите, но не отхвърля възможността мястото да остане Деве баир. Другата възможност – при Горна Джумая, също е обсъдена и приета за изграждане.[240] Без да се постигне окончателно съгласие и да подпише съответното споразумение, двете страни остават на старите си позиции. Турците са съгласни на известен компромис, но отхвърлят всякаква възможност крайната точка да бъде Куманово, а българите държат на основния си приоритет и едва след това на проекта по р. Струма. Забелязва се склонност към компромис и от българска страна да се дискутира и приеме второто съединяване. Бързината, с която в края на февруари 1910 г. е взето решение за изграждане на линията Радомир-Дупница, не е продукт само на вътрешнополитически натиск, а се явява и като външнополитическа необходимост във връзка с подготвената визита в Цариград.

Българските действия се следят внимателно от сръбските дипломати. В доклад до Белград посланикът информира за тенденцията в турските политически, а също и на част от военните среди, да приемат проекта

Кюстендил-Куманово. Според него руският посланик Чариков не вярва на подобна възможност, базирайки се на турския стремеж първо да бъде изградена връзката по р. Струма, а отделно определя Скопското направление като вредно за Адриатическия железопътен проект.[241] Активизира се и гръцката държава, която се стреми да свърже своята мрежа със Солун. В преговорите с турската страна те искат жп линията да преминава в близост до морето през Катерини. Високата порта, предимно по стратегически причини, защитава втори вариант през Караферея-Сарфидже-Еласона-гръцката граница. Обсъжда се и другият известен вариант за директно свързване на Пирея със Скопие през Битоля. Гръцкото общество гледа оптимистично на тези възможности, защото реализира "една своя мечта еднакво важна в политическо и в културно-икономическо отношение.".[242] В стремежа си за политическо влияние в Македония, балканските държави не само си съперничат в железопътната политика, но гледат с голяма доза недоверие на всеки опит да бъде реализиран отделен проект. Продължава страхът, че посредством железниците може да се промени създаденото съотношение в полза на държавата, която първа успее да осъществи своя връзка с турската жп мрежа и с пристанищата на Бяло и Адриатическо море.

Започва тенденция за активизиране на турската политика. За мнение при посещението си в Цариград е сондиран скопският валия. Той подкрепя свързването при Деве баир, но приема като крайна точка вместо Куманово – директно до Скопие. Противопоставя се на предложеното от великия везир трасе Гюешево-Криволак по р. Брегалница. Според валията големият въпрос пред турските управляващи среди е кой вариант да се избере – по р. Струма или към Скопие.[243] Преднината на Струмското направление е демонстрирана чрез започване на проучването на трасето Демир Хисар-Горна Джумая и Драма-Кавала. Правителството разрешава на френски инженери да работят, докато за свързването към Деве баир не се предприемат никакви действия. Великият везир информира М. Сарафов за тези стъпки и за новия проект Баба ески-Кърк клисе-Девлет агач.[244]

На 12 май 1910 г. министърът на външните работи ген. Ст. Паприков дава подробни инструкции на посланика в Цариград. Българското правителство приема идеята за железница Баба ески-Кърк клисе-Девлет агач и свързването ѝ с Ямбол-Елхово и своевременно изпраща инженерна бригада да проучи трасето. Принципно съгласие има и за Струмското направление и готовност за изграждането на българския участък Радомир-Дупница-Кочериново. На първо място за кабинета на демократите обаче остава свързването при Деве баир. Отхвърлена е възможната съпротива на турските военни среди, като отново е напомнено за перманентната негативна сръбска роля. Ст. Паприков счита, че с проекта по р. Струма ще се навреди на варненското пристанище и се обезсмисля постройката на

участъка Кюстендил-Гюешево. Свързването трябва да бъде на Деве баир, без значение дали крайната точка е Куманово или Велес – "Повтарям че важното е да стане скопчването при Деве баир, та който ще от двата проекта.". Приемайки дори като по-изгоден варианта Крива паланка-Кратово-(Щип)-Велес, българският министър се надява турската страна сама да се убеди, че той е по-скъп и неизгоден за тях. Най-решително е против паралелното на границата трасе Деве баир-Кочани-р. Струма.[245] Правителството на демократите променя провежданата дотогава политика. Едва ли това се дължи само на посещението в Цариград. Следваният в продължение на две години основен приоритет за Скопското трасе не дава никакви резултати. Възприемането на всички турски предложения осигурява възможност за по-гъвкав подход. Срещу съгласието си България иска да подреди железопътните връзки по своите виждания. На първо място, свързването при Деве баир, като не оспорва крайната турска точка, на второ – по Струмската долина и на трето, тази в Източна Тракия. Българската железопътна политика достига до компромисите, които прави правителството на стамболовистите през 1907 г.

По дипломатическите канали идва информация за активизиране в Македония. От Серес съобщават за две инженерни бригади, които проучват трасето Демир Хисар-Горна Джумая и Драма-Кавала и за готовност строителството да започне през лятото и да завърши в срок от година и половина. С изграждането се ангажира френската компания Жонксион.[246] Обезверени от постоянното протакане на проекта Куманово-Деве баир, солунските търговски кръгове, които работят с България, предлагат на А. Шопов да се отвори редовна автомобилна връзка по същото направление. Консулът счита, че осъществяването на тази идея е от голям интерес за Царството, но не получава подкрепата на правителството.[247] А. Шопов докладва от Солун и за положителното отношение на тамошния младотурски комитет към българските искания. Представителят на комитета Несиб бей потвърждава необходимостта от линията Куманово-Деве баир и счита, че правителството в Цариград също е съгласно и само чака българското предложение.[248]

В средата на юни 1910 г. М. Сарафов уведомява великия везир за предложенията на българското правителство и за искането въз основа на тях да се сключи споразумение. Хак паша потвърждава готовността за изграждането на линията Демир Хисар-Горна Джумая, но за тресето през Деве баир все още обмисля, като отново подчертава несъгласието на военните среди. Турското правителство приема да се сключи споразумение, но едва след като се произнесе Парламентът в Цариград.[249] В началото на юли 1910 г. министърът на външните работи Рифат паша декларира готовност за проучване на трасето Куманово-Деве баир. Той предпочита това направление вместо предлаганото от българския посланик свързва-

не при Велес. Другите два проекта също се обсъждат в Цариград, като стремежът е да се приемат от Парламента през октомври 1910 г., и след това да се сключи необходимото споразумение от двете правителства.[250] По-гъвкавата позиция от българския кабинет и донякъде натискът сред турското общество довеждат до промяна на отношението в Цариград към свързващите проекти. Тяхното съгласие се потвърждава от започването на конкретна работа по проучване на трасетата. Все още обаче не се пристъпва към оформянето на конкретно споразумение, където да се уточнят параметрите на проектите и последователността при свързването.

В средата на септември 1910 г. приключва проучването на трасето Куманово-българската граница.[251] Комисията констатира, че от общо 90 км, 28 преминават през труден терен с допустими наклони от 25 ‰. За избягването им участъкът подемащ към границата, започва вместо при Крива паланка, при с. Псача. Същата комисия получава задача да извърши проучванията през Тетово и Гостивар към Дебър за Адриатическо море. Продължава обаче дискусията в турските управляващи среди за необходимостта от железопътно свързване с България и кое трасе е най-изгодно. Скопският валия споделя за разговор, в който великият везир предлага обединение на двата известни проекта в Македония в един с направление Царево село-Криволак. Сигурното българското несъгласие възпира везира да направи официално предложение.[252]

Турското правителство поддържа становището за своята твърда решимост да пристъпи към построяването на жп линията Куманово-Деве баир. Външният министър Рифат паша вижда като единствена пречка липсата на пари и се въздържа да коментира възможността Източните железници да получи концесията.[253] Пресата поддържа версията, че се водят преговори с тази компания, която предоставя за разглеждане свой проект с искане за километрична гаранция. Прогнозират се възможности за започване на строителството в началото на следващата година. Българското външно министерство не споделя подобна информация.[254] Въпреки липсата на окончателно споразумение между двете държави, постъпващата информацията дава надежда за скорошно решаване на железопътния въпрос. Официално турското правителство поддържа българското виждане, но търси и други възможности за осъществяване на своите интереси. Появява се изцяло ново трасе по долината на р. Брегалница, което в този момент не се предлага официално, а по-скоро се опипва почвата за последващи действия. Като цяло турското правителство не напуска познатото дотогава ниво на проучване и обещания, без да пристъпва към сключване на необходимите договори.

Информацията за позитивно решаване на българското искане – свързването да стане по направлението Деве баир-Куманово и евентуално продължаване на железницата до Адриатическия бряг, отново се възприема

болезнено от Сърбия. Белградските вестници разпространяват новини за възможно заобикаляне на територията им, провала на техния проект за Адриатическа жп линия и за безспорен български успех, зад който стои Австро-Унгария. Отправят се директни обвинения срещу правителството и сръбската дипломация.[255] Посланикът в Белград предава сръбското мнение: "От край време въпроса за постройката на линията Кюстендил-Куманово се е следил с жив интерес от Сърбия. Тук мислят, че с постройката на въпросната линия се би нанел тежък удар на кралството, както в икономическо, тъй и в национално отношение.".[256] Реакцията в тази държава е позната, щом българските шансове се увеличат. Действията обаче винаги се насочват към осуетяване на постигнатото в Цариград. Основанията в този случай са повече, защото не става въпрос само за едно свързване, а за по-южен вариант на Адриатическата железница.

Проектът за Адриатическата линия става отново актуален, след като Турция започва проучването на трасето Скопие-Тетово-Гостивар, което през Дебър да се свърже с морето.[257] Внимание му отделя българската специализирана периодика, но в контекста на възможностите, които се откриват за реализирането на проекта Кюстендил-Куманово. Без тази част строителството на турска територия не буди особен интерес.[258] Още по-резервирана е позицията, ако турците предприемат строителство на участъка Куманово-Крива паланка без продължението до българската граница. Това се възприема като възможност за осигуряване на стратегическо превъзходство, но потенциалният строител – Източните железници, отказва да го приеме без свързващата част.[259] Появява се публично информация за пълен отказ на Високата порта от строителство на железопътната връзка между Кюстендил и Куманово, независимо от напредналите преговори с Ориенталската компания.[260] Слуховете за промяна на предпочитанията в турските политически среди са познато средство за протакане или отлагане на почти договорените свързвания. Те са плод не само на вътрешнополитическото нежелание, но и на външнополитическия натиск, задействан в такива случаи. Българската страна продължава последователно да настоява и да дава положителни сигнали към своите съседи.

В началото на 1911 г. правителството на демократите сключва договор за заем, с който да се построи жп линията Радомир-Дупница. Проектът има дължина 44,2 км и построяването му се изчислява на стойност 4917542 лв. С изключение на водораздела Корнул между р. Струма и р. Джерман, трасето преминава по относително лек терен.[261] Финансовият министър А. Ляпчев сключва заем от 5,8 мил. лв с английска банкова къща и внася договора за утвърждаване в Народното събрание. Според споразумението заемодателят се задължава не по-късно от 31 март 1911 г. да предостави 94 % от сумата или 5452000 лв. Депутатите приемат условията за по-благоприятни от предложените от Бр. Балабанови през 1910 г. Дис-

кусията се съсредоточава върху необходимостта въобще от тази железница. Димитър Драгиев предлага тя да се остави за по-късно строителство, като преди това се изградят жп линии до Силистра и от Ямбол до турската граница. Мнозинството не взима под внимание предложението и гласува договора на първо четене. След утвърждаване от финансовата комисия договорът е приет на второ и трето четене без никакви дебати.[262] Сключването на заема за линията Радомир-Дупница се извършва почти една година след приемането на законодателно решение да се проведе търг и да се уговори заем с Бр. Балабанови. Бързото приемане тогава е продиктувано от предстоящата царска визита в Цариград. Оттогава правителството има възможност да проведе необходимите процедури, но вместо това се забавя и прави нови усилия в началото на 1911 г. Предприетите действия могат да се възприемат като сигнал от българска страна за твърдото решение да изгради жп връзка по долината на р. Струма. Започнати са в период на застой по въпроса за железопътното свързване, провокиран от турската страна. Независимо от изтъкваните причини, кабинетът на Ал. Малинов се опитва да даде нов тласък на българската железопътна политика към Македония.

Българската дипломация прилага позната тактика, като обвързва решаването на железопътния въпрос с някое важно за турците искане. В случая се използва проблемът с вакъфските имоти, но Рифат паша изтъква липсата на пари като единствена причина за нерешеното свързване.[263] Протакането от турска страна едва ли е свързано само с обективни причини. Започват да се потвърждават сигналите за ново трасе на свързващата жп линия между България и Македония. Този път инициативата официално е провокирана от местното население. Щипското гражданство, без разлика от народност, изпраща до депутата Тодор Павлов петиция с молба за ходатайство пред Високата порта и Парламента за приемане на трасето Кратово-Царево село-Кочани-Щип-Криволак като връзка за Кюстендил.[264] Първата част от този проект се доближава до отхвърляното от българската страна паралелно на границата трасе, защото преминава през труднопроходими участъци на Осоговската планина. Като цяло се прокарва тенденцията за преместване на линията от долината на Крива река по р. Брегалница. Дори инициативата да е само на щипяни, защо те не търсят директна връзка с Кратово, което е по-лесно, а държат да се прекоси най-трудните части на Осоговския масив.

В началото на март 1911 г. правителството на Ал. Малинов подава оставка. Извършена е промяна в управлението на държавата и Демократическата партия преминава в опозиция. Железопътната политика към Македония по време на нейното управление протича през няколко фази. Най-важният момент е по време на разиграло се железопътно съперничество в началото на 1908 г. България се опитва да извлече максимални ползи от

противопоставянето между великите сили и балканските държави за реализирането на трансбалкански железопътни проекти. Демократическият кабинет не скрива амбициите си за такъв проект, пресичащ България, но си дава ясна сметка, че трябва да отстоява най-важния си приоритет, който се фокусира в реализирането на трасето Кюстендил-Куманово. За разлика от целите, които унаследява от стамболовистите, правителството на Ал. Малинов поставя на втори план другата възможност по р. Струма и поддържа тази стратегия до началото на 1910 г. Младотурската революция създава предпоставки за промяна на следваната от Османската империя политика, като в стремежа за модернизация се приемат и свързващите железници. България показва своите предпочитания, като довършва строителството на линията Радомир-Кюстендил-Гюешево и подготвя изграждането на Радомир-Дупница. В средата на 1910 г. тази последователност е възприета и при свързване с турската железопътна мрежа. Приемането на тези две направления за Македония и на едно ново в Източна Тракия променят дотогавашната категорична позиция за връзка по трасето Кюстендил-Куманово. Демократическият кабинет показва още по-голяма склонност към компромис, като остава свобода на турците сами да изберат трасето, но железниците да се свържат на Деве баир, а също и по р. Струма при Кочериново. Тяхната позиция в края на управлението им напрактика повтаря основните приоритети от края на второто управление на стамболовистите. Основната разлика е в динамиката на събитията, защото демократите действат в обстановка на голямо железопътно съперничество и групиране на заинтересованите държави в лобита, подкрепящи отделен проект, и противопоставящи се под различни форми на нежеланите. Големият български недостатък е в неуспеха да се създаде подобно лоби, което да покровителства предлагания от София вариант. Но дори проектите с такива лобита нямат шанс за реализация, което потвърждава съмненията, че повечето държави действат за провалянето на железопътните амбиции на другите, а не толкова за реализиране на своите.

ПРАВИТЕЛСТВОТО НА ИВ. Е. ГЕШОВ МЕЖДУ СТАРИТЕ ПРОЕКТИ И НОВИТЕ ИДЕИ

На 16 март 1911 г. цар Фердинанд назначава коалиционно правителство от Народната и Прогресивнолиберална партия с министър-председател и министър на външните работи Иван Е. Гешов. Двете партии са откровено русофилски и имат добри отношения с другите държави от Антантата. Новият кабинет трябва да извърши редица промени във външната и вътрешната политика на страната, като подготви почвата за сближаване с балканските държави и да прокара промени в Конституцията. Въпросът за железопътното свързване с Македония, макар във фаза на изчакване, все още не губи актуалност в двустранните българо-турски отношения. Ръководителят на българската дипломация веднага е запознат с новите тенденции в Турция.

Основната причина за забавянето, която се споделя от турската страна, е липсата на финансови средства. Високата порта преговаря за заем от 25 милиона турски лири, който се подкрепя от Франция и Русия. Целта е парите да бъдат вложени в изграждането на железопътната мрежа на Балканския полуостров и в Мала Азия. От Цариград М. Сарафов докладва за хода на тези преговори и за двете свързвания в Македония. Великият везир продължава "да шикалкави" за окончателния избор на крайна точка при Куманово или към Щип. По дипломатически канали М. Сарафов получава информация за турското предпочитание трасето да бъде през Крива паланка-Кратово-Щип като близка връзка към Прилеп-Битоля. Чуждите интереси изкристализират по отношение на трасетата. Въз основа на стари договори Компанията за експлоатация на Източните железници претендира за линията Куманово-българската граница, а френската компания Жанксион, за Демир Хисар-Горна Джумая. От своя страна, Турският генерален щаб настоява за построяването на Южната адриатическа железница по трасето Скопие-Гостивар-Дебър-Елбасан-морето при Драч или Валона, въпреки условието на заема за включване и на Северния сръбски вариант.[265] Съвсем друга информация предоставя френският посланик, който отхвърля възможността да се финансира чрез заема свързването към Деве баир, защото то попада в зоната на Източните железници и трябва да се построи с австоунгарски и германски капитали. Изненадан, М. Сарафов планира срещи с великия везир и министъра на външните работи.[266] Тревожно събитие по същото време е преустановяването на преговорите за линията Куманово-границата, водени между турското правителство и Компанията на Източните железници.[267]

Още по-голяма е изненадата от разговора с военния министър Махмуд Шевкет паша. На 21 март 1911 г. турският министър, отговаряйки на

въпрос на българския посланик за проекта Деве баир-Куманово, предлага изцяло ново направление за свързване: "Махмуд Шевкет паша ми каза, че правителството било решило да построи линията Криволак-Кочани-Щип-Царево село-българската граница, за да се скопчи с нашата железница Радомир-Дупница.". Мотивът за отпадането на другите две трасета се основава на трудния терен за построяване – Кумановският проект преминава през икономически слаб район, включва 6 км дълъг и скъп вододелен тунел, а Струмският се възприема за финансово неизгоден поради особеностите на трасето. Турците виждат голяма икономическа перспектива в новото направление, като го фаворизират, но не се отказват напълно от Струмското трасе. В опита да се противопостави, М. Сарафов е контриран с твърдения за съгласие, дадено от Ал. Малинов и Ст. Паприков при визитата им в Цариград през 1910 г. Изразена е позиция този проект да се реализира едновременно с другите два.

Напълно изненаданият български дипломат отива в Министерството на външните работи, но не получава никаква информация, отричаща или потвърждаваща новината. Той докладва по спомени за съгласието на Ст. Паприков трасето да преминава през Кратово, а не през Кочани.[268] През 1910 г. проектът за свързване по долината на р. Брагалница се подхвърля при разговор с българския консул в Скопие, но не намира неговата поддръжка. Опипването на почвата продължава с появата на различни обществени движения, но много добре е избрано времето за поставянето му пред българската страна. Правителството на Ив. Е. Гешов все още навлиза в управлението на страната, не познава детайлно провежданите разговори и постигнатите договорки. Изглежда турската цел е в такъв преходен момент чрез промяна на своите обещания да провокира българската страна към отстъпки от приоритета си. Новият кабинет може да се окаже склонен на подобен компромис, което е пълна печалба за Турция. При възможно несъгласие от българска страна двустранните преговори получават нови параметри и допълнително се усложняват. От този развой Високата порта печели време за допълнително уточняване и протака хода на преговорите, като се отдалечава от сключване на необходимия двустранен договор. Извън чисто дипломатическите резултати, които в известна степен са изгодни за империята, предложеното трасе създава съвсем нови перспективи за развитието на района и ползи за държавата.

М. Сарафов разговаря специално с турския министър на външните работи и получава потвърждение за проекта Градско-Щип-Кочани-Царево село. Без да се противопоставя на мотивите, изтъкнати в подкрепа на двете известни трасета от българския дипломат, турският министър предлага приемането на специална двустранна конвенция за посоката и точките на свързване на железниците и апелира към строга поверителност при водене на преговорите.[269] За разлика от предложенията турската стана прилага

диаметрално противоположна тактика. Новият проправителствен вестник "Зия" огласява проекта Градско-Царево село като свое предложение за компромис, целящ удовлетворяването на всички съседи, включително и Сърбия.[270] Скоро се разпространява информация за назначаването на техническа комисия, която да извърши проучването на това трасе.[271] Високата порта прилага тази тактика, за да постави правителството на Ив. Е. Гешов пред свършен факт. Изглежда непосредствената цел е да се успокои или забави негативната българската реакция, като се довери на надеждите, дадени от външния министър, за сключване на конкретен договор при спазване на изключителна конфиденциналност. Разчита се на факта, че от София едва ли ще откажат публично на направеното предложение, което на пръв поглед удовлетворява всички заинтересовани страни. Новото трасе обаче не трябва да се приема като предложение само на Османската империя, а в контекста на преговорите за заем и като един вариант на френско-руското лоби, което работи за неговото получаване. С отказа от трасето Деве баир-Куманово напрактика се ликвидира конкуренцията на Южния вариант на Адриатическата железница през Скопие-Гостивар-Дебър-Елабасан- морето, като се удължава ненужно или в най-добрия случай е необходимо преместването му на юг през Градско, Прилеп и Битоля за Валона.

Българското правителство прилага по-различна тактика. Едновременно с получаването на поверителната дипломатическа информация, която веднага се изпраща за анализ в две министерства, се дава гласност на турските предложения. Официозът, вестник "Мир", позовавайки се на турски източници, публикува кратки съобщения за новия проект. Едновременно с това са подадени сигнали за отлагането на обявения търг за строителство на линията Радомир-Дупница, като са отхвърлени предположенията за пълен отказ от изграждане на този обект.[272] Двете уведомени ведомства са Министерство на обществените сгради, пътищата и съобщенията и Военно министерство, от които е поискано мнение за старите проекти и новата турска идея. От техния отговор зависи изработването на цялостна позиция по железопътната политика към Македония.

Докато се изработи официалното становище, повечето въпросителни за жп линията Радомир-Дупница отпадат. Правителството отменя насрочения търг и отказва нови преговори с английската финансова къща за сключения заем. Изричното условие за изпълнението на договора след пропускането на уточнения срок за първоначална вноска (март 1911 г.) е превеждането на най-малко 2 милиона лв или цялата сума, след което да се проведат нови преговори.[273] По този начин са спрени правителствените действия за изграждането на по-голяма част от железницата, която трябва да се свърже с турската по долината на р. Струма или с новото трасе. Единствената възможност за свързване между двете държави в Македо-

ния остава построената жп линия до Гюешево. Не може да се приеме, че действията на кабинета са провокирани само от неизпълненото споразумение за заем, защото една от декларациите му е за намерението строежът да се финансира от държавния бюджет. Отлагането е по-скоро сигнал за твърдата решимост да се отстоява като най-важна точка за България свързването на Деве баир.

Като възможност за съединително място, Деве баир се допуска и в проекта по р. Брегалница. Българска телеграфна агенция съобщава от Цариград, че задачата на техническата комисията е да проучи трасето Градско-Щип-Кочани-Деве баир.[274] Докладите на военните и железопътните специалисти отхвърлят всякаква възможност за този вариант, но и за цялото трасе по р. Брегалница. Първи дават отговора си от Военно министерство. По отношение на другите две основни трасета, към Куманово и към Демир Хисар, тяхната позиция се припокрива с изразената през 1907 г. Отхвърлено е твърдението за военностратегическото значение на първото направление, като привиден повод от турска страна да прикрие по-важни мотиви. Потвърдено е обаче значението на линията Радомир-Дупница при евентуална война с империята. Новопредлаганият проект Градско или Криволак-Щип-Кочани-Царево село-Горна Джумая е оценен от военните специалисти като заплаха за България, защото в тези зони се очаква съсредоточаването на турската армия при евентуална война. Те сравняват икономическия потенциал на трасето между Кочани и границата с оспорвания от турците потенциал на района около Крива паланка и достигат до извода, че първият район има същата характеристика и с нищо не превъзхожда другия. Като приема за най-важен проекта към Скопие и перспективата за свързването му с Адриатическо море, Военно министерство препоръчва на Кабинета: "1) Да се настоява пред Турското правителство за скопчването на Гюешево с Куманово; ако това не бъде приемливо, то в такъв случай трябва да се спре върху посоката Гюешево – Криворечна Паланка, Клисели (дн. Св. Николе), Велес, а само в краен случай – Гюешево, Кратово, Щип, Градско. 2) По никакъв начин не трябва да се даде съгласие за скопчването на нашите линии с турските при Г. Джумая, догдето предварително не се свърже Гюешево с Криворечна Паланка и линията Скопие-Солун при Велес, или при Градско.".[275]

Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията също отговаря изчерпателно на поставения проблем. Без да скриват недоволството от новия ход на събитията, железопътните специалисти анализират и отхвърлят предложения проект. Според тях са възможни три варианта за непосредствено свързване – първият от Царево село през дола на с. Турско Габрово, тунел под границата, долината на р. Речица, р. Елешница и след това към Кюстендил или Дупница; вторият от Царево село-дола при Гаврил-тунел под границата-р. Елешница и пак към Кюстендил или

Дупница; третият от Царево село през с. Град, тунел под Звигор планина-р. Клисура-Горна Джумая-Бараково-Кочериново. При трите трасета в тази последователност се предвижда тунел, с дължина от 4400 м, 3675 м и 3150 м.

Анализират се и други две познати трасета за свързване при Деве баир. Едното е с направление Криволак или Градско-Щип-Кочани-Девебаир, а другото Щип-Кратово-Крива паланка-Деве баир. Първото се приема като възможно по реките Крива и Кочане с преминаване под връх Султан тепе с тунел, дълъг около 6500 м, на надморска височина от 1200 м и множество изкуствени съоръжения. Второто има по-благоприятен терен, но за преминаването от водосбора на Крива река към р. Брегалница също се предвижда тунел от 1890 м.

Отхвърлят се и турските мотиви за отказ от Кумановското направление. С аргументи от османските жп проекти се счита, че вододелният тунел под Деве баир не надхвърля 1800 м, линията не е повече от 87 км и би струвала най-много 17 мил. лв. Сравнявайки я с другите проекти, железопътните специалисти считат, че тя е най-евтиният вариант. Икономическият потенциал на долината на р. Брегалница не е приет като мородавен мотив за двустранните интереси и са противопоставени факти за перспективата, която се открива на Кумановското трасе при свързване с Адриатическо море. "В заключение Министерството ми намира, че новият проект на Императорското правителство за скопчването на Турските с Българските железници чрез една нормална линия през Щип-Кочане-Царево село е неприемлив във всяко едно отношение, както по отношение направлението на линията, така и по отношение стойността на работите, с които българското правителство ще бъде натоварено по провеждането на съединителната линия, било като се излезе от станция Кюстендил, било от града Дупница. Колкото се отнася до свързването през Кочане за Девебаир, ние мислим, че Турското правителство само ще се откаже от този проект, защото изпълнението му ще струва много по-скъпо отколкото скопчването през Крива Паланка-Куманово." – препоръчват на Правителството от Министерство на обществените сгради и специализираното му поделение – Главаната дирекция на железниците и пристанищата.[276] За жп специалистите трасето по р. Брегалница и р. Елешница е известно като възможност още от 90-те години на XIX в., но не е включено в държавните планове. За тях и за военните реализацията на основните направления трябва да остане в същата последователност, както до предлагането на новия проект. Допустимият компромис е единствено за част от трасето и крайната точка на Скопското направление. Тук военните са по-склонни да отстъпят, като приемат изместването на юг към Велес или в краен случай до Градско. Железопътните специалисти, позовавайки се на терена, разсъждават по-реалистично и предричат, че самите турци ще се отка-

жат от значително по-трудните варианти, особено тези, които преминават Осоговския масив. Двете ведомства дават оценки и напътствия, които да послужат не само за основа на българската железопътна политика към Македония, но показват последователност при твърдото отстояване на националните интереси. Препоръките напрактика се припокриват с политиката от края на управлението на Ал. Малинов.

Мнението на двете министерства с кратки инструкции е изпратено на М. Сарафов в началото на май 1911 г. Ив. Е. Гешов настоява свързващото направление да бъде Гюешево-Куманово и се мотивира с предишни преговори и обещания. В най-лошия случай възприема като възможен компромис гледището на военните за крайни точки при Велес или при Градско. Нарежда на българския дипломатически представител мотивирано да отхвърли новото предложение, като за целта подготви специална нотица, предназначена за турското правителство.[277]

Отделно с мисия е натоварен директорът на БДЖ инж. Богдан Морфов, който посещава Цариград и разговаря с представителя на Източните железници Милер. Уточнено е, че компанията поддържа направлението Куманово-Деве баир и има от турците съгласието за правото на строителството му. По отношение на трасето по р. Струма ориенталците са твърди противници на жп линията Драма-Кавала и имат колеблива позиция към Демир Хисар-Горна Джумая.[278] Б. Морфов е натоварен от министър-председателя с изготвянето на доклад, който на 25 май 1911 г. е връчен на турския пълномощен министър в София Асъм бей. Дипломатът е запознат с българската железопътна мрежа, с нейния основен възел София и с виждания за значението на жп възела Скопие като център на турската мрежа в западните предели на Империята. Бъдещето на тези възли и търговско-икономическото им значение са в основата за тяхното належащо свързване. Използвано е сравнението на това трасе с направлението София-Демир Хисар-Солун или Орфано и перспективите, които дава свързването му с Адриатическо море. Основната цел на българската страна е да постигне максимален взаимен икономически интерес, като привлече товаропотока по трасето през София-Кюстендил-Скопие.[279] Същият специалист анализира направлението за свързване между Западна България и Македония и мотивирано отхвърля всички конкурентни варианти на Деве баир-Куманово. Интересно е направеното сравнение: "Свързването на София с Турските западно-европейски железници при село Градско е същото, каквото свързването на Скопие с Ихтиман или някоя малка станция по главната ж.п. линия София-Пловдив."[280] Българското правителство провежда сериозен дипломатически натиск, като използва всички преки канали за въздействие върху турската страна. Освен легацията в Цариград, позицията е съобщена чрез турското посолство в София. Отделно са сондирани Източните железници за мнение и отношение към двете познати трасе-

та – Скопското и по долината на р. Струма. Правителството в този момент е предпазливо към действия, ангажиращи трети страни за българско лоби по железопътния въпрос.

Пълномощният министър в Цариград се опитва да убеди висшите турски ръководители в правотата на българската позиция. Проведен е специален разговор с великия везир Хак паша, в който М. Сарафов се позовава на вече постигнатите резултати и за стремежа проектите да следват естествените природогеографски направления. Везирът обяснява новото турско предложение с финансови причини, породили обединяването на двете стари трасета в едно ново.[281] Отделен разговор посланикът води и с външния министър Рифат паша. Аргументацията в този случай е насочена да убеди турците в цялостната несъстоятелност на трасето през Щип-Кочани-Царево село. Като български ангажимент М. Сарафов заявява готовността от едновременното свързване на двете стари направления при Деве баир и Бараково. Турският министър иска и веднага получава специално подготвена бележка.[282] В документа българският пълномощен министър синтезирано пресъздава официалната правителствена позиция и изтъква две основни причини срещу трасето по р. Брагалница. В случай че България приеме, трябва да изостави вече построения участък Кюстендил-Гюешево и да изгради нов по р. Струма и р. Елешница до турската граница. Отдалечаването от железопътния възел Скопие е втората причина за отрицателната позиция.[283] М. Сарафов провежда специален разговор с австроунгарския посланик Палавичини, като се позовава на техния интерес да подкрепят Източните железници. Компанията показва желание да се ангажира с проекта Куманово-Деве баир, но българският дипломат е резервиран за съдействието на Виена, която в този момент официално декларира подкрепа за Сръбската адриатическа железница, и от сдържаната позиция, демонстрирана от Палавичини.[284] Първите опити да се обори турската позиция не се увенчават с успех. Компромисите, които българската страна е склонна да направи, са свързани с другите две трасета и по отношение на направленията, и за срока на свързване. Твърдо отрицателно обаче остава мнението за проекта Градско-Щип-Царево село-българската граница.

Турските управляващи обявяват своите намерения, но не дават гласност за компанията, която ще се ангажира с построяването на новото трасе. В разговор с турския външен министър М. Сарафов разбира за напредък на преговорите с Френската железопътна генерална режия и за постигнатото съгласие за изграждането на Сръбския проект на Адриатическата железница, на линията Битоля-Решадие и Битоля-Прилеп-Градско. Рифат паша не споменава нищо за идеята Градско-Щип-границата, но от френски източници българският дипломат научава, че е включен в проектоспоразумението. М. Сарафов отново изразява категоричната си позиция.[285]

Директна информация, че направлението по р. Брегалница е предвидено в договора за заем, предоставя турският военен министър. За нея докладва солунският генерален консул А. Шопов. Той провежда няколко разговора с висши представители на провинциалната администрация в Македония, пред които на първо място поставя въпроса за свързването на железниците между двете страни. Убеден от тях, А. Шопов поема мисията да разговаря с турското правителство за подобряване на двустранните отношения и на път за София преминава през Цариград, където провежда разговор с Махмуд Шевкет паша. Дискутират се няколко основни проблема – въпросът с четите, свързването на железниците, необходимостта от амнистия, пресичането на убийствата, спиране на фаворизирането на сръбската пропаганда в Македония и потвърждаването на Екзархийския устав. Турският военен министър заявява, че приоритетното направление вследствие на заема е проектът Градско-Щип-Кочани-Царево село-българската граница, а след него Градско-Прилеп-Битоля. Без да се противопоставя, А. Шопов предлага първо да се приеме закон и да се подпише двустранна спогодба с конкретните ангажименти и крайните дати. В противен случай протакането може да продължи безкрайно.[286]

Запознат от А. Шопов с информацията от проведения разговор, М. Сарафов иска нова среща с великия везир. На категоричното заявление, че България няма да отстъпи от свързването при Деве баир и Бараково, но може да се преговаря за крайните точки, Хак паша противопоставя турското решение да се строят две жп линии до Адриатическо море и все още неокончателното мнение за направлението на проекта от Щип до границата. Външният министър Рафит паша в присъствието на М. Сарафов разговаря по телефона с министъра на обществените сгради, от когото разбира за проучване на проекта от френски инженери и за проявен интерес от Компанията на Източните железници. Българският дипломат използва като свое оръжие срещу турските планове напомнянето, че за свързващите точки е необходимо съгласието и на двете правителства.[287]

Информация за започнатите проучвания Ив. Е. Гешов получава и от Военно министерство. Началникът на генералния щаб му препраща рапорт от началника на Седма дивизионна област от 4 юли 1911 г. Военните установяват, че двама турски инженери проучват трасето и поставят условни знаци от Щип през Царево село до границата при местността "Черната скала". От разузнавателните сведения става ясно, че икономическите мотиви са официалната версия за предпочитането ѝ пред проекта Кюстендил-Куманово. Не се скрива военното значение, защото свързва турския дивизионен център с граничната зона. Мнението на инженерите е поради лесния терен линията да се постои за по-малко от две години, като се използват за работна сила провинили се войници.[288] Усилията от българска страна да се промени турската позиция не дават съществени резултати.

Двете държави държат на своите намерения и не предприемат ясни действия дори за постигането на взаимен компромис. Турция отстоява твърдо своя план и не дава гласност на конкретните ангажименти при преговорите с Френската генерална режия. В Цариград изглежда окончателно приемат предлаганата формула за заем от френски банки, голяма част от който се предвижда за изграждане на жп мрежата на Балканския полуостров. Политическото влияние, което се упражнява чрез отпускания капитал, застъпва вижданията на страните, подкрепящи Сръбския адриатически проект като приоритет за железопътното развитие на Османската империя.

През първата половина на 1911 г. се водят активни преговори не само за заем, но и за окончателното определяне на трасето на Адриатическата железница. Освен Сръбския и Черногорския проект, под германско влияние турското правителство предлага южен вариант – през Скопие-Гостивар-Дебър до морето при Медуа. Този вариант е отхвърлен на заседание на Синдиката за изграждане на Адриатическата железница, проведен през юли 1911 г. в Париж. Решено е да се подкрепи сръбският вариант Мъдраре-Призрен-Сан Джовани ди Медуа и на директора на Генералната режия е наредено веднага да поиска концесията. На 16 юли 1911 г. в Цариград е подписан договор между турското правителство и Генералната режия за проучването и правото на строеж и експлоатация на няколко жп линии, на първо място от които Адриатическият проект по направлението Мъдраре-Прищина-Призрен-Дебър-долината на р. Мати-Сан Джовани ди Медуа-Шкодра.[289]

Преговорите и подписването на договора се следят внимателно от българската общественост. Официозът "Мир" отделя място на хода и резултатите от усилията на Генералната режия, но и на подготвяния договор за заем от френски банки, от който 25 мил. турски лири се предвиждат за железопътно строителство. Едновременно с проучването на Адриатическата линия, на Балканския полуостров Генералната режия получава проектирането на направленията Битоля-Ресен-Охрид-Горица-Янина-Адриатическо море, Ресен-Охрид-Дебър и Битоля-Прилеп-Градско-Щип-Кочани-Царево село-българската граница.[290] С анализ на договора излиза и ведомственото списание "Железопътен транспорт". Разглеждайки всяко трасе поотделно, най-голямо внимание се обръща на свързващото направление към българската граница. То се отхвърля като възможност и базирайки се на познатите проекти, се поддържа свързване при Гюешево с компромисите, ако не към Куманово, трасето да преминава за Скопие, Велес или през Кратово за Щип.[291] Подписаният договор очертава железопътната мрежа на Западните Балкани с две трасета от Адриатическо море до съседни на Турция държави и една свързваща ги линия. Това е победа за Франция, Италия, Русия и Сърбия, защото се изпълняват техните стремежи след ескалирането на железопътния въпрос през 1908 г.

Северното трасе напълно отговаря на сръбските интереси, защото преминава през Косово и до Западна Македония, а посредством свързващия участък с южното трасе на Адриатическата жп линия се открива втора жп връзка за проникване в тази географска област. Италия също получава две възможности за икономическа инвазия, към които се стреми от дълго време. Удовлетворени са румънските и френските икономически и руските политически интереси.

За голяма радост в Белград докладва пълномощният министър А. Тошев. Той споменава за подкрепата не само на пряко заинтересованите държави, но и на Англия като контрапункт на австро-германското проникване. За България дипломатът счита, че и двете основни линии нямат положително значение. Неговото мнение е да се поискат корекции на свързващото направление, което може да се окаже донякъде полезно.[292]

М. Сарафов събира конкретна информация за договора в Цариград. Той разговаря с великия везир и с министъра на външните работи и се запознава с оригиналния текст на документа. Според министъра Турция предоставя документите от направените проучвания за участъка Градско-българската граница и не поема финансов ангажимент за нови проучвания. Той настоява двете държави да уточнят мястото на свързване и подписването на съответния протокол.[293] Великият везир приема необходимостта от споразумение, но отхвърля точното определяне на мястото, преди да се приключи проучването, което той очаква да продължи около една година. М. Сарафов предлага да се обмисли формула за "принципно съгласие".[294] България изпада в сложна ситуация. Пред реализация са възможно най-неизгодните варианти за железопътното развитие на Западните Балкани и на непосредственото свързване с Турция. Остава единствено твърдо да се отстоява Деве баир като най-изгодна за България точка на свързване между двете държави. За разлика от всички други аспекти, този се нуждае от конкретното българско съгласие.

Правителството подготвя своя делегация за потенциалните преговори, като от Министерство на обществените сгради е определен главният директор на постройките на железниците и пристанищата Г. Лазаров, а Военно министерство делегира полковника от Генералния щаб Нерезов.[295] Временно управляващият министерството на външните работи Т. Теодоров счита, че турският подход връща българското мнение на предишната позиция твърдо да се настоява за трасето Куманово-Деве баир. В края на септември 1911 г. той съобщава на М. Сарафов, че проектът Градско-Щип-Царево село-границата е турски ангажимент към Френската режия и може да си го строи за свои вътрешни цели. Свързването отново е подчертано като двустранен, а не само турски интерес.[296] Българското правителство окончателно се установява на становището да остави Турция да строи вътрешната си жп мрежа по свое усмотрение, но да не отстъпва

от приоритета си за Скопското направление и свързването на Деве баир. Втвърдяването на позицията съвпада с промяна на политическата обстановка на Балканите.

През септември 1911 г. започва Итало-турската война. Както подчертава сръбският изследовател на Адриатическата железница Димитрие Джорджевич, отново политически събития осуетяват почти договореното ѝ строителство. През 1908 г. първоначално Младотурската революция, след това разгорялата се анексионна криза, започването през 1910 г. на албанско въстание и накрая избухването през септември 1911 г. на Итало-турската война все отлагат за неопределено време окончателното проучване и започването на нейното изграждане.[297] Въпреки това са предприети някои дейности по трасирането на приетия вариант. Изпратеният да проучи линията в Шкодренски вилает инж. фон Каф споделя на Н. Колушев в Цетине своето мнение, че в основата на всички проекти е Турският генерален щаб. По негово искане е променено трасето през Дебър и р. Мати, което е най-тежкият участък. За прокарването на проекта Битоля-Градско-Царево село водещи са също турските интриги – "за тях е станало органическо желание да правят всичко, което е от естество да ни бъде неприятно.".[298] Споделеното мнение само потвърждава съмненията за целенасочено протакане от страна на Високата порта, а не за сериозен икономически интерес. Това обаче е само част от истината, защото тези проекти са не само турски интерес, но зад тях стоят няколко велики сили и балкански държави, които също преследват свои дългосрочни цели в Македония и въобще в целия регион.

Политическите събития подтикват България към нов външнополитически курс. Надделява мнението за започване на преговори с балканските държави и на първо място със Сърбия, за създаването на съюз. Правителството показва склонност в търсенето на териториален компромис по отношение на Македония. Итало-турският военен сблъсък провокира Високата порта да направи необходимите стъпки за подобряване на отношенията с България.[299]

Започването на войната е само един от факторите, водещ към промяна на турското отношение. В Цариград е извършена реформа в правителството и за външен министър е назначен Асъм бей. Още първите му изявления дават сигнали за нов подход към железопътния въпрос. Той се доближава значително повече до българските виждания и показва склонност да подкрепи като най-неотложно свързването на Деве баир. Единствено причини от друго естество са повод да поиска от българския посланик отлагане на въпроса за неопределено време. Същата информация споделят и френски дипломатически източници.[300]

На 11 октомври 1911 г. М. Сарафов докладва за разговор, уточняващ конкретните виждания на Асъм бей. Турският външен министър застъп-

ва становището за необходимостта от бързо свързване по направлението Куманово-Деве баир и нарежда проучване на поетите от Високата порта ангажименти до този момент. Отхвърля предявяваните сръбски претенции срещу проекта, като го възприема за вътрешна работа на Османската империя. Изключва и негативно отношение от военните среди. Асъм бей поставя единствено условието срещу свързването на Деве баир България да гарантира свързването при Бараково и повдига въпроса за жп линията по р. Струма. Иска да получи сведения, кое е избраното трасе – през Радомир-Дупница или София-Самоков-Дупница за Кочериново. М. Сарафов не скрива опасенията си от сръбско противопоставяне. Изцяло в течение на водените през последните години разговори, българският дипломат изразява готовността на правителството за едновременно свързване на Деве баир и при с. Бараково, ангажимент, споделян и в края на управлението на Ал. Малинов. Проучването и дискусията за алтернативно направление през Самоков за Дупница не водят до отпадането на проекта Радомир-Дупница и М. Сарафов предвижда свързването да се извърши по установеното трасе. Неговото основно предложение е да се постигне принципно съгласие и двете страни да подпишат съответните документи, като поема ангажимента да предостави свой писмен вариант.[301] От София Ив. Е. Гешов нарежда за необходимостта бързо да се прокара през турския кабинет въпросът за железопътното свързване и търговската спогодба.[302] Опасенията на Асъм бей, който поема ангажимента да убеди колегите си и великия везир, са българските искания да не изглеждат като политически натиск. Лобирането му се потвърждава от други министри и някои чуждестранни дипломати.[303] Първите действия на новия външен министър са окуражителни за българските интереси. Те потвърждават стремежите на София да получи най-изгодна възможност за свързването на железопътните мрежи, без да са нужни компромиси. Не може да има особен ентусиазъм, защото всичко, предприето от Асъм бей, е негово индивидуално мнение, а не официална позиция на цялото правителство. Турският външен министър действа предпазливо, въпреки потвърдената от други източници откровеност на заявената позиция.

Необходими се оказват настъпателните, но с подчертана доза деликатност действия. Асъм бей поддържа своето становище и настоява за неофициална писмена информация, която българският пълномощен министър своевременно му предоставя. Докато външният министър лобира в Министерския съвет, не така категоричен е турският военен министър. Той застъпва пред М. Сарафов известните мотиви в подкрепа на трасето Градско-Щип-Кочани-Царево село и необходимостта да се изчака, защото империята има подписан договор.[304]

Настоятелните действия на Асъм бей обаче задвижват специализираните ведомства. Министърът на обществените сгради Хулуси бей споделя

с М. Сарафов за възложените бързи изчисления на участъка Царево село-Бараково. Според него най-трудни са районите Кочани-Крива паланка и Царево село-Горна Джумая поради преминаването на планински масиви. Пълномощният министър заявява твърда решимост да се отстоява свързването през Гюешево, а в случай, че Турция изгради жп линията Куманово-Деве баир, България се ангажира с построяването на Дупница-Бараково.[305] След няколко дни военният министър съобщава на М. Сарафов за приключилите с отрицателен резултат проучвания на участъка Кочани-Крива паланка и заявява, "че не оставало освен да се направят двете железници Куманово-Кюстендил и Дупница-Демир Хисар.".[306] Вътрешната опозиция в турския кабинет бавно променя своето мнение. Необходимостта от време не е само за убеждаване, но и за практически доказателства в полза на приоритетите, поддържани от България. Постепенно позицията на трите най-важни за железопътния въпрос министерства се доближават и достигат до съгласие свързването да се осъществи на Деве баир и Бараково.

Турция предприема действия и за още един важен участък в Северна Македония. От двата предлагани варианта за трасе на жп линия Скопие-Тетово-Гостивар представители на Генералния щаб и на Компанията на Източните железници се спират на по-изгодния, в близост до шосето между тези градове, и натоварват специална комисия да извърши необходимите уточнения.[307] Този проект има не само локално значение, а свързан на изток и на запад, става част от един известен вариант на Адриатическата железница.

Едновременното активизиране на проектите Деве баир-Куманово и Скопие-Гостивар не е желано от сръбската политика. Опасенията за намеса от Белград до голяма степен отново се оправдават. Под формата на шеги между генералните консули в Солун А. Шопов и Балукчич се провежда неприятен разговор. Свързването на българските железници при Куманово или Градско за Балукчич е въпрос, "който не може да не предизвика борба на живот или смърт от страна на Сърбия, защото това скопчване щяло да причини големи пакости на нейното национално дело и на сръбската адриатическа линия.".[308] Ив. Е. Гешов проверява тази информация, като изрично иска мнението на пълномощния министър в Белград.[309] А. Тошев докладва за непримирима враждебност към трасето Кюстендил-Куманово и подкрепя казаното от дипломата – "вярно отразяват възгледа на сръбското правителство и на общественото мнение тук по тоя въпрос.".[310] Последователни при преследване на целите си, сърбите веднага след постигането на някакъв напредък за реализация на Скопското направление започват своевременни контрадействия. В този случай те дори действат демонстративно, без да се прикриват, и директно заявяват намеренията си. В предишни години постъпват по-прикрито и предприетите начинания

стават достояние за българската дипломация от втори лица. Арогантната откровеност, прикрита зад шеговит тон, показва готовност за безкомпромисни действия.

Явно тези опасения провокират М. Сарафов да поиска повече предпазливост при воденето на преговорите от Асъм бей. Турският външен министър категорично се противопоставя на възможността линията да създаде предпоставки за разрастването на българското влияние и вижда само икономически ползи. За разлика от тази позиция той има опасения за усложняването на въпроса, защото в архива на Великото везирство липсва султанското ираде, издадено за изграждането на направлението Кюстендил-Куманово. В хода на разговора външният министър поставя вакъфския проблем и постепенно го обвързва с железопътния, като се позовава на възможна опозиция в Парламента.[311] Превантивните мерки за парирането на очакван сръбски натиск в Цариград довеждат до декларирането на твърдо турско несъгласие с възможността от вслушване в техните мотиви. Елиминирането на обикновено изтъркваната като една от основните причини за несъгласие с жп свързването, автоматично не разчиства всички въпросителни. В познатия стил турците се опитват да получат решаването на някой друг проблем от двустранен характер, което е форма на дипломатически шантаж.

Нежеланието да се обвързва железопътното свързване с други въпроси дава резултат, но турците продължават да протакат преговорите и да поставят още условия. В края на ноември 1911 г. Асъм бей споделя готовността за официален отговор и за писменото съгласие от Министерството на обществените сгради за проектите Куманово-Гюешево и Демир Хисар-Бараково. Пред М. Сарафов той разговаря с военния министър Махмуд Шевкет паша, който поставя искането едновременно с двете линии да се построи за вътрешнодържавни цели железницата Градско-Кочани.[312] Положителните становища на Турското министерство на обществените сгради, Външното и Военното ведомство за свързването при Деве баир и Бараково, се потвърждават и от разговор на Махмуд Шевкет паша с руския дипломат Чириков. Военният министър заявява за предстоящо споразумение с България за двете свързвания.[313] Настъпателните действия на българския пълномощен министър в Цариград, упрекван често в упражняването на натиск, дават необходимия резултат. Основните правителствени фактори се съгласяват на направленията и точките за свързване, предлагани от България. Турция си запазва правото да построи считаната за най-важна част от жп линията по р. Брегалница, което, независимо че засяга българската сигурност, е важна част от нейните интереси, и София трябва да се съобрази с това.

Въпросът за железопътното свързване между България и Македония живо интересува не само правителството. Опозицията в Народното съ-

брание също проявява интерес и дупнишкият депутат В. Кознички прави специално питане, адресирано до премиера Ив. Е. Гешов. Министър-председателят не прибързва с отговора, а преди това иска становището на М. Сарафов, какво конкретно може да съобщи на въпросите: "1) Водят ли се преговори с Турското правителство за скопчването на нашите железници с турските – а) през Гюешево (Деве баир) с Куманово и б) през Радомир-Дупница с Г. Джумая? 2) В какво положение се намират тия преговори".[314] Ръководителят на правителството предпочита да формира отговора си с изричното становище на преговарящия дипломат, защото прибързана стъпка може да навреди на постигнатото до момента съгласие. Той явно не иска за кратковременни вътрешнополитически цели да пропилее постигнатото с много усилия и е склонен да запази някои факти в тайна, вместо да сподели всичко постигнато и да навреди на преследвания краен резултат.

След спирането на процедурите около проекта Радомир-Дупница коалиционното правителство не изоставя напълно железопътното развитие на Югозападна България. Актуализиран е приетият за построяване през 1897 г. проект София-Самоков. Правят се проучвания на трасето за Самоков и продължаването му до Костенец.[315] Железопътните специалисти приемат като най-изгодно следването на горното течение на р. Искър. Освен направлението от Самоков до Костенец, което се възприема като необходима алтернатива на съществуващата жп линия Костенец-Вакарел-София, има възможност за второ свързване на Самоков с Дупница. Предложенията за подобна връзка достигат до турските управляващи кръгове и са повод за коментар с българския пълномощен министър в Цариград за окончателния вариант на свързващо направление за Кочериново. Сред позитивните страни на новия проект са създаването на независимо направление от претоварения с трафик Владайски вододел, стратегическото му значение за отбраната на държавата и повишаването на товаропотока на иначе локалната линия до Самоков. Негативните страни са значително повече необходими инвестиции поради трудностите на терена, в сравнение с конкурентния участък Радомир-Дупница, който се възприема за относително лесен за изграждане, и значително по-евтин.[316]

Активност отново показва дупнишкото гражданство. Проведен е специален митинг, излъчена е делегация, която заминава за София и провежда разговори с министър-председателя Ив. Е. Гешов и министър Т. Теодоров. От страна на правителството са дадени гаранции за проучване и последващо финансиране на проекта Радомир-Дупница-Кочериново.[317] Внасянето на нов законопроект за индустриалните железници, който създава възможност за изграждане на това направление от Бр. Балабанови, става повод за повторен митинг в Дупница. Недоволства се от перспективата за монополизация на всичко в околията от този предприемач и се иска държавно финансиране на обекта.[318]

Остра дискусия за железопътната мрежа в Югозападна България и направлението на свързващата железницата към Кочериново се провежда в Народното събрание. Непосредствен повод за нея стават предложенията във внесения законопроект за извънредните приходи и разходи за 1912 г. Правителството предлага проучването на няколко нови жп линии и заплащане на имоти, предвидени за отчуждаване по вече утвърдени за строителство направления. Опозицията атакува мнозинството с редица свои нови предложения и отхвърля като несъстоятелни част от внесените за приемане. Наред с предвидените за започване на строителството, е проектът София-Самоков. Повод за отхвърлянето на тази линия е фактът, че в закона, предвиждащ изграждането ѝ, не е спомената началната точка. М. Такев дава примери за ежегодните разходи за поддръжка на шосето София-Самоков и счита, че жп линия по долината на р. Искър също ще струва много скъпо за ежегодна издръжка. Той предлага вместо това трасе да се предвиди проучването на алтернативен вариант Костенец-Самоков-Дупница и да се изгради едновременно с железницата Радомир-Дупница. В подкрепа на своето виждане М. Такев включва освен икономическото и стратегическото значение на този проект. Финансовият министър Т. Теодоров, без да отхвърля напълно направеното предложение, защитава необходимостта от пряка жп връзка между София и Самоков.[319]

Още по-сериозно противопоставяне се проявява при разглеждане на предложенията за отделните жп проекти. Опозиционният депутат от Кюстендилски окръг В. Кознички прави дълго изказване за належащата необходимост от построяването на линията Радомир-Дупница-турската граница. Той сравнява значението на този проект и на предложението София-Самоков. Направлението за Самоков е определено като локално, икономически неизгодно, с изключение на летния сезон за курорта Чам кория (дн. Боровец). Връзката за Костенец също е отхвърлена като безперспективна в близък период от време. В. Кознички извежда положителните характеристики на лансирания от него проект за разработването на Бобовдолския каменовъглен басейн, за експлоатацията на Рилските гори от Бр. Балабанови, за развитието на тютюнопроизводството и други селскостопански отрасли в Дупнишко и за разрастване на курортното значение на Рилския манастир. Отделно са изведени военностратегическото значение на линията за България и след евентуалното свързване с турската железопътна мрежа при Кочериново, превръщането на цялото направление в международно трасе. Депутатът предлага включването на линията Радомир-Дупница-Кочериново на първо място в законопроекта за финансиране.

Най-сериозни са дебатите между него и министъра на обществените сгради Антон Франгя. Министърът няколко пъти взима думата или апострофира отделни твърдения. Той отхвърля съмненията за сделка с

Бр. Балабанови за построяването от тях на индустриална железница от Кочериново до Радомир, но защитава възможността за проучване и строеж на участъка Самоков-Дупница. Декларираната правителствена цел е вместо една, да се изградят две линии в Югозападна България. В този дух се изказва и финансовият министър Т. Теодоров. Той се опитва да успокои недоволството от липсата на трасе по р. Струма и устно декларира подкрепа, но не се съгласява на предложението за незабавно включване в бюджета като извънреден разход. На безспорно важното в държавно и международно значение министърът противопоставя друго не по-малко необходимо трасе: "Нещо повече ние ще съединим цяла Южна България през Баня-Костенец-Самоков-Дупница с Кюстендил и ще имаме една погранична линия от Харманли до Кюстендил, която ще сервира една местност, годна за търговски обмен, и която ще следва стария път на съобщение на Тракия с Македония и с Бяло море.". При второ четене непосредствено преди гласуването докладчикът предлага сред линиите, предвидени за проучване, трасето Костенец-Самоков-Дупница и успява да го включи в закона.[320] С парламентарен трик не само е гласувано началото на строителството на линията София-Самоков, но са одобрени финансите за изготвяне на проект за железница Костенец-Самоков-Дупница. Парламентарният дебат показва непосредствените намерения на Правителството да потърси алтернатива на участъка Радомир-Дупница, но без да се откаже окончателно от него. Спорът не е за необходимостта от него по принцип, а за времето на изграждането му. Изглежда коалиционният кабинет на Ив. Е. Гешов търси мотив за забавяне на строителството по долината на р. Струма преди окончателното споразумение с Турция и започване на изграждането на двете свързващи направления от нейна страна. Неоспореното икономическо и военностратегическо значение отпадат пред политическата необходимост от забавяне на строителството на жп линията Радомир-Дупница.

Техническата комисия за постройка на железниците и пристанищата при новосъздаденото Министерство на железниците, пощите и телеграфите извършва възложеното от закона проучване и предлага строителството да се реализира по подготвените планове на трасето Радомир-Дупница-Кочериново, според които за дължината от 67 км са необходими 7,5 мил. лв. Посочени са нерационалните страни на конкурентния вариант Самоков-Дупница и Самоков-Костенец.[321] Жп линията Радомир-Дупница-Кочериново остава неизменна част от подготвяните през 1912 г. законопроекти за постройка на отделни жп линии и за разширяване на цялата мрежа на БДЖ.[322] Правителството нарежда и необходимите теренни проучвания за изготвяне на проекта София-Самоков-Дупница-Кочериново-граница.[323] Железопътни специалисти лансират изцяло нов вариант на железница между Дунав и Бяло море по направлението Никопол-Плевен-Ловеч-Тро-

ян-Карлово-Пловдив-Чепеларе-Смолян-Бук-Кавала. Основният мотив за неговото преимущество, независимо че преминава две труднопроходими планини (Стара планина и Родопите), е по-късото разстояние от тези през Дупница и Демир Хисар с 214 км и през Кюстендил и Скопие с 272 км.[324] Предлагането на нови направления за свързване на България с Бяло море е не само необходимост, но е задължение на специалистите. Търсят се най-рационалните варианти, които да отговарят на непосредствените цели на държавата. Върху коалиционния кабинет пада отговорността за приемането на основно направление за свързване на страната с Беломорието. Безспорни са двете основни изходни точки, към които се ориентират проучванията – столицата София и свързващото място на границата при Кочериново. По този начин българската страна показва твърдото си намерение за съединяване на жп мрежата си с турската в Македония, но си запазва правото сама да определи своето трасе.

В началото на 1912 г. Високата порта поставя окончателно искането България да се съгласи по принцип със свързването по р. Брегалница. Турските намерения са за постройка, на първо време, на жп линията до Кочани и желаят да получат превантивни гаранции от София.[325] Асъм бей заявява намеренията на правителството да пристъпи към едновременно строителство на жп линиите Куманово-Деве баир, Демир Хисар-Бараково и Градско-Щип-Кочани. Неясното още място на свързване на третото тресе е основание за искане само на принципно съгласие. Външният министър предлага на българското правителство само да избере направлението на линията към Бараково, като предпочита Самоков пред варианта през Радомир. Посланикът в Цариград М. Сарафов е склонен да приеме за откровено мнението на министъра: "Убеден съм, че той залага на уреждането му. Но съмнявам се да сме толкова близо до уреждането му, колкото той искаше да ми го представи.". Основание за песимизъм българският представител намира в обстоятелството, че мнението е само на великия везир и на военния министър, без да се споделя от цялото правителство, и в неясните срокове, които се прехвърлят за определяне в Министерството на обществените сгради. Допълнителното включване на други двустранни въпроси като този за мютевелиите усложнява водените преговори. Регистрирана е и активност на сръбския пълномощен министър в Цариград против трасето Куманово-Деве баир.[326]

М. Сарафов вижда окончателното решение на въпроса с подписването на специална двустранна спогодба. По този начин се отстраняват опитите за обвързването му с допълнителни проблеми. В нов разговор Асъм бей отново изказва оптимизъм, но изчаква определянето на окончателния срок за свързването от разговорите между Министерството на обществените сгради и заинтересованите със строителството две компании – на Източните железници за Скопското и на френското дружество Жанксион, за Струм-

ското трасе. Турският представител апелира за изключителна поверителност, като се опасява от външна намеси и вътрешнополитическа критика, което се споделя от българския пълномощен министър.[327] С тази позиция турската страна напрактика прехвърля проблема на българското правителство. Основните искания, поставени от София, се разрешават, но в замяна на това са необходими няколко жертви. От позицията на правителството на Ив. Е. Гешов зависи дали може да се излезе от подготвената конфигурация, без да се навреди на преговорите и на българските интереси.

Министерският съвет дискутира предложението за възможно трето свързване, но не е склонен да даде своето съгласие, като отхвърля директно обвързването на тази тема с вакъфския проблем.[328] За експертно мнение отново са запитани Военното министерство и Министерството на железниците и за тяхното отношение като краен срок на свързването да бъде определен 1 (14 н.с.) декември 1914 г.[329] С характерната си дисциплина от Военното министерство отговарят първи в кратък срок. Те съветват да не се приемат никакви задължения към направлението Градско-Кочани-Царево село по две причини: "1) в техническо отношение е труден планински терен. 2) не се налага по особени нужди, тъй като се явява средно и е повече от излишно.". За предлагания срок военните не вземат отношение.[330] От Министерството на железниците правят обстоен анализ на възможностите за строителство на предлаганите направления. Със задоволство е прието предложението за едновременно свързване на двете основни трасета, но специалистите считат, че за построяване на линията Куманово-Деве баир са необходими 3 години, а за Радомир-Кочериново 4 години (1 за тръжната процедура и 3 за строителството), или общо за реализация им се приемат 4 години. Като се позовават на старото си мнение от април 1911 г., от железопътното ведомство отново отхвърлят необходимостта от третото свързване. В краен случай приемат след другите две да се направи свързване по р. Елешница към Царево село при местността Черната скала. Министър-председателят Ив. Е. Гешов нарежда на М. Сарафов да се противопостави на третото свързване като безпредметно и му изпраща мненията на двете министерства.[331] Българското правителство не показва склонност да отстъпи от вече постигнатите позиции и отхвърля предложенията за свързването по р. Брегалница и по въпроса за вакъфите. За разлика от категоричното мнение железопътните специалисти показват склонност към търсенето на компромис в краен случай, но на този етап той не се споделя от всички фактори. Българската дипломация приема твърда позиция към турските предложения.

Междувременно М. Сарафов узнава за предупреждението от турска страна към представители на Източните железници и на френското дружество за започване на преговори. От разговори, проведени с представител на френската компания, българският пълномощен министър разбира

за готовността на проектите за трасето Демир Хисар-Бараково. Според компанията, въпреки трудното трасе с дължина от 117 км, строителството може да приключи за 12–15 месеца. Французинът представя карта, на която има отбелязани жп линиите Деве баир-Крива паланка-Кратово-Велес или Градско и Градско-Кочани, но отрича провеждането на проучвания за тях до този момент. За разлика от тях Източните железници твърдят, че нямат готови планове за проекта Куманово-Гюешево. Техните проучвания са насочени към линията Скопие-Гостивар-Дебър-р. Мат-Леш-Сан Джовани ди Медуа-Шкодра.[332] По това време те приключват проучванията на участъка Скопие-Гостивар.[333] Турция продължава да демонстрира декларираното съгласие с пристъпване към последващи действия и ангажиране на реалните изпълнители. Двете компании се оказват на различно ниво на проучвания, но те са утвърдени превозвачи в Империята и имат необходимите правителствени гаранции за конкретните направления. Като представители на чуждестранния капитал, те обаче могат да станат проводник на негативно влияние и има известна опасност да саботират изграждането на обектите.

М. Сарафов провежда два последователни разговора с Асъм бей. Турският външен министър получава категоричен отговор, че въпросът за вакъфите-“мюстесна” е окончателно приключен и не подлежи на промяна. Неудовлетворен от тази развръзка, той повдига отново въпроса за третото свързване. С голяма обществена подкрепа, според него, се ползва направлението към Демир Хисар-Бараково и после Градско-Кочани. Асъм бей се съмнява от строителството на участъка Кочани-Царево село, но с българското обещание е по-лесно прокарването на трасето Куманово-Гюешево. М. Сарафов противопоставя редица факти, но самият той не е убеден в тях: “Ние нямаме средства да спрем направата на тая линия. Не може да намериме мотив да отлагаме третото скопчване…”.[334] Тези свои съмнения дипломатът споделя с Ив. Е. Гешов, но пред турския министър категорично отстоява официалното българско несъгласие за третото свързване. Освен икономически и технически факти, той изтъква в своя защита многократните обещания на Високата порта и загубата на една година и половина в обсъждане на неизпълними искания. Асъм бей не се противопоставя директно и само споменава за необходимост от консултации с колегите си.[335] Турският външен министър продължава да обвързва железопътния с вакъфския въпрос. От разговор с английския посланик в Цариград М. Сарафов стига до заключението, че двата проблема се представят от Асъм бей за обединени и железопътното свързване напрактика е окончателно решено.[336] На категоричното българско становище турците прилагат също своето категорично мнение. Стремежът да се разделят двата въпроса и третото свързване да отпадне, не получава първоначалното съгласие на управляващите фактори в Цариград. Българското правител-

ство получава сигнали за необходимостта от компромис и от дипломатическия си представител в Османската империя.

За компромис показва склонност и Военното министерство в София. Съгласието се обвързва с гаранцията, първо, да се реализира свързването по направлението Куманово-Деве баир, след това Горна Джумая-Дупница и на последно място през Градско-Кочани-Царево село. Най-изгодният вариант за последното трасе е свързването да се осъществи в долината на р. Струма, а не при Черната скала.[337] Военните специалисти дават своето положително становище само за трасето по р. Брегалница, като отново се опитват да избегнат възможността от трето свързване. Те са склонни да признаят невъзможността Турция да бъде принудена да се откаже от тази жп линия. В замяна на това настояват, от друга страна, да получат по-изгодна за България точка за свързване, която се припокрива с второто място при Бараково. Така се лансира по-дългият и труден за изграждане проект, което може да се приеме като индиректен опит Високата порта сама да се откаже от тази възможност.

Докато протичат процеси на промяна на българската позиция, в турските управляващи среди също подават сигнали за прегрупиране на приоритетите си. На 21 февруари 1912 г. М. Сарафов провежда първа среща с новия министър на обществените сгради Джавит бей. Турският политик заявява своето мнение, което преди това съобщава пред Министерския съвет, за отказ от трасето Демир Хисар-Горна Джумая като твърде трудно и скъпо за построяване. Изказва предпочитание към проекта Градско-Кочани и за предстояща санкция по определяне по-изгодния вариант от военния министър Махмуд Шевкет паша. Пълномощният министър влиза в директен спор с Джавит бей с мотива, че трасето по р. Струма не е българско, а турско предложение, и за предстоящото му изграждане до Дупница. В отделен разговор с Асъм бей М. Сарафов получава същата информация и ново напомняне за въпроса с мютевелиите.[338]

Скоро след тази промяна Турския външен министър съобщава за дискусия в Кабинета по вакъфския проблем и опасенията от трудности при прокарването на железопътното свързване през Парламента. Неговото предложение е, първо, двете правителства да се споразумеят за свързването на Деве баир, като Османската империя построи жп линията Куманово-Крива паланка-границата. След това България да се съгласи на свързването при Бараково и да построи жп линия до там, ако Турция предприеме изграждане на трасето по р. Струма или през Кочани-Царево село до същата точка. Второто предложение се обвързва с мютевелийския въпрос. М. Сарафов предполага, че твърдо е изоставен проектът Демир Хисар-Горна Джумая, и замяната му с Градско-Щип-Кочани.[339] Оформя се съвсем нова перспектива в двустранните железопътни отношения. Новите предложения напълно отговарят на кратковременните български приоритети

за Скопското направление и изолират от пограничната зона приеманите като военностратегическа заплаха трасета по р. Струма и р. Брегалница. Все пак Струмското направление има много повече потенциални ползи за България и затова не се приема толкова безболезнено неговото изоставяне на трети план.

В началото на март 1912 г. не само се потвърждава информацията за новите турски приоритети, но те предприемат конкретни действия за реализацията на проекта Куманово-Деве баир. Високата порта създава първоначална организация за започване на строителните мероприятия. Уточняват се начинът за споразумение с България и наличието на плановете и сроковете за изграждането на трасето. За компания предприемач окончателно се спират на Източните железници, които настояват за формалното юридическо право върху това направление по договорите от 1872 г. Според Грос, ако турската страна предостави изготвените планове, компанията би се задоволила само с кратка рекогносцировка на местността.[340] Възможност за противопоставяне се очаква от Парламента и Асъм бей предлага, вместо специален договор двете правителства да се споразумеят чрез обмяна на вербални ноти. През парламента да мине за утвърждаване само договорът сключен с Компанията на Източните железници. Самият външен министър не е убеден в издържаността на това предложение, защото остават за уточняване проблеми, като общия вододелен тунел и някои други подробности. Той предвижда за шест месеца приключването на подготовката и за четири години изграждането на обекта. България, освен готовност на своята отсечка, трябва да даде съгласие за второто свързване при Бараково.[341] Новината за постигнатото споразумение се разпространява в дипломатическите среди. Австроунгарският посланик Палавичини честити на М. Сарафов за постигнатия успех и за сериозното решение да бъдат натоварени Източните железници със строителството.[342]

От Министерството на външните работи декларират съгласието на българското правителство да се подпише споразумение за двете свързвания с изричното условие те да не бъдат обвързани с вакъфския въпрос.[343] М. Сарафов уведомява за положителното становище Асъм бей, но не споделя предлагания начин двете правителства да се договорят чрез вербални ноти. Затова предлага сключване на специална конвенция, в която да се уточнят всички конкретни параметри.[344] След продължителна дипломатическа борба, започната в края на XIX в., и след няколко писмени обещания, последвани от протакане и отказ или противопоставяне на нови проекти, Турция се съгласява да свърже железниците си с българските в Македония. Най-сериозното постижение е приемането на предлаганата от България последователност, първо, да се изгради жп линията София-Кюстендил-Скопие, а след нея – свързването по долината на р. Струма. Безспорен успех за София е налагането на най-изгодния вариант на трасе – Деве

баир-Куманово, докато по отношение на второто свързване е принудена да направи компромис и да остави турската страна сама да избере своето направление. Друго постижение е отпадането на третото свързване, което, въпреки че е прието като възможен вариант, не се ползва с безрезервната българска подкрепа. При всички анализи Струмското и Брегалнишкото направление са приемани за сериозна военна заплаха. Специалистите от отделни ресори показват преимуществата или недостатъците им и съветват за избора на по-малкото зло. Едни приемат директната връзка със Солун за много полезна от международна гледна точка, други я отхвърлят като вредна за българските черноморски пристанища. Голямото военностратегическо значение на жп линията Градско-Щип-Кочани-Царево село-границата довежда до нейното отхвърляне въпреки перспективите, които има с продължаването ѝ до Адриатическо море. Осъзнавайки невъзможността да принуди Империята да приеме всички изгодни предложения, България залага на разумния компромис, с който успява да реализира необходимия политически резултат и да започне подготовка за следващите конкретни действия към изграждане на жп линията Гюешево-Куманово.

Дипломатическите успехи в железопътната политика към Македония съвпадат по време с не по-маловажни за държавата събития. На 29 февруари 1912 г. след трудни преговори и компромиси е подписан договор за приятелство и съюз между България и Сърбия. В клаузите на придружаващият го таен анекс се предвижда създаването на автономна Македония, но за пръв път се допуска и възможен дележ на областта. Разделителната линия следва югозападна посока по определени коти от българската граница при вр. Голем до Охридското езеро. Териториите, заключени от нея и северната и западната граница на географската област Македония, или районите на Куманово, Скопие, Тетово, Гостивар, Кичево, Дебър и Струга попадат в спорната зона. Всички земи на изток и юг от тази разделителна линия са признати за безспорна българска зона. Съдбата на спорната зона трябва да се разреши от специалния арбитраж на руския император Николай II.[345] Правителството на Ив. Е. Гешов приема да дели територията, през която преминава приетото като приоритетно железопътно направление в Македония. Това споразумение нанася удар не само върху постигнатото от българската дипломация с много усилия турско съгласие, но напрактика отхвърля считания за най-важен трансбалкански железопътен маршрут, по който държавата се свързва с основните морски пристанища и който гарантира превръщането на столицата София в железопътен център на Балканите. Налице е нарушаване на основните принципи на следваната от страната политика по отношение на Македония, а също и на основните цели, поддържани в железопътния въпрос. Съдбата на българщината в Македония тревожи управляващите фактори и те пристъпват към компромис, който поставя под въпрос последователно отстояваната и

показала резултати тактика – железопътното свързване да се реализира по трасето Кюстендил-Куманово.

Независимо от дадените твърди обещания за незабавната реализация на проекта Куманово-Гюешево, от турска страна продължава подготовката за изграждането на цялостната жп мрежа в балканските си провинции. Някои проекти имат нескрит военен характер, защото се внедряват предимно използваните за тази цел теснолинейни линии. За напреднали преговори с френско строително дружество, което да изгради теснолинейка по трасето Лозенград-Одрин-Орта Кьой (дн. Ивайловград/-Кърджали, докладват в края на януари 1912 г. от консулството в Одрин.[346] Военна дековилка се предвижда от станция Суровичево през Серфидже за адриатическото крайбрежие и клон към гръцката граница, като се ангажират пионерни части.[347] Активизира се дейността на Генералната режия, която изпраща пет инженерни бригади за проучване на договорените през 1911 г. трасета. Освен Адриатическата железница, бригадите установяват конкретните точки на проектите в Македония – Битоля-Охрид-Корча, Охрид-Дебър и Битоля-Прилеп-Градско-Щип-Кочани-българската граница. За участъка Градско-Кочани-границата Режията изцяло приема предоставените от турска страна инженерни проучвания. Като краен срок за извършване на наблюденията е приет месец август 1912 г., за да се подготви документацията и търговете да бъдат проведени през април следващата година. От Генералната режия считат за голяма възможност да получат строителството на проучените от тях обекти и да ги реализират за около пет години.[348] Договор за изграждането на жп линията Скопие-Тетово-Гостивар подписват Турското министерство на обществените сгради и Компанията на Източните железници.[349] Вследствие на него на гара Скопие са доставени 10 км спомагателен релсов материал. Проектните срокове за изграждане на 67 км трасе на стойност 400 хил. турски лири (9 мил. франка) е две години.[350] Въпреки войната и нарастващата политическа нестабилност Османската империя продължава да разработва планове за разширяване на железопътната си мрежа. Важно място се отделя на военностратегическото значение, за което говорят видът и направлението на повечето трасета. Турция поддържа проекта по р. Брегалница, което показва твърдото намерение да се изостави на този етап линията Горна Джумая-Демир Хисар. Всичките тези действия са предприети по време на интензивните преговори с България за уточняване на конкретните параметри на споразумението за свързване на железопътните си мрежи.

Турското правителство поддържа инициативна позиция и в Цариград е разпространена държаната в тайна информация за постигнатото съгласие за свързване по направлението към Куманово.[351] Построяването на железопътната линия Куманово-Деве баир е поставено сред въпросите в

тронното слово на султан Мехмед V. В началото на април 1912 г. Високата порта иска конкретни дати за среща на техните с българските инженери на границата, за да се локализира точката на свързване.[352] Съобщено е за готовност сред инженерите от Източните железници да започнат проучването на трасето и мястото на свързване. Оттам предлагат изграждането на общ вододелен трикилометров тунел и настояват на срещата задължително да присъства директорът на БДЖ инж. Г. Лазаров.[353]

За министър-председателя Ив. Е. Гешов свързването на железниците заема водещо място сред неразрешените двустранни въпроси.[354] В качеството му на външен министър той координира всички действия по устройване на срещата между железопътните специалисти на границата за уточняване на мястото на свързването. От железопътното ведомство определят следобеда на 9 април 1912 г. като време за среща между делегациите на границата.[355] Високата порта изпраща като свои представители бригадния инженер Галиб бей и инженер Идрис бей, а от Компанията на Източните железници делегират инженер инспектор Хавнер и секционния началник Фунауер.[356] Според доклада на М. Сарафов от Цариград Източните железници притежават цялостния проект на трасето Куманово-Деве баир. Работата по уточняването на пограничния тунел се прогнозира да се извърши за около една седмица, след което да се подпише подготвеният протокол. Пълномощният министър със задоволство напомня: "Това ще бъдат първите писмени документи, за постигнатото споразумение за скопчване на железниците.". Положителният изход за България и споменаването в тронното слово на свързванията при Гюешево и на гръко-турската граница дразнят официален Белград. Сръбският посланик в Цариград Ненадович недоволства от липсата на Адриатическия проект в словото на султана. М. Сарафов напомня за пречките, оказвани от сръбската дипломация: "При тоя случай сещам се през миналото лято временно сръбския шарже дафер, г-н Балугджич, беше ми казал веднъж какво Сърбия никога няма да допусне да се направи линията Куманово-Гюешево.". Българският пълномощен министър е песимист и за гръцкото съгласие на предлагания от турците вариант Битоля-границата.[357] Сръбската преса коментира българските постижения. Вестник "Дневни лист" характеризира договореностите като голям успех за България и двойно по-голяма загуба за Сърбия в политически и икономически план. В същият дух са определенията във вестник "Пиемонт".[358] Не е неочаквано негативното мнение на белградската преса. Тя споделя изградената и защитавана с десетилетия официална политика на сръбската държава. Интересното в този случай е липсата на информация за дипломатическа активност, целяща провал на постигнатия напредък. Това обстоятелство може да се отдаде на тайния съюзен договор и на факта, че значителна част от трасето преминава през спорната зона. Едно печално обстоятелство, което може при

успешни военни действия и след предвидения арбитраж да определя тази територия и трасето в сръбската държава.

Уточняването на мястото на свързване от специалистите се следи с повишено внимание, а българската преса го прави достояние на широката общественост. Правят се обстойни анализи за значението на направлението Кюстендил-Куманово и причините за дългогодишното забавяне на строителството. Следят се всички конкретни стъпки на инженерите от пристигането на турските делегати в София, заминаването на всички на границата, проучването и определянето на мястото и параметрите на свързващия тунел, подготовката и подписването на съвместните документи и внасянето им за одобрение от Високата порта.[359] Специалистите работят по карта и на местността между 9 и 21 април и на 24 април 1912 г. подписват протокола и придружаващите го документи. Приема се утвърденото от Източните железници място за пограничния тунел и се прави цялостно тахиметрично заснемане от станция Гюешево до един километър във вътрешността на турска територия, с цел да се определят подходите и трасето от двете страни на границата. Изготвят се план и профил на тунела и прилежащата местност. Екземпляр от всички документи по настояване от турска страна е занесен за утвърждаване в Цариград и след подписването от всяка страна те са разменени между надлежните министерства.[360]

В периода на определяне на мястото за свързване М. Сарафов продължава дипломатическия натиск. С Грос от Източните железници уточнява края на юни 1912 г. като възможен последен срок за окончателно приключване на проучванията на цялото трасе. Българският пълномощен министър подготвя и изпраща за съгласуване в София текст на "Споразумение относно съединяването на българските и отоманските железопътни линии".[361] Проектът предвижда свързването на Деве баир, като е оставена за доуточняване само конкретната дата за въвеждане в експлоатация на участъците. Отделно е предвидено второто свързване при Бараково. Инициативата за него е оставена на турската страна, както и сама да избере по коя посока – през Градско-Щип-Кочани или през Демир Хисар-Горна Джумая. Предвидена е същата процедура за определяне на мястото от двустранна комисия в тримесечен срок от поставяне на турското искане. Отделно за уточняване на параметрите при експлоатацията по линията Куманово-Кюстендил се предвижда създаването на комисия.[362] Правителството одобрява проектоспоразумението с малката забележка срокът за конструиране на комисията за свързването при Бараково да бъде намален от три на два месеца. Изрично условие обаче е поставено за формата на споразумението: "Ако Асъм бей настои приемете да се оформи съглашението с ноти, непременно подписани, а не вербални.".[363] Утвърденият от кабинета на Ив. Е. Гешов проект е предаден на Асъм бей. В разговор с него М. Сарафов уточнява междудържавното споразумение да не преми-

нава през турския парламент, след като спогодбата между турското правителство и Компанията на Източните железници има същото значение.[364] За кратък период от време българската дипломация постига сериозен напредък. Подписани са необходимите документи за утвърждаване на свързващата точка на местността Деве баир. Подготвено е и междуправителственото споразумение, като няма спорове по съдържанието му. В него българската страна конкретизира всички аспекти по строителството и експлоатацията на приоритетното си направление Кюстендил-Куманово и отстъпва инициативата за второ свързване при Бараково на турската страна. В краткосрочен план тази тактика може да има благоприятен ефект, но при промяна на политическата или икономическата ситуация необходимостта от второто свързване може значително да се повиши и тогава България трябва да обосновава формалното си право да постави въпроса.

За хода на преговорите Министерството на външните работи държи в течение и българските легации в чужбина. Те са информирани за всяка отминала и предстояща стъпка и за постигнатите резултати. На Н. Колушев в Цетине е съобщено със задоволство за подписания протокол: "Това е несъмнено една крачка напред по отношение разрешение на въпроса за скопчването на линиите, който въпрос остава сега да бъде окончателно уреден чрез едно съглашение между двете правителства.".[365] М. Маджаров от Лондон настоява да се забравят проблемите в миналото, като се съдейства на Източните железници да получат концесията за свързващата линия и да се ускорят преговорите. "Кумановската линия трябва да се почне докато трае Италианската война, защото после Високата порта, по стария си навик ще захване да прави пак политика." – съветва той Правителството. От София го успокояват, че тази компания е избрана за строител на железницата.[366]

Инженер Хафнер от Източните железници прави обход на трасето в турска територия, запознава се и го сравнява с линията Радомир-Кюстендил-Гюешево. Той споделя с министър А. Франгя, че строителството на Куманово-Гюешево ще струва 16,3/4 мил. лв, с което са съгласни и някои турски инженери.[367] В Цариград Грос изказва положително становище станция Гюешево да се приеме за разменна гара, но затова е необходимо конкретно споразумение между двете държави. Според него строителството може да се извърши за три години и железницата да влезе в експлоатация през третата четвърт на 1915 г. М. Сарафов поставя въпроса Гюешево да се приеме за разменна станция пред Асъм бей. Турският външен министър не отговаря нищо конкретно на това запитване, а за сключване на споразумението за свързване шикалкави и накрая отхвърля необходимостта от него.[368] Високата порта отново започва да протака окончателното решение за начина, по който да се реализира напрактика

споразумението с България. Бави се уточняването на крайните срокове и изборът на разменна станция, за която от София с право настояват да бъде избрана гара Гюешево, специално построена с необходимите параметри за тази цел.

През втората половина на май 1912 г. изненадващо от Източните железници поставят пред българското правителство условия за промяна на тарифната политика. Асъм бей предава специална нота на М. Сарафов, който я приема и протестира срещу новите искания. Компанията настоява за намаляване на таксите за превоз на стоки, наложени от БДЖ.[369] От българската легация в Цариград със специална бележка отхвърлят тези искания като неоснователни и подчертават пред турската страна за готовност след сключване на спогодбата за свързване да бъдат уточнени таксите за превоз по новата линия.[370] Асъм бей обаче показва склонност да спекулира с тези искания, за което М. Сарафов напомня, че може да провали преговорите. Българският дипломат прави разграничение между двата въпроса и настоява за бързо решение.[371] България предприема повишаване на тарифите, за да попречи на пренасочването на износа за Бургас и Варна към Дедеагач. Твърдата позиция решението за тарифите по новата линия да бъдат договорени допълнително произтича от факта, че Солунското пристанище също може да нанесе удар върху Бургаското и Варненското.[372] Преговорите по този проблем се провеждат с турското консулство в София и се уговарят някои подробности по тарифите.[373] Склонност към компромис проявяват и от турския кабинет. Министрите Асъм бей и Джавит бей приемат за ненавременно поставянето на това искане от Източните железници и обещават да въздействат за промяна на тяхното мнение.[374] Българската дипломация продължава да удържа своята тактика по въпроса за железопътното свързване. Твърдо се противопоставя на всяко ново неизгодно условие, което може да промени хода на преговорите. Преследва се основната цел да бъде подписан необходимият двустранен документ за железопътно свързване с Империята в Македония. Едва след това да се решават другите проблеми. Турското правителство се възползва от всяко ново обстоятелство, за да протака преговорите, и не пристъпва към окончателно решение.

Предложението на Компанията на Източните железници до Високата порта за общата стойност на обекта и за километър разстояние въздейства отрезвяващо върху турската политика. Компанията иска по 250 хил. лв на км, като за сходния терен по трасето Кюстендил-Гюешево българската държава заплаща на предприемача "Ив. Залтин и сие" средно по 150 хил. лв на км и по 1000 лв на метър от тунел.[375] Българският предприемач безспорно губи от тази оферта, но и предложението на Източните железници значително завишава действителната стойност. Несъгласен с подобна цена, Джавит бей се връща на предложението за двустранно бъл-

гаро-турско споразумение. М. Сарафов му предлага българска компания да поеме строителството, което е отклонено от министъра с мотив за необходимост от изчакване. Пълномощният министър проверява мотивите на Източните железници и установява твърдата им решимост при тази стойност да въведат железницата в експлоатация през есента на 1915 г. или началото на 1916 г. От своя страна Асъм бей продължава да манифестира пред чужди дипломати новината за окончателното приключване на най-главния въпрос с България – свързването на Деве баир.[376] В началото на юли 1912 г. са изготвени проектите на трасето Куманово-Деве баир и поемните условия, след което от Компанията на Източните железници внасят своето предложение пред турското правителство. Това събитие е повод в цариградската преса да се появи съобщение за ускоряване на въпроса за свързването. На 21 юли 1912 г. се разпространява информация за решение на Министерския съвет, с което се одобрява проектът за линията Куманово-Деве баир.[377] Възможностите за оправдание с проучването на трасето и с предлаганата цена от предприемача за забавяне на решението се изчерпват след предоставяне на офертата и проектите от Източните железници. Въпреки това турската страна продължава да бави окончателното определяне на начина за договаряне с България. Всяко събитие се използва като доказателство за активност от Цариград, без да се пристъпи към приключване на преговорите.

В този момент настъпват сериозни събития в Османската империя. Продължава войната с Италия, отново се разгаря Албанското въстание, а на 19 юли 1912 г. в Кочани е организиран атентат от дейци на ВМОРО, в следствие на който турците извършват масово клане над мирното българско население. Под вътрешнополитически натиск е извършена правителствена промяна в Цариград и за велик везир е поставен възрастният Гази Мухтар паша. Под натиска на обществеността и под въздействие на албанските въстаници, които превземат Скопие, българското правителство е принудено да пристъпи към по-твърда политика по отношение на Турция. София се ориентира все повече към започването на война, като след договора със Сърбия подписва споразумение за съюз с Гърция и сключва устна договорка с Черна гора. Така напрактика се оформя Балканският съюз, който цели победа над Турция и промяна на териториалното статукво на полуострова.[378]

В началото на август 1912 г. М. Сарафов започва да атакува с железопътния въпрос новите турски министри. Той провежда последователно разговори с Габриел ефенди Норадунгиян, след това с външния министър Шевкет паша и със Салих паша – министър на обществените сгради. Салих паша обещава да се запознае с въпроса и да влезе във връзка с Източните железници.[379] В края на месеца външният министър поема ангажимента да преминат към приключване на преговорите. Нагнетяването на

двустранните отношения и искането за автономия на Македония са фактори, които непосредствено пречат на железопътното свързване според австроунгарския посланик Палавичини. М. Сарафов с огорчение отговаря на дипломата, "че ние не изпущаме изпредвид текущите си работи, но че за скопчването на железниците съм получил вече толкова неизпълнени уверения и обещания, щото съм станал съвсем неверующ.".[380] На поредното запитване на българския дипломат новия турски външен министър Норадунгиян ефенди обяснява забавянето с липса на конкретна информация. Независимо от този неопределен отговор министъра отхвърля излезлите в някои вестници, сред които и в "Жьон Тюрк", съобщения за изоставянето на железопътното свързване от Високата порта. Отоманската информационна агенция също опровергава тези съобщения.[381] Независимо от очерталия се застой в двустранните преговори българското правителство продължава да следва приетата държавна програма. През втората половина на август 1912 г. инженерна бригада проучва трасето за втора свързваща жп линия Самоков-Дупница-турската граница.[382] Запознаването с въпроса за железопътно свързване в Македония при смяна на турското правителство е логичен, но и познат механизъм за протакане на преговорите. Вече и М. Сарафов декларира своя песимизъм за благоприятен изход на проблема за България. В основата му е не само кратковременното управление на новото правителство, а продължаването с познатия турски стил да отлага до безкрайност окончателното сключване на необходимите спогодби, а оттам и строителството на свързващата железница. Допълнителен елемент за фактическото им спиране е повишаването на напрежението в двустранните отношения, което е предвестник за предстояща война.

В началото на управлението на коалиционния кабинет България губи инициативата за железопътното свързване с Македония. Сред изтъкваните причини от финансово естество е включено новото турско желание за изграждане на приоритетно направление по р. Брегалница. Правителството на Ив. Ев. Гешов се противопоставя, след като получава становището на своите железопътни и военни специалисти. Препоръчаната тактика е за свързване първо по Кумановското трасе с компромиси за крайната точка и след него за реализиране на Струмското направление. Новият проект Градско или Криволак-Щип-Кочани-Царево село-границата се възприема за опасен поради военно-статегическия му характер. Практически действия са предприети за спиране на процедурите за финансиране на линията Радомир-Дупница-Кочериново, което да послужи като сигнал за категоричния български приоритет към трасето до Скопие. Въпреки този опит надделява турското мнение, безспорно насърчавано от поддръжниците на сръбския вариант на Адриатическата железница. Именно предприемач от техните среди – Френската генерална режия, получава правото да проучи редица направления в западните балкански владения на Империята. За-

плахата за българските интереси се увеличава, защото утвърденият проект на Сръбската адриатическа железница преминава през Дебър, а един клон от нея го свързва с Битоля и оттам с всички съществуващи и дадени за проучване линии в Македония. Така се засилва изключително влиянието на Белград. Като не успява да спре подобен развой, българското правителство оставя Турция сама да избере своите нови железници, но си запазва правото за последна дума по точките на свързването на границата.

Съществена промяна в политиката на Цариград се забелязва след началото на Итало-турската война. Високата порта започва да показва склонност към компромис, но не престава да хитрува. Свързването се обвързва с други въпроси или в определени моменти се оказва предпочитание към едно от трите направления. След сериозни усилия българската страна също показва склонност към отстъпки, отново формулирани след уточняване с инженерите и армията. Двете страни се разбират, първо, да реализират свързването на Деве баир и изграждането от Компанията на Източните железници на участъка от Куманово до границата. Трасето по р. Струма е временно изоставено от турската страна, която се ориентира към строителство на линията Градско-Щип-Кочани и последващо свързване с БДЖ. Конкретната точка обаче остава да бъде избрана допълнително от тях, с което София се съгласява. Смесена комисия уточнява мястото на водоразделния тунел край Гюешево, изработени и утвърдени са и плановете му, което е значим успех на следваната политика. Сключен е и двустранен протокол, който не само е сред малкото официални документи, но отново потвърждава приоритетното отношение на двете държави към Скопското трасе. Поради опасения от нови спекулации кабинетът на Гешов не се поддава на организирания вътрешнополитически натиск и не предприема никакво строителство по проекта Радомир-Дупница-Кочериново. Без да се отхвърля значението му, започва проучването на алтернативен вариант от София през Самоков и Дупница. Друга идея за бъдеща реализация получава направлението Дупница-Самоков-Костенец.

Перманентното сръбско противопоставяне на проекта към Скопие този път има по-различна характеристика. От арогантно несъгласие се забелязва еволюция към единствено медийно противопоставяне. Това изглежда се дължи на на факта, че България приема да раздели Македония на сфери на влияние и Сърбия получава известни права върху определената за спорна зона северозападна част на географската област, през която преминава голяма част от това трасе. Направеният компромис нанася един сериозен удар върху перспективите за реализиране на уточнения с Турция проект. Високата порта, въпреки подписаните документи, протака сключването на окончателните споразумения, като се възползва от всички възможности за противопоставяне. В средата на 1912 г. правителството в Цариград е сменено, новото не напуска позитивната си декларативна

позиция и отново протака въпроса. Доизграждането на Балканския съюз и последвалото ескалиране на напрежението между него и Османската империя стопира всички действия за железопътно свързване между България и Македония.

Кабинетът на Ив. Ев. Гешов води динамична външна политика, но за разлика от своите предшественици стамболовисти и демократи не предприема строителство във вътрешнополитически план. Без да изоставя втората възможност за линия по Струмското трасе, правителството предпочита да изчака, а и обсъжда някои други варианти, които са приети за проучване. С преследването на категоричния си приоритет към Скопие направлението по средното течение на р. Струма не е подсигурено с жп линия, което е сериозен недостатък при подготовката на очертаващата се война.

В периода 1903–1912 г. Парламента, Правителството и Държавния глава продължават да са основни фактори при реализирането на българската железопътна политика към Македония. Забелязват се минимални отклонения в техните действия в сравнение с предходния период. Народното събрание отново утвърждава и контролира повечето от етапите на железопътното изграждане. Министерският съвет си запазва прерогативите, като реализира външно- и вътрешнополитическите аспекти. Малко отклонение от предходната практика е дискусионните въпроси да се решават не чрез свикването на експертни комисии, а посредством депозирането на писмени становища от специализираните ведомства. Това се забелязва отчетливо при оформянето на дипломатическата тактика, за което в ролята на координатор се проявява Външно министерство. Държавният глава, който след 1908 г. става цар, продължава да играе съществена роля. Той запазва контрола си върху официалния турски документ жп свързването да се реализира по Скопското направление. Не само се търси неговото мнение, но се разчита на авторитета му за успешен натиск върху Високата порта.

Османската империя остава най-труднопреодолимата бариера. Дори когато поема писмени ангажименти, каквито в периода има два, тя търси начин да ги завоалира и с познатия подход на протакане и уклончиви отговори да ги компрометира като неизпълними. В допълнение Високата порта често прибягва до тактиката да противопоставя едно направление на друго, с което печели време и почти не прибягва до категоричен отказ. Допълнително върху позицията ѝ влияние оказва разиграло се железопътно съперничество сред великите сили и балканските държави. Особена динамика придобиват събитията след началото на 1908 г., когато се оформят лобистки групировки за реализирането на отделни проекти. В един блок са Австро-Унгария и Германия, които лансират Новопазарската железница и свързването на гръцките и турските железници за реализира-

не на пряк и независим изход до Солунското и Пирейското пристанище. Русия, Франция, Италия и Сърбия са водещите държави, подкрепящи контрапроекта за Адриатическата железница.

България действа в такава сложна външнополитическа обстановка. Опитите да подсигури лоби за своите намерения претърпяват неуспех. Подкрепа на великите сили не надминава обещанията и декларациите. Временната благосклонност се заменя от хладен прагматизъм и в София в повечето случаи са сами при преследване на целите си. Лукавите обещания на Австро-Унгария, Италия, Русия, Германия и Франция не се потвърждават по категоричен начин в практиката. В преследването на своите цели тези велики сили по-скоро са противници на българските начинания. От подобен род са действията на Румъния и Черна гора, които максимално гледат да извлекат полза от Адриатическия жп проект. Категоричен противник на българската железопътна политика продължава да бъде Сърбия като тази тенденция се проявява дори след февруари 1912 г. в белградската преса, когато двете държави са съюзници. Гърция също се противопоставя при възможност да се постигне резултат.

За разлика от външнополитическите проблеми, в своята територия България успява да построи участъка от свързващата жп линия. Между 1905–1910 г. е изграден обектът Радомир-Кюстендил-Гюешево (86 км), с което между София и границата започва да функционира редовна жп комуникация с обща дължина над 134 км. Редица причини, предимно от външнополитическо естество, пречат за изграждането на втория проект Радомир-Дупница-Кочериново. В стремежа си да отстоява приоритета към Скопското направление, България не подсигурява средното течение на р. Струма с жп линия.

Местната общественост, особено гражданите на Дупница, са особено активни поддръжници на този проект. В периода отсъства познатото противопоставяне с кюстендилската общественост. Усилията този път са насочени към принуждаването на държавните фактори да изградят железница по средното течение на р. Струма. Освен политическото лоби се използват възможностите на известния предприемач – Бр. Балабанови. Самостоятелните или съвместните усилия обаче не дават желания резултат.

През периода 1903–1912 г. са постигнати няколко резултата. Най-значимият е довършването на цялата българска част от Скопския проект. Външнополитическите усилия отново не довеждат до сключване на двустранен договор, а са постигнати само два писмени документа. Като намерение железопътното свързване фигурира в протокола от 1904 г. В протокола от април 1912 г. е определено местото на международния тунел, под местността Деве баир, с което се потвърждава двустранният приоритет към Скопското направление.

БЕЛЕЖКИ

1 По въпроса за вътрешната политика на стамболовистите вж. по-подробно – **Попов, Ж.** Народнолиберална (стамболовистката) партия в България 1903–1920. С., 1986, 61–76.

2 **Елдъров, Св.** Диверсионни акции по железопътните линии на Европейска Турция през Илинденско-Преображенското въстание 1903 г. – Известия на института по военна история и военноисторическото научно дружество, т. 49, 1990, 112–115.

3 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация 1879–1913 г. С., 1994, 291–294, 303–304.

4 **Влахов, Т.** Турско-българското съглашение от 1904 г. – В: Сб. в памет на проф. Ал. Бурмов. С., 1973, 306–309.

5 **Китанов, В.** Принос към дипломатическата история на България. Григор Начович и Българо-турското споразумение от 1904 г. Документален сборник. С., 2004, 90–91.

6 Пак там, 97–98.

7 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, с. 319.

8 **Георгиев, В., Ст. Трифонов.** История на българите 1878–1944 в документи. Т.1, ч. 2. С., 1996, 457–458; **Китанов, В**. Принос към дипломатическата история…, 126–127.

9 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, с. 345.

10 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2060, л. 2.

11 **Пенчев, П.** Българо-турското споразумение от март 1904 г. и неговото приложение. – Известия на държавните архиви, т. 87, 2004, 44–52.

12 **Китанов, В.** Принос към дипломатическата история…, с. 340.

13 **Тодорова, Ц.** Дипломатическа история на външните заеми на България 1888–1912. С., 1971, с. 344.

14 Стенографски дневници на 13 ОНС, втора редовна сесия. С., 1905, XIV заседание, 9 ноември 1904 г., 393–394.

15 Пак там, с. 406; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на Народното събрание (1878–1910 г.). – Известия на ИМ-Благоевград, т. 1, Благоевград, 1999, с. 92.

16 Стенографски дневници на 13 ОНС, втора редовна сесия…, с. 419.

17 Пак там. с. 477.

18 Пак там, 500–502.

19 Пак там, с. 495.

20 Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год., заедно с изложенията на мотивите към тях. С., 1913, с. 432.

21 Стенографски дневници на 13 ОНС, втора редовна сесия. С., 1905, LXXI заседание, 29 януари 1905 г., с. 2693.

22 Пак там, с. 2671.

[23] ЦДА, ф. 173к, оп. 2, а.е. 1446, л. 5.

[24] Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год…, с. 433.

[25] Арбитражно дело между българското правителство и командитно дружество "Иван П. Златин и Сие". Мемоар представен на Арбитражния съд от главното предприятие. С., 1925, 5–6; Помирителен съд между българското правителство и главното предприятие за построяване на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Контрамемоар представен от правителството в отговор на мемоара на главното предприятие. С., 1925, с. 3.

[26] **Ботушаров, Г.** Железопътната линия Радомир-Кюстендил-Турската граница. – Железопътен сборник, т. 15, 1905, 824–825.

[27] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2164, л. 8, л. 10.

[28] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2345, л. 8.

[29] **Георгиев, В., Ст. Трифонов.** Гръцката и сръбската пропаганди в Македония (края на XIX-началото на XX век). С., 1995, с. 384; **Оманова, Р.** Второто народнолиберално правителство и сръбската пропаганда в Македония (1903–1908 г.). – ВИС, 1986, № 6, с. 106; **Елдъров, Св.** Сръбската въоръжена пропаганда в Македония (1901–1912). С., 1993, с. 81.

[30] Стенографски дневници на 13 ОНС, трета редовна сесия. С., 1905, IX заседание, 31 октомври 1905 г., с.253; **Джонев, А.** Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в…, с. 93.

[31] **Костов, Е**. Транспортната проблематика и институтът за конституционната министерска наказателна отговорност в България (1895–1923 г.). С., 1999, 145–146; **Същият.** Генерал Рачо Петров и строителството на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. – ИПр, 1991, № 10, 106–108.

[32] **Попов, Ж**. Народнолибералната (стамболовистката) партия в…, с. 70; **Същият**. Проблеми на вътрешната политика на второто народнолиберално правителство (1903–1908). – Във: Вътрешната политика на България през капитализма 1878–1944. С., 1980, с. 89.

[33] СпБИД, 1905, № 4–5, с. 300.

[34] **Цвятко** (инженер). Железопътното дело в България. – Ново време, 1905, кн. 12, с. 534. Авторът на статията изглежда използва псевдоним.

[35] Държавен вестник, бр. 256, 26 ноември 1905 г.

[36] **Ботушаров, Г.** Железопътната линия Радомир-Кюстендил- Турската…, 815–817, 820–823.

[37] Арбитражно дело между българското правителство и командитно дружество "Иван П. Златин и Сие". Мемоар представен на…, 7–8.

[38] ЦДА, ф. 157к, оп. 5, а.е. 3, л. 116. На заседание, проведено на 8 август 1907 г., Постоянният съвет на Главна дирекция на железниците и пристанищата разрешава транспортиране на дялани камъни от Владая до с. Белово.; ЦДА, ф. 157к, оп. 5, а.е. 6, л. 15. На заседание същият съвет дискутира пътуването с влак на надзирателя Стоян Христов на 5 септември 1907 г. от гара Радомир до гара Белово.; Изложение за състоянието на Кюстендилското окръжие през 1906–1907 г. Кюстендил, 1907, с. 4. Информация, че жп линията е изградена в участъка Радомир-Белово, има и в цитираното изложение.

[39] **Ботушаров, Г.** Доставка на железопътен материал през 1907 г. и причините за поскъпването му. – Железопътен сборник, т. 17, 1907, 643–649.

[40] Мир, бр. 2762, 28 юли 1909 г.; **Николов, Кр.** По театралните сцени на родината. С., 1980, с. 7.

[41] Арбитражно дело между българското правителство и командитно дружество "Иван П. Златин и Сие". Мемоар представен на…, 6–9; **Костов, Е.** Арбитражното дело между българската държава и главното предприятие за постройката на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница (1925–1927 г.). – Известия на ИМ-Кюстендил, т. 11, Кюстендил, 2005, с. 190.

[42] Арбитражно дело между българското правителство и командитно дружество "Иван П. Златин и Сие". Мемоар представен на…, 55–56, 59–61.

[43] Кореспонденция между Българското правителство и Командитно дружество "Ив. П. Златин и Сие" по постройка на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Приложение към Мемоара, представен на Арбитражния съд от Главното предприятие. С., 1925, 3–4; **Костов, Е.** Арбитражното дело между българската държава и главното предприятие за…, с. 189.

[44] ЦДА, ф. 173к, оп. 2, а.е. 2045, л. 3–4; Стенографски дневници на 13 ОНС, пета редовна сесия. С., 1908, XIX заседание, 21 ноември 1907 г., с. 359.

[45] Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год.…, 205–210.

[46] НБКМ-БИА, ф. 13, оп. 1, а.е. 38, л. 536–537.

[47] **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова.** История на българската дипломация…, 366–367.

[48] Македоно-одрински преглед, бр. 22, 1 април 1906 г., с. 351.

[49] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 3.

[50] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2491, л. 106–115.

[51] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 11; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л. 1–2.

[52] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1027, л. 130–143; **Сарафов, Ст.** Точките и условията, при които би трябвало да стане свързването на нашата ж-пътна мрежа с ж-пътните линии на съседните на България държави. – СпБИАД, 1908, № 5–6, 50–56. Публикуваният материал е четен от инж. Ст. Сарафов на общото годишно събрание на Българското инженерно-архитектурно дружество на 21 януари 1907 г.

[53] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 4–5, 127; **Попов, Ж.** Народнолибералната (стамболовистката) партия…, с. 164.

[54] **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији (1896–1912). Историски гласник, Београд, 1956, № 3–4, 7–9.

[55] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2491, л. 88.

[56] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 1782, л. 113.

[57] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 21.

[58] Пак там, л. 5, 23.

[59] Пак там, л. 25.

[60] Пак там, л. 27–28.

[61] Пак там, л. 29.

62 ДАРМ, ф. 18, оп. 2, а.е. 53, л. 84–85.
63 ДАРМ, ф. 18, оп. 2, а.е. 59, л. 93.
64 **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији…, с. 9.
65 **Попов, Р.** Австро-Унгария и реформите в Европейска Турция 1903–1908. С., 1974, с.157.
66 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 30.
67 Пак там, л. 33.
68 Пак там, л. 34; ф. 321к, оп.1, а.е. 1781, л. 45.
69 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 36–37.
70 Пак там, л. 42–43; **Джонев, А.** Отношението на България към проектите на Османската империя за железопътното им свързване в Македония. – В: 100 години от Илинденско-Преображенското въстание (1903 г.). Сборник доклади от международната научна конференция, София, 26–27 септември 2003 г. С., 2005, с. 360.
71 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 46–47.
72 Пак там, л. 38.
73 Пак там, л. 60–61.
74 Пак там, л. 64.
75 Пак там, л. 7 и л. 72; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1781, л. 97 ; **Джонев, А.** Отношението на България към…, 360–361.
76 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 74.
77 Пак там, л. 105.
78 Пак там, л. 80–81.
79 Пак там, л. 99–100; ф. 3к, оп. 8, а.е. 1023, л. 24–25; ф. 334к, оп. 1, а.е. 266, л. 1–3.
80 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 90; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1782, л. 50.
81 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 101–102.
82 Пак там, л. 13–14.
83 Пак там, л. 109.
84 Пак там, л. 113.
85 Пак там, л. 127–128; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1782, л. 31; **Данчов, Ю.** Половин век железопътна политика. – Архив на държавните железници и пристанища в България, 1928, № 1, с. 49; **Деведжиев, М.** География на транспорта. С., 1996, 76–77.
86 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 9; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1782, л. 113.
87 **Попов, Р.** Австро-Унгария и реформите в…, 160–162.
88 ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 1782, л. 88.
89 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 154.
90 Пак там, л. 10; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1782, л. 138.
91 ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 8, 10.
92 **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите през първата половина на 1908 г. – ИПр, 1972, № 3, с. 75.
93 Вж. по-подробно във: **Попов, Р.** Австро-Унгария и реформите в…, 169–177.
94 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, 378–379.

[95] **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите…, 72–81. В българската историопис на железопътните проблеми през първата половина на 1908 г. значително внимание отделя Радослав Попов. Неговите проучвания разкриват явните и задкулисните цели на великите сили и балканските държави, които се преследват чрез лансирането на различни жп проекти.
[96] **Попов, Р.** Австро-Унгария и реформите в…, 175–178.
[97] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 2416, л. 4–10.
[98] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 16–17; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л. 14–19.
[99] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 25.
[100] Пак там, л. 26; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л. 32.
[101] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 38; ф. 3к, оп. 8, а.е. 1259, л. 22.
[102] ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е.1248, л. 11.
[103] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 44.
[104] Мир, бр. 2327, 19 януари 1908 г.; **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите…, с. 75.
[105] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 29.
[106] Пак там, л. 55; Мир, бр. 2326, 18 януари 1908 г.
[107] ЦДА, 176к, оп. 2, а.е.24, л. 62.
[108] ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е.1264, л. 3–10.
[109] **Ђорђевић, Д.** Австро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице. – Историски часопис, Београд,1957, № 7, 226–227.
[110] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е.24, л. 67–68; ф. 3к, оп. 8, а.е. 1259, л. 27–32.
[111] ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е. 1248, л. 11–13.
[112] Пак там, а.е. 1231, л. 6.
[113] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 70.
[114] Пак там, л. 89–90.
[115] ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е. 1216, л. 8–11; **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите…, 74–75.
[116] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 125; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л. 48–55.
[117] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 144–145.
[118] Пак там, л. 157.
[119] Пак там, а.е. 108, л. 3; а.е. 1027, л. 94.
[120] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 131–132.
[121] Пак там, л. 151–152.
[122] Пак там, л. 166.
[123] Пак там, л. 159; а.е. 1027, л. 91.
[124] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 182; а.е. 1027, л. 94.
[125] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 167–168.
[126] Пак там, л. 184; а.е. 1027, л. 92.
[127] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 1; а.е. 1027, л. 93.; Мир, бр. 2347, 13 февруари 1908 г.
[128] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 24, л. 185–186.
[129] Пак там, а.е. 108, л. 2; а.е.1027, л. 92.
[130] ЦДА, ф. 176к, оп. 1, а.е. 1027, л. 90–92.
[131] Мир, бр. 2341, 6 февруари 1908 г.
[132] **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији…, 10–11.

[133] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 5–8.
[134] **Попов, Р.** Австро-Унгария и реформите в…, 181–184.
[135] Д-р Владимир Бурилков. В Македония и Одринско. Младотурската революция, видяна от специалния кореспондент на "Дневник". [С., 1998], 68–70.
[136] **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите…, с. 74; Мир, бр. 2350, 17 февруари 1908 г.
[137] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 16–18.
[138] Пак там, л. 25.
[139] Пак там, л. 24.
[140] Пак там, л. 36.
[141] Пак там, л. 32; ф. 3к, оп. 8, а.е. 1264, л. 14–17.
[142] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 41, 43.
[143] Пак там, л. 41; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л.77.
[144] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 43; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л. 80.
[145] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 50; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л. 86–87.
[146] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 46.
[147] Пак там, л. 45.
[148] Пак там, л. 48.
[149] Пак там, л. 52–56.
[150] НБКМ-БИА, ф. 13, оп. 1, а.е. 38, л. 513–520; **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите…, с. 77.
[151] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 60–65; ф. 304к, оп. 1, а.е. 803, л. 14–19; НБКМ-БИА, ф. 13, оп. 1, а.е. 38, л. 507–512.
[152] НБКМ-БИА, ф. 317, оп. 1, а.е. 5, л. 2–5.
[153] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 75.
[154] Пак там, л. 82.
[155] НБКМ-БИА, ф. 317, оп. 1, а.е. 5, л. 9–10.
[156] Пак там, л. 7–8.
[157] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1027, л. 129.
[158] Пак там, л. 146–154.
[159] Пак там, л. 156–167.
[160] **Салабашев, И.** Спомени. С., 1943, 162–163; **Малинов, А.** Странички от нашата нова политическа история. С., 1993, с. 39; **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите…, с. 81.
[161] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 75, 79–80.
[162] Пак там, л. 66.
[163] Пак там, л. 94.
[164] Пак там, л. 116–117; ф. 3к, оп. 8, а.е. 1264, л. 29–30; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л. 114.
[165] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 17–20; ф. 3к, оп. 8, а.е. 1261, л. 39–45.
[166] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 92–93.
[167] Пак там, л. 83–84; ф. 304к, оп. 1, а.е. 787, л. 96–97.
[168] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 105–106.
[169] Пак там, л. 95.
[170] Пак там, л. 99–100.
[171] Пак там, а.е. 198, л. 18; Мир, бр. 2368, 11 март 1908 г.

[172] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 84; а.е. 198, л. 5, 22.
[173] **Попов, Р.** Австро-Унгария и реформите в…, 186–191.
[174] **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији…, 13–14.
[175] **Ђорђевић, Д.** Австро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице…, 232–233.
[176] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 5.
[177] Пак там, л. 1.
[178] Пак там, л. 2.
[179] Пак там, л. 3.
[180] Пак там, л. 13–14.
[181] **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите…, с. 76.
[182] ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е. 1245, л. 39–44; ф. 1880к, оп. 1, а.е. 16, л. 7–12.
[183] ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е. 1313, л. 4, 8; ф. 176к, оп. 2, а.е. 108, л. 97.
[184] НБКМ-БИА, ф. 13, оп. 1, а.е. 40, л. 3–4.
[185] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 26.
[186] Пак там, л. 29.
[187] Пак там, л. 30–31.
[188] Пак там, л. 33.
[189] **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији…, с. 15.
[190] ДАРМ, ф. 18, оп. 3, а.е. 114, л. 288.
[191] **Попов, Р.** България и железопътните проекти на Балканите…, с. 80.
[192] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 34–35.
[193] Пак там, л. 36, 38.
[194] Пак там, л. 39.
[195] **Колев, В.** Завземането на Източните железници през 1908 г. – История, 1998, № 4–5, 1–4; **Божинов, В.** Земното кълбо не престава да се върти, ако ние и да спим. С., 2005, 61–62; **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, 382–389.
[196] Пак там, с. 392; Обявяване на независимостта на България през 1908 г. С., 1989, с. 189.
[197] **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, 394–395; Обявяване на независимостта на България през 1908 г…, с. 201.
[198] **Сарафов, Ст.** Точките и условията, при които би трябвало да стане…, 50–56; **Ботушаров, Г.** Новите стремежи на Австро-Унгария и на балканските държави за постройка на железниците върху Балканския полуостров. – Железопътен сборник, т. 18, 1908, 292–300, 422–435; Новите австрийски железници в Турция. – Банков преглед, 1908, № 4, 27–28; Икономическото значение на сръбските и българските железопътни проекти в Турция. – Банков преглед, 1908, № 10, 82–83.
[199] Арбитражно дело между българското правителство и командитно дружество "Иван П. Златин и Сие". Мемоар представен на…, 8–13; Кореспонденция между Българското правителство и Командитно дружество "Ив. П. Златин и Сие" по постройка на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Приложение към Мемоара…, 5–6; Помирителен съд между българското правителство и главното предприятие за построяване на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Контрамемоар представен от

правителството…, с. 23, 28; **Костов, Е.** Арбитражното дело между българската държава и главното предприятие за…, 190–191.

200 Труд, Радомир, бр. 11, 28 февруари 1909 г.

201 ЦДА, ф. 157к, оп. 5, а.е. 7, л. 27.

202 Сговор, Кюстендил, бр. 7, 8 март 1909 г.; Труд, Радомир, 7 март, 1909 г.

203 ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е. 1454, л. 56.

204 Железопътен сборник, т. 19, 1909, с. 571, 658–659.

205 Мир, бр. 2762, 28 юли 1909 г.; Сговор, Кюстендил, бр. 21, 26 юли 1909 г., бр. 22, 2 август 1909 г.; Труд, Радомир, бр. 32, 4 август 1909 г.; **Николов, Кр.** Цит. съч., с. 9; **Малинов, Ал.** Цит. съч., с. 26, 89; **Деянов, Д.** Железопътната мрежа в България 1866–1975. С., 2005, с. 67.

206 ЦДА, ф. 132к, оп. 1, а.е. 39, л. 64; Две нови железници, открити за експлоатация по нашата мрежа. – Железопътен сборник, т. 19, 1909, с. 749; СпБИД, 1909, № 4–5, с. 319; Мир, бр. 2762, 28 юли 1909 г.

207 ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е. 1454, л. 56.

208 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 68, л. 1.

209 Пак там, л. 3.

210 Пак там, л. 4.

211 Пак там, л. 7–8.

212 Пак там, л. 9.

213 Пак там, л. 23.

214 Мир, бр. 2620, 24 януари 1909 г.

215 Мир, бр. 2651, 6 март 1909 г.

216 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 44.

217 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, 400–404.

218 **Майор Хубер**. Турските железници в Европа, Азия и Сирия. – Железопътен сборник, т. 18, 1908, 509–510.

219 Новите железопътни проекти в Турция. – Банков преглед, 1909, № 17, с. 199.

220 **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији…, с. 29; Мир, бр. 2827, 17 октомври 1909 г.

221 ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е. 1487, л. 36.

222 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 46–47.

223 Пак там, л. 49.

224 Мир, бр. 2831, 22 октомври 1909 г.; бр. 2832, 23 октомври 1909 г.

225 ЦДА, ф. 176к, оп 2, а.е. 345, л. 1–17; **Саздов, Д., П. Пенчев.** Проектите за свързване на българските и румънските железници между двете световни войни (с оглед изграждането на транспортен коридор до Солунското пристанище. – Известия на ИМ Кюстендил, т. 11, Кюстендил 2005, с. 162.

226 НА-БАН, ф. 42к, оп. 1, а.е. 437, л. 1.

227 ДАРМ, ф. 17, оп. 6, а.е. 72, л. 129–130.

228 Арбитражно дело между българското правителство и командитно дружество "Иван П. Златин и Сие". Мемоар представен на…, 74–82; Кореспонденция между Българското правителство и Командитно дружество "Ив. П. Златин и Сие" по постройка на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Приложение към Мемоара…, 94–95; Помирителен съд между бъл-

гарското правителство и главното предприятие за построяване на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Контрамемоар представен от правителството…, 86–87.

229 **И. Д-ов.** Линията Кюстендил-Турската граница. – СпБИАД, 1910, № 39, 481–485; **Захариев, Й.** Каменица. С., 1935, с. 47; **Деянов, Д.** Цит. съч., 69–70.

230 Изложение за състоянието на Кюстендилското окръжие през 1909/1910 г. Кюстендил, 1910, с. 24.

231 Югозападна поща, Кюстендил, бр. 1, 10 октомври 1909 г.; бр. 3, 15 октомври 1909 г.; бр. 5, 29 октомври 1909 г.; бр. 8, 1909 г.; бр. 11, 10 декември 1909 г.

232 Мир, бр. 2869, 6 декември 1909 г.; бр. 2871, 9 декември 1909 г.

233 Стенографски дневници на 14 ОНС, втора редовна сесия. С., 1910, LXXXVIII заседание, 26 февруари 1910 г., 4428–4433.

234 Пак там, LXXXIX заседание, 27 февруари 1910 г., 4508–4517; Държавен вестник, бр. 81, 12 април 1910 г.; Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год.…, с. 591.

235 Югозападна поща, Кюстендил, бр. 30, 24 април 1910 г.; бр. 34, 21 май 1910 г.; бр. 35, 29 май 1910 г.; бр. 37, 12 юли 1910 г.

236 **А. Д.** Изучаване на нови железници.- СпБИАД, 1910, № 25, с. 327; Мир, бр. 3072, 31 август 1910 г.

237 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 58–59; а.е. 1027, л. 97; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1852, л. 10–11.

238 ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 1852, л. 12.

239 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, с. 414.

240 Български Екзарх Йосиф I. Дневник. С., 1992, с. 731.

241 ДАРМ, ф. 17, оп. 6, а.е. 160, л. 262.

242 ЦДА, ф. 322к, оп. 1, а.е. 262, л. 69–70; ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 65; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1852, л. 25.

243 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 61.

244 Пак там, л. 67.

245 Пак там, л. 69–70; а.е. 1027, л. 97; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1852, л. 27–28.

246 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 76.

247 Пак там, а.е. 706, л. 1–2.

248 Атанас Шопов. Дневник, дипломатически рапорти и писма. С., 1995, с. 150, 154.

249 ЦДА, ф. 321к, оп 1, а.е. 1852, л. 40, 42–43; ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 77, 88; а.е. 1027, л. 97.

250 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 86–87; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1852, л. 44–45, 47.

251 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 89; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1852, л. 48.

252 ЦДА, ф. 335к, оп. 1, а.е. 399, л. 12–13; ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 90–92; Мир, бр. 3088, 14 септември 1910 г.

253 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 100; а.е. 1027, л. 97; ф. 321к, оп. 1, а.е.1852, л. 49.

254 Мир, бр. 3128, 2 ноември 1910 г.; бр. 3142, 19 ноември 1910 г.; ЦДА, ф. 335к, оп. 1, а.е. 399, л. 15, 17.

255 ЦДА, ф. 3к, оп. 8, а.е. 1700, л. 28, 60; а.е.1701, л. 42, 43; ф. 335к, оп. 1, а.е. 399, л. 14; Мир, бр. 3163, 8 януари 1911 г.
256 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 101–102; ф. 3к, оп. 8, а.е. 1700, л. 37–38.
257 ЦДА, ф. 335к, оп. 1, а.е. 399, л. 19; **Герасимова, В.** Полог и неговото поврзување со железница до Првата светска војна. – В: IV научен собир Полог низ вековите. Бигорски научно-културни собири (1978–1979 г.). Скопје, 1980, с. 126.
258 **Ботушаров, Г.** Адриатическата линия в свръзка с линията Кюстендил-Куманово. – СпБИАД, 1910, № 52, 634–635; Мир, бр. 3163, 8 януари 1911 г.
259 **И. Д-ов.** Линията Гюешево-Куманово. – СпБИАД, 1910, № 49, с. 49.
260 Мир, бр. 3170, 25 януари 1911 г.
261 ЦДА, ф. 1007к, оп. 1, а.е. 12, л. 21.
262 Стенографски дневници на 14 ОНС, трета редовна сесия. С., 1911, LIX заседание, 17 януари 1911 г., 2062–2068; LX заседание, 19 януари 1911 г., 2092–2095; LXIII заседание, 22 януари 1911 г., с. 2219; **Тодорова, Ц.** Цит. съч., с. 444; **Божинов, В.** Цит. съч., с. 81.
263 НА-БАН, ф. 17к, оп. 1, а.е. 159, л. 9.
264 Мир, бр. 3186, 16 февруари 1911 г.
265 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 107–108; НА-БАН, ф. 17к, оп. 1, а.е. 159, л. 26.
266 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 110.
267 Мир, бр. 3212, 19 март 1911 г.
268 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 112–113; а.е 1027, л. 97–98; НА-БАН, ф. 17к, оп. 1, а.е. 159, л. 27; **Иширков, А.** Географската връзка на Македония с България. – МПр, 1925, № 4, с. 35.
269 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 114–115; а.е. 1027, л. 98.
270 Мир, бр. 3217, 27 март 1911 г.
271 Мир, бр. 3222, 1 април 1911 г.
272 Пак там.
273 Държавен вестник, бр. 76, 7 април 1911 г.; Мир, бр. 3228, 8 април 1911 г.; бр. 3233, 16 април 1911 г.; бр. 3244, 30 април 1911 г.
274 Пак там, бр. 3239, 23 април 1911 г.
275 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 118–119; **Джонев, А.** Документи за българските железопътни проекти към Македония преди Балканската война 1912–1913 г. – МПр, 2000, № 3, 140–142.
276 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 121–124; **Джонев, А.** Документи за българските железопътни проекти към Македония…, 143–147; **Същият.** Отношението на България към…, с. 362.
277 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 125.
278 НА-БАН, ф. 17к, оп. 1, а.е. 157, л. 27.
279 ЦДА, ф. 1452к, оп. 1, а.е. 34, л. 1–2.
280 Пак там, а.е. 72, л. 1.
281 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 134; а.е. 1027, л. 98.
282 Пак там, а.е. 107, л. 133.
283 Пак там, л. 136–139.
284 Пак там, л. 133.

[285] Пак там, л. 143.
[286] ЦДА, ф. 568к, оп. 1, а.е. 954, л. 1–4; Атанас Шопов. Дневник, дипломатически рапорти и писма…, 177–179.
[287] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 107, л. 145.
[288] Пак там, л. 147–148; ф. 321к, оп. 1, а.е. 1975, л. 82.
[289] **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији…, 30–31.
[290] Мир, бр. 3298, 7 юли 1911 г.; бр. 3301, 10 юли 1911 г.; бр. 3308, 19 юли 1911 г.
[291] **Данчов, Й.** Турските железници в Македония и Албания. – Железопътен сборник, т. 21, 1911, 214–222.
[292] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1027, л. 1–7.
[293] Пак там, л. 8–9.
[294] Пак там, л. 13–15, 98.
[295] Пак там, л. 17, 19.
[296] Пак там, л. 21.
[297] **Ђорђевић, Д.** Пројект Јадренске железнице у Србији…, с. 32.
[298] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1027, л. 25–27.
[299] **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, 423–424, 428.
[300] ЦДА, ф. 176к, оп.2, а.е. 1027, л. 28; ф. 382к, оп. 2, а.е. 395, л. 1.
[301] ЦДА, ф, 176к, оп. 2, а.е. 1027, л. 34–35, 98.
[302] Пак там, л. 41.
[303] Пак там, л. 43.
[304] Пак там, л. 47–50; ф. 382к, оп. 2, а.е. 395, л. 2.
[305] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1027, л. 55–57; ф. 382к, оп. 2, а.е. 395, л. 2.
[306] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1027, л. 58; ф. 382к, оп. 2, а.е. 395, л. 3.
[307] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1027, л. 46.
[308] Пак там, л. 53.
[309] Пак там, л. 62.
[310] Пак там, л. 65.
[311] Пак там, оп. 1, а.е. 1158, л. 1–4.
[312] Пак там, оп. 2, а.е. 1027, л. 70.
[313] Пак там, л. 75–75а; ф. 382к, оп. 2, а.е. 395, л. 4.
[314] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е.1027, л. 71–73.
[315] Мир, бр. 3322, 5 август 1911 г.
[316] **Данчов, Й.** Железопътната линия София-Самоков. – Железопътен сборник, т. 21, 1911, 486–491.
[317] Мир, бр. 3394, 1 ноември 1911 г.
[318] Пак там, бр. 3416, 26 ноември 1911 г.
[319] Стенографски дневници на 15 ОНС, първа редовна сесия. С., 1911, XLII заседание, 14 декември 1911 г., 1381–1382, 1393.
[320] Пак там, XLIII заседание, 15 декември 1911 г., 1410–1417, 1423–1425, 1435.
[321] ЦДА, ф. 134к, оп. 1, а.е. 260, л. 7–28.
[322] Пак там, а.е. 159, л. 2, 3–4; Мир, бр. 3478, 11 февруари 1912 г.
[323] Железопътен сборник, т. 22, 1912, с. 375.

[324] **Хашнов, Л.** Железницата Дунав-Егейско море. – Железопътен сборник, т. 21, 1911, 100–110.
[325] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 4; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 6.
[326] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 7–9; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 7.
[327] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 10; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 9–10.
[328] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 11.
[329] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 12.
[330] Пак там, л. 13.
[331] Пак там, л. 18–20, 21.
[332] Пак там, л. 14; 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 12–13.
[333] Мир, бр. 3477, 10 февруари 1912 г.
[334] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 22–24; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 14–15.
[335] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 26; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 16–17.
[336] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 37.
[337] Пак там, л. 41.
[338] Пак там, л. 43–44; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 28.
[339] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 48–49; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 31–32.
[340] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 50–52; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 33–34.
[341] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 54–55; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 35–36.
[342] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 56; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 37.
[343] ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 38.
[344] Пак там, л. 39.
[345] **Тотев, А., Г. Владимирова.** Международни договори свързани с войните за обединението на българския народ от 1912–1913 г. С., 1994, 11–17; **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, 433–434.
[346] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е.1294, л. 1.
[347] Пак там, л. 5.
[348] Пак там, л. 6–8; **Джонев, А.** Документи за българските железопътни проекти към Македония…, 147–149.
[349] Мир, бр. 3527, 10 април 1912 г.
[350] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1294, л. 12.
[351] Мир, бр. 3516, 28 март 1912 г.
[352] ЦДА, ф. 176к, оп.2, а.е. 1286, л. 64; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 68.
[353] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 67; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 70.
[354] Атанас Шопов. Дневник, дипломатически рапорти и писма…, с. 198.
[355] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 74; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 71.
[356] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 86–86а; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 73.
[357] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 91–94; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 75.
[358] Мир, бр. 3523, 5 април 1912 г.
[359] Мир, бр. 3527, 10 април 1912 г.; бр. 3528, 11 април 1912 г.; бр. 3534, 18 април 1912 г.; бр. 3538, 22 април 1912 г.; бр. 3539, 25 април 1912 г.; бр. 3544, 1 май 1912 г.; Пряпорец, бр. 84, 16 април 1912 г.
[360] ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 102–104; Най-новата фаза на железопътните линии в Албания, Македония и Епир. – Железопътен сборник, т. 22, 1912,

с. 132; **Джонев, А.** Документи за българските железопътни проекти към Македония…, 150–152; **Същият.** Отношението на България към…, с. 363.

361 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 96а–97; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 85.

362 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 99.

363 Пак там, л. 101.

364 Пак там, л. 110; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 95.

365 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1236, л. 21, 28.

366 Пак там, л. 126–128, 134 а; ф. 321к, оп. 2, а.е. 2058, л. 128–130.

367 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 116; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 104.

368 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 119–120; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 105.

369 ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 110.

370 Пак там, л. 111–112.

371 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 124; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 108–109.

372 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 136–138.

373 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 131; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 124–126.

374 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 129–130; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 85.

375 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 140, 141; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 131, 141.

376 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 142–144; ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 150–153; Мир, бр. 3585, 21 юни 1912 г.

377 Мир, бр. 3586, 22 юни 1912 г.; бр. 3595, 4 юли 1912 г.; бр. 3598, 7 юли 1912 г.; бр. 3612, 24 юли 1912 г.

378 **Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова**. История на българската дипломация…, 441–443; **Димитров, С., К. Манчев**. История на балканските народи 1879–1918. С., 1975, 366–367.

379 ЦДА, ф. 321к, оп. 1, а.е. 2058, л. 154–155.

380 ЦДА, ф. 176к, оп. 2, а.е. 1286, л. 149.

381 Пак там, л. 150; Мир, бр. 3652, 11 септември 1912 г.

382 Мир, бр. 3635, 22 август 1912 г.

• ТРЕТА ГЛАВА •

БЪЛГАРСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ПОЛИТИКА ПРЕЗ ВОЙНИТЕ (1912 – 1918 г.)

ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ ПЛАНОВЕ В МАКЕДОНИЯ (1912–1915 г.)

Усилията за мирното разрешаване на македонския въпрос се провалят и на 5 октомври 1912 г. е обявена Балканската война. Дългогодишните проблеми около железопътното свързване между България и Македония преминават в друга фаза. През последното тримесечие на тази година съществено се променя териториалното статукво на Балканите. Войските на Балканския съюз ликвидират османската власт върху почти целия полуостров. Българската армия завзема Източна и Западна Тракия и Източна Македония. Родопският отряд освобождава долината на р. Места, а Седма Рилска дивизия долините на реките Струма и Брегалница и се срещат със съюзниците сърби и гърци в долината на р. Вардар. В Гевгели е въведено съвместно владение на трите страни, а на 27 октомври, рано сутринта, Солун капитулира пред гръцката армия, часове преди частите на Седма Рилска дивизия да го щурмуват.[1]

В района на действие на българската армия в Източна Македония съществува единствено жп линията Дедеагач-Солун, която осъществява връзката между столицата и западните провинции на империята. Още след Гръцко-турската война от 1897 г. български железопътни и военни специалисти[2] обръщат внимание на нейното решаващо значение за турската победа. Затова една от основните задачи при настъплението е прекъсване на военните доставки между Цариград и Солун. Г. Марков определя българския натиск и превземането на железопътната линия като решаващо за сломяването на съпротивата на турските части – "Ето защо, лишена от съобщения с империята, Южна корпусна група не оказа сериозна съпротива на гръцката армия.".[3] Едновременно с прекъсването и превземането на железницата, пред българските власти стои въпросът за подновяване на нейната експлоатация. През Балканските войни БДЖ се намира на двойно подчинение – на Главна дирекция на железниците и пристанищата при Министерство на железниците, пощите и телеграфите и на Главното командване на армията. Възстановяването и експлоатацията на завзетите линии е поверено на железопътната дружина, която заедно с функционирането на железницата Дедеагач-Солун, поема и преките връз-

ки с линията Солун-Ниш и Дедеагач-Одрин.[4] С помощта на персонал от БДЖ линията Дедеагач-Солун е заета от трета жп експлоатационна рота и е образуван Трети жп район.[5]

В началото на ноември 1912 г. цялата жп линия Дедеагач-Солун се намира под български контрол, като е завзета и Цариградската гара в Солун.[6] Началниците в Главна дирекция на железниците, инж. Милков и Стоянов, правят оглед на състоянието на линията.[7] Официозът вестник "Мир" на 9 ноември 1912 г. заявява: "Дирекцията на железниците е взела всички мерки за управлението на железниците в освободените земи.". Под български контрол са поставени 30 станции и е изпратен нужният брой железничари за линията Дедеагач-Солун.[8] Стремежът е в кратки срокове да се възстанови движението, като усилено се работи за поправка на железопътен мост над р. Струма. Разрушен мост над р. Вардар при станция Карасуле ограничава движението по линията Солун-Скопие и води до прекачване на пътниците от един влак на друг.[9] Поправката на това съоръжение в края на ноември[10] създава възможност за движение на влаковете по линията София-Ниш-Скопие-Серес-Дедеагач, които с железницата през Одрин и Дедеагачкото пристанище трябва да осигурят бързо продоволстие на бедстващата армия в Източна Тракия.[11] Макар че е значително дълъг, маршрутът София-Ниш-Скопие-Серес-Дедеагач е една от възможностите за снабдяване на армията. При евентуално блокиране на линията през Одрин остава напрактика само тази железопътна връзка, Дедеагачкото пристанище и животинските обози. През зимните условия животинските впрягове трудно биха осигурили сами ефективно снабдяване, затова този жп маршрут придобива важно значение.

Взети са мерки за обезпечаването на редовен трафик, като в Солун са командировани инж. Б. Морфов и инж. Ст. Сарафов. Те посещават управлението на дружеството Жонксион експлоатиращо линията Дедеагач-Солун, за да договорят използването на подвижния състав – 36 локомотива и 400 вагона. Директорът на компанията инж. Дюмон бързо се съгласява, но препраща българските представители при гръцките власти, които се оказва, че контролират цялата техника. Тук възниква спор между железопътните специалисти и генералите Р. Петров и Хр. Хесапчиев. Военните настояват никакви споразумения да не се подписват, като възприемат жп инфраструктурата като български трофей. Б. Морфов доказва, като се позовава на една конвенция от Хага, че подвижният състав на частни дружества не се приема за военна придобивка. Оборил вътрешната опозиция, той се среща с гръцкия представител Диамандидис и договаря предаването на локомотивите и вагоните. Ст. Сарафов е натоварен с подготовката на разписанието за редовния трафик на влаковете.[12]

Проблемите не се изчерпват само с поправянето на повредените съоръжения и организацията по възстановяване на движението. Българо-

гръцкото съперничество за контрол върху Солунския район оказва негативно въздействие върху двустранните отношения. На 5 декември 1912 г. в Солун пристига цар Фердинанд, посрещнат тържествено от местната българска общност. Още докато престоява в града, царят е запознат с възникващите проблеми около поправката и експлоатацията на линията Карасули-Килиндир. Този съединителен железопътен участък (с дължина 27 км) свърза пряко Дедеагач със Скопие, като съкращава значително пътя между тези две точки и елиминира необходимостта от пътуване на влаковете до Солун. Проблемите идват не от френската компания, а от гръцките военни власти, които превземат района и контролират участъка.[13] Българският представител в гръцката Главна квартира, генерал-майор Хр. Хесапчиев, полага значителни усилия за установяване на регулярно движение по него. Първите затруднения се отдават на забавено действие от страна на гърците. Въпросът е поставен на 2 декември 1912 г. пред главнокомандващия гръцката армия и престолонаследник принц Константинос. Гръцкият принц се опитва да обвърже решаването на този въпрос с проблемите около проникването на техни войски в българската военна зона. Той се съгласява да изтегли своите части от 17-тия км на линията и да не се възпрепятстват работите около възстановяването и експлоатацията на жп участъка. В замяна на това иска заетите позиции от гръцките войници да се признаят и те да останат по местата си. Ген. Хр. Хесапчиев се противопоставя на подобна форма на изнудване и въпросът е оставен за проучване.[14] От гръцкото правителството[15] и от престолонаследника последователно е получено обещание за разрешаване на проблемите.[16] Протакането подтиква Хесапчиев да протестира остро срещу "перфидността на нашата съюзница Гърция".[17] Подобно обещание получава и цар Фердинанд при срещата си с Константинос. Нерешеният въпрос принуждава царя да изпрати телеграма до гръцкия принц. В нея Фердинанд настоява за допускане на възстановителни и експлоатационни части от българската войска. Тревогата му е подсилена с изрично напомняне – "Повтарям искането си, което е от голяма спешност и е основано на нашите права за кооперативни действия на съюзните армии.".[18] Телеграмата изиграва "огромно влияние" и след увъртания и извинения обещават въпросът да бъде окончателно уреден. Задържаните влакове тръгват на 15 декември, а редовното движение се възстановява от 17 декември 1912 г. и се осъществява от български персонал.[19]

Докато продължават преговорите, гърците поставят условия и за участъка Гюмендже-Карасули. Този участък от линията Солун-Скопие се експлоатира от Компанията на Източните железници и е окупиран от гръцката армия. Затова гърците настояват да се сключи договор или с тях, или посредством тяхно посредничество с Компанията. Подобно споразумение те сключват със сръбския Генерален щаб.[20] Българският предста-

вител майор инженер Анастасов, натоварен с провеждане на тези преговори, на 11 декември 1912 г. твърдо поставя въпроса пред представител на Компанията. На отказа да води преговори без гръцко посредничество майорът, заявява, че "ще прати някой български полк да окупира парчето Карасули-Гюмендже". Твърдото поведение на българските представители принуждава Константинос да се защитава и търси подкрепата на цар Фердинанд.[21] Принцът се възползва от постъпката на майор Анастасов и се стреми да злепостави българските действия. Своевременно майорът е сменен с майор инженер Ст. Сарафов, който с тактичност умело съдейства на ген. Хр. Хесапчиев за подписване на временно споразумение с гръцките представители.[22] В резултат на последователния натиск в средата на декември 1912 г. движението на влаковете е възстановено. Липсата на пряка линия от българската столица до Беломорския бряг принуждава военните да търсят обходен маршрут по линията през Ниш-Скопие-Дедеагач, участъци от която се намират под сръбски, гръцки и български контрол. Първите проблеми от неуспехите на българска железопътна политика по отношение на Македония в предвоенния период дават своите резултати. Въпросът допълнително провокира напрежение в българо-гръцките отношения.

През декември 1912 г. основните части на българската армия са изтеглени от Солун и Македония. Постепенно в райони, освободени от тяхното оръжие, се настаняват гръцки военни части. Усвояването на нови територии води до сблъсъци. На 20 февруари 1913 г. е атакуван гарнизонът в гр. Нигрита, като българите са принудени да се оттеглят на левия бряг на р. Струма.[23] Загубата на територии все още не пречи на железопътния транспорт. В средата на януари 1913 г. пътническият влак Солун-Серес започва да се движи до станция Драма.[24] Липсващият железопътен персонал е попълнен временно от хора без необходимия ценз.[25]

Въпреки че са без окончателен статут, в завладените територии започват проучвания за изграждане на нови железници. Гърция търси начини да свърже своите железници с линията Солун-Битоля, чрез която да установи връзка с европейската мрежа.[26] В София специалисти от Главната дирекция на железниците и пристанищата обмислят проучването на нови железопътни линии. Предимство получава направлението по долината на р. Струма. Предвижда се построяване на линията Дупница-Демир Хисар[27] и на линията Драма-Кавала.[28] Българската държава започва преговори с френската компания за експлоатация на линията Дедеагач-Солун. Целта е железницата да бъде откупена и включена в състава на БДЖ. Споразумение е постигнато, като обектите са оценени на стойност 149007500 лв.[29] Агенция "Хавас" излиза със съобщение в този дух.[30] На другия ден тази новина е опровергана.[31] Договорът е безспорен успех, но преждевременното му огласяване може да провокира съюзниците, които да пристъпят

към опити за превземане или прекъсване на линията. Появата на нов претендент за придобиване на собственост значително би объркала българските планове. Контролът върху тази жп линия придобива първостепенна важност за Царството.

Проникването на гръцки части се следи с особено внимание. На 13 март 1913 г. министър-председателят Ив. Ев. Гешов уведомява легацията в Атина за придвижване на гърци в района на чифлика Баница, в близост до станция Оталигос, между Драма и Ангиста. Подобни действия пораждат опасения, че преследваната крайна цел е да затруднят или прекъснат движението, което предизвиква протест на Хр. Хесапчиев пред гръцките военни фактори. Премиерът нарежда от легацията също да се протестира "най-енергически", за да се спре тяхното движение до произнасяне на смесената комисия.[32] По същото време в района на Солун гръцки войски окупират с. Амбар кьой и заплашват да превземат разположената наблизо станция Саламанли. Направен е опит за пленяване на охраняващи войници, който е провален от българските постове, но провокациите продължават и се стига до стрелба. Българските войници запазват хладнокръвие и не отговарят на огъня, а командването съсредоточава още жива сила за защита на гарата.[33]

Проблемът с разграничаването между Гърция и България произтича от липсата на предварителни договорености за разпределение на завзетите земи, а също от наличието на малобройни български военни части, които не могат да осигуряват освободените територии. Гръцки войници и доброволци постепенно навлизат в Нигритско, Негованско, Зиляховско и Правищко, като правят опити за заемане на нови райони на изток от Струма. Смесената българо-гръцка комисия, която започва работа в края на март, не успява бързо да определи демаркационна линия поради противоречията и постоянните нови претенции на Атина. Завземането на нови територии сериозно заплашва пресичането на железницата при Серес, с което ще се попречи на придвижване на български войски в Македония. Помощник-главнокомандващият ген. Михаил Савов апелира за намесата на правителството, в противен случай опасността от война значително нараства.[34]

Опитите да се спре гръцкото нахлуване по мирен начин се провалят. Техни части се съсредоточават към железопътните мостове Кючуккюпрю и Вълчиста, разположени на р. Ангиста. В отговор, на 10 и 11 май 1913 г. Серската бригада атакува и ги отблъсква към Тахинското езеро. Защитата на линията се изразява в 28 убити, 130 ранени и 10 безследно изчезнали българи и 107 убити и 550 ранени гърци. Намесата на премиера Ив. Ев. Гешов е в посока да се въздържа армията от въоръжени сблъсъци, защото съюзниците могат да ги използват като повод за война.[35] Ген. М. Савов иска отстояване на твърда позиция и запознава министър-председателя с

нови предизвикателства, възникнали с превземане на жп линията Солун-Карасуле. Гърците разрушават железопътния телеграф и арестуват войниците, които охраняват участъка. "Утре сигур, когато нашите отидат да ги поправят и разгонят техните партии, пак ще има оплакване, че сме ги нападнали." – пише помощник-главнокомандващият. Сериозното положение се допълва от нови факти. Командирът на Втора армия ген. Никола Иванов докладва за готовност да бъдат арестувани служащите и чиновниците по железопътната линия в гръцката зона. Офицерите получават забрана да напускат Солун. Командирът на ротата, охраняваща участъка Солун-Саламанли (разстоянието е 29 км), не е допуснат да занесе храна на постовите войници от моста на р. Галик до Солун.[36] Ген. Н. Иванов е поставен пред свършен факт и вижда като единствено ефикасно средство да атакува противника, като иска съответни инструкции. Българското правителство най-строго апелира към сдържаност и използване на дипломатически средства за решаване на проблемите.[37]

На 21 май 1913 г. след продължително протакане е сключен протокол за прокарване на демаркационна линия между българските и гръцките военни части. Линията започва край р. Вардар при гара Валандово и завършва на Бяло море при с. Товляни. Отвъд нея остават българските части в Солун и охраната на участъка от железницата Солун-Дедеагач, попаднала в гръцката зона.[38] Гръцкият преговарящ полковник Дусманис настоява за снемане на българската охрана на съединителната линия Карасуле-Килиндир. Тези претенции са в разрез със споразумението от декември 1912 г. и са отхвърлени от българската страна.[39] В окончателния вариант на протокола е потвърдено споразумението за движение на влаковете по заетите от двете войски жп линии. Българските военни части, натоварени с охраната на жп линията в гръцкия участък, остават да изпълняват своите задължения.[40] Предвиденото в протокола обаче трябва да се приведе в изпълнение, за което е нужна воля и от двете страни. Още в първите дни след подписването му започват противоречиви сигнали. Първоначално гърците пропускат задържани влакове и се съгласяват български части да ремонтират разрушен участък на линията Карасуле-Килиндир.[41] Скоро променят мнението си. Превъзхождащи по численост гръцки части не позволяват на българските войници да патрулират по железницата между Солун и демаркационната линия. На 24 май са изгонени българските войници от съединителната линия Карасуле-Килиндир, а началникът на гара Карасуле е арестуван и отведен в Солун.[42]

Трудността на политическото и военно ръководство да постигнат съгласие с Гърция за преразпределяне и контрол на освободените територии в Македония създава голямо напрежение в двустранните отношения. Проблемите не възпират планираните от Главната дирекция на железниците и пристанищата намерения за проектиране на нова линия по долината на

р. Струма. В началото на май 1913 г. е изпратена инженерна бригада под ръководството на инж. Ромаро за проучване на трасето Радомир-Дупница-Кочериново, с намерение да се продължи до Демир Хисар.[43] Работата продължава и в края на месеца, като от извършените наблюдения се изготвя доклад от ръководещия инженер Ромаро.[44] Представителите на инженерните и техническите среди анализират възможностите на земите под български контрол и стигат до заключението, че стопанските нужди на държавата ще бъдат задоволени с изграждането на четири пристанища и съответните съобщителни средства към тях. Проектират се пристанища при Дедеагач, Порто Лагос, Кавала и на Орфанския залив.[45] Дедеагачкото пристанище има функционираща жп връзка с Одрин, а оттам с цялата страна. Пристанището с Порто Лагос би могло да се захранва първоначално от същата връзка, а по-късно да се изгради жп линия през Родопите за Кърджали-Хасково или към Пловдив. Кавалското пристанище и новопроектираното при Орфанския залив, които трябва да поемат вноса и износа основно на западните части на държавата, включително и столицата, може да се свържат чрез жп линия Радомир-Демир Хисар и отклонения от железница Солун-Дедеагач към Кавала (Драма-Кавала) и към Орфанския залив (Серес-новопроектираното пристанище на Орфанския залив). Намеренията на Министреството на железниците през първата половина на 1913 г. са насочени към Струмското направление – както при подготовката на първоначалните проучвания, така и чрез изготвяне на технически проект.

Нарастващото напрежение между съюзниците в Македония води до чести военни сблъсъци, между които съществено място заемат проблемите с участъците от жп линията Солун-Дедеагач, охранявани и експлоатирани от български части, но разположени в гръцката окупационна зона. Съсредоточаването на значителни армейски подразделения в Македония през май и началото на юни 1913 г. предполага подготовката на военни действия, за което е необходимо осигуряване на тилови и транспортни комуникации. Те са предназначени за двете български армии, разположени в Източна Македония – Втора армия е дислоцирана в междуречието на долните течения на реките Вардар, Струма и Места, а Четвърта армия между Осоговската планина и средното течение на р. Вардар. Понеже няма изградени жп линии по средното течение на р. Струма, единствената възможност за снабдяване на двете армии е жп линията Дедеагач-Солун. Това обстоятелство повишава изключително цената на железопътната комуникация. Тя се оказва единственото сериозно транспортно средство за българската армия в Македония, но се намира в много уязвимо положение. Прокараната българо-гръцка демаркационна линия е в близост и е успоредно на трасето на железницата. Затова може да изпълнява своите задачи при офанзивни действия, но в случай на отстъпление е възможно

да бъде разрушена или прекъсната от противника, с което значително да се разстрои снабдяването и прегрупирането на двете български армии.

Българските намерения да сплашат и отхвърлят съюзниците предполага воденето на настъпателни бойни действия. Извършено е прегрупиране на силите и изграждане на продоволствени и оръжейни складове – за Четвърта армия – при Дойран и Демир Хисар, а за Втора армия – при тези градове и край Серес.[46] Жп участъците под български контрол в гръцката зона, от елемент на постоянно напрежение в двустранните отношения, се превръщат в залог за започване на война. За да контролират движението на влаковете и да затруднят снабдяването на българските войскови подразделения в Солун, гърците заявяват, че има холера в българската зона и обявяват петдневна карантина.[47] Подобни действия увеличават напрежението и мнителността в отношенията. Положението се влошава много към средата на юни 1913 г. Командващият Втора армия ген. Н. Иванов като взима повод от "безобразията, вършени от гърците спрямо служащите и въобще върху нашата железопътна служба в Солун, уредена и установена със специални съглашения между правителствата", предлага българската страна да се откаже от демаркационната линия и да се "изтикат" гърците от районите на изток от р. Струма.[48] На запитването на българския дипломатически представител в Атина Хаджимишев, защо е прекъснато движението по линията Серес-Солун, Е. Венизелос отговаря, че се дължи на "сгъстената атмосфера поради слуховете, че сме се намирали в навечерието на въоръжен конфликт". Дипломатът заявява, че Правителството ще се откаже от подписания протокол.[49] Мнението на българските военни и цивилни представители за съдбата на подписаните с Гърция споразумения се припокрива. За разлика от цивилните, военните среди предпочитат бързо и ефективно нанасяне на бойни удари по противниковите армии в Македония.

Без да се обявява война, на 16 юни 1913 г. частите на Втора и Четвърта армия преминават в настъпление. Унищожена е гръцката власт на изток от р. Струма. Цел на частите от Втора армия, действащи в западна посока, е превземането на Гевгели, прекъсването на железопътните съобщения между сърби и гърци и овладяване на двата бряга на р. Вардар. Четвърта армия също трябва да прекъсне връзката между двата противника, като превземе жп линията в участъка Криволак-Удово-Гевгели и направи предмостия на десния бряг на Вардар. Заповедта е изпълнена въпреки упоритата съпротива на добре подготвения противник. На 17 юни са превзети станциите Удово и Гевгели, с което е прекъсната комуникацията между сръбската и гръцката армия. Овладени са предмостия на десния бряг на Вардар, а в района на Тиквешко избухва въстание, ръководено от ВМОРО. Паралелно с завземането на участък от жп линията Солун-Ниш, за военни нужди се използва линията Дедеагач-Солун в района на Серес. Тя слу-

жи за бързо прехвърляне на Серската бригада в Кукушко.[50] Започналите бойни действия предрешават съдбата на българското железопътно управление в Солун и на охраната до демаркационната линия. В града са арестувани началникът на гарата и инженерът, което изключително затруднява движението на влаковете. Военният персонал не се пропуска, а жп линията до българската зона е контролирана от гръцки военни подразделения. Унищожаването на българската железопътна служба в Солун съвпада с пленяването на българското военно подразделение в града.[51] Българските цивилни и военни представителства, останали в гръцката зона след споразумението от 21 май 1913 г., са ликвидирани. В първите дни на войната, едновременно с победите и усвояването на нови територии и жп участъци, България губи контрол върху отдавна оспорвания участък Солун-Саламанли, останал в гръцката окупационна зона. Жертваните български позиции се счита, че бързо ще се възстановят от настъпващата Втора армия, която трябва да превземе Солун.

Нареждането Втора армия да превземе Солун, е съчетано със заповед Четвърта армия да превземе Велес и да се утвърди на позицията Кратово-Клисели-Велес. Бездействието на другите армии създава възможност на противника да се прегрупира, а след намесата на кабинета на Ст. Данев да премине в настъпление. На 18 юни 1913 г. Министерски съвет писмено нарежда да се спрат военните действия. Въпреки несъгласието на помощник-главнокомандващия ген. М. Савов, който иска да се изчака и да се даде възможност на войската да превземе Велес и да се спусне към Солун, политическото ръководство се налага и бойните действия са спрени. Части на Четвърта армия са атакувани от сърбите и отхвърлени на изходна позиция. Налага се отстъпление, в което е увлечена постепенно и Втора армия. Противоречията между политическото и военното ръководство и държавния глава създават възможност за започване на военни действия, но и за ненавременното им спиране, което довежда до загубване на постигнатото стратегическо превъзходство и преминаване в отбрана.[52]

Преминалите в отбрана български военни части са контраатакувани от превъзхождащи гръцки и сръбски подразделения. Заплашен от прекъсване и завземане е железопътният участък, който е в непосредствена близост до фронта. Изтласкването на войските от долното течение на р. Струма напрактика оставя двете армии без железопътна комуникация и снабдяване. Осигуряването на резервни пътища по долината на р. Струма и р. Брегалница не е предвидено от Главното командване, защото се разчита на бързи и настъпателни действия. Тази грешка може да се компенсира с успешна отбрана на единствената функционална жп линия. Затова ген. Н. Иванов счита, че не трябва да се отстъпва, а да се пристъпи към отбрана: "Ако стане наложително отстъплението, то ще отстъпя на левия бряг на Струма, за да може докрай да се прикрие железопътната линия.".[53] Ата-

кувана от превъзхождащ я противник, Втора армия започва отстъпление, което е допуснато от новоназначения помощник-главнокомандващ ген. Радко Димитриев. То е предвидено да се извърши, но при изричното условие да се защити жп линията Драма-Дедеагач.[54] Затрудненото положение предизвиква хаос. Изгубена е връзката между Щаба на армията и Втора армия. Отстъпването на нови позиции по Беласица планина и Рупелския пролом води до прекъсване на съобщителната линия Дедеагач-Драма-Серес. Загубата на жп комуникациите за основната част на Втора армия подсилва създадените слабости в тиловото осигуряване.[55] На 29 юни от Щаба на армията нареждат Серес и Драма да се отбраняват, колкото е възможно. "Железопътната линия на изток от р. Места да се удържи догдето може, а след това да се разрушат един-два средна величина мостове, та противника да не може да я използва. Може да се задръсти някой малък тунел, но моста при станция Бук и големите тунели да не се разрушават." – заповядва помощник-главнокомандващият.[56] Запазването на по-големите жп съоръжения се изисква предимно за по-бързото подновяване на транспорта в случай на обрат в бойните действия. Логично е по-малките съоръжения да се поправят по-бързо и да се създадат необходимите комуникационни връзки.

Железопътната линия е уязвима не само от бойните действия, а също от недобрата експлоатация. Грешки на железопътния персонал водят до две тежки катастрофи в района на р. Места – при гара Бук и при гара Еникьой.[57] В резултат на катастрофите се похабява жп линията и подвижният състав, създава се хаос в движението и се обърква разписанието на влаковете, което допълнително затруднява използването на железницата по време на военни действия.

Фронтът на Четвърта армия, който е сериозно разстроен след опита за спиране на бойните действия от сръбското настъпление, частично е стабилизиран със задържането и отблъскването на противниковите части при Криволак. Това кратко преимущество скоро е пропиляно. Двете армии, действащи в Македония, преминават в отстъпление в територии без железопътни комуникации. Лошите пътища създават сериозни проблеми на тиловото осигуряване и маневрирането на военните части. Единствената жп линия, която може да осигурява армията в този район, е София-Радомир-Кюстендил-Гюешево. Последните станции са много далече и не са свързани с удобни шосейни връзки към фронта. Анализът на военни специалисти показва значително по-ефективно използване на жп комуникациите от страна на сръбската армия в Македония. Макар че в първите дни на войната жп съобщенията между сърби и гърци са прекъснати, противниковите армии се снабдяват успешно. Сърбите се осигуряват чрез линията Ниш-Скопие-Велес, а гърците посредством морския транспорт.[58] Българските грешки в този план са както в неподготвеността на сериозни

сухопътни съобщения по долините на р. Струма и Брегалница в случай на отстъпление, така и в изграждането на жп линия Радомир-Дупница-Кочериново. Подобна линия значително би облекчила снабдяването и прехвърлянето на военни части. Строителството ѝ е предвидено в редица закони за разширяване на железопътната мрежа, а при управлението на Александър Малинов (1908–1911 г.) е сключен заем, който да осигури строителството. Ако България не успява да убеди Османската империя да свържат железниците си в Македония, то строителството на българска територия може да се извърши със значително по-голяма сигурност. Така се скъсява един участък от около 60 км. Не са използвани възможностите на военните теснолинейни железници и въздушните въжени линии, които намират приложение още в началото на века. Тези пропуски са в подкрепа на твърдението, че България започва Междусъюзническата война без достатъчна военна и дипломатическа подготовка, което довежда до Първата национална катастрофа.

На 28 юли 1913 г. е подписан Букурещкият договор, с който се слага краят на Междусъюзническата война. Победена България получава значително по-малко територии, предвидени в предишни договори, и завзети от армията. От Македония към българското царство са присъединени средните течения на р. Струма и р. Места. Границата преминава по билата на планините Влахина, Малешевска, Огражден, Беласица и Алиботуш (дн. Славянка), като включва и района на гр. Струмица. В тази територия няма изградени жп линии, а най-близките точки на съседните железници са при Демир Хисар на линията Солун-Дедеагач и при Удово на линията Солун-Ниш. Възможностите за свързване в тези направления отново попадат в сферата на двустранни отношения, както преди Балканските войни.

През Балканските войни българската железопътна политика в Македония се провежда в няколко направления. Първо – превзетата жп линия Дедеагач-Солун с разклоненията е възстановена и въведена в експлоатация. Постига се споразумение за откупуването ѝ. Второ – българската държава се стреми да запази контрола върху цялото трасе, за което постига необходимите споразумения с Гърция, и въпреки трудностите нейни представители работят по железницата до началото на Междусъюзническата война. Трето – Долината на р. Струма е обект на проучване с цел изграждане на свързваща жп линия по трасето Радомир-Горна Джумая-Демир Хисар и Драма-Кавала. Всичките тези мероприятия се провеждат по време на война, когато основните държавни задачи са съсредоточени към победен изход от бойните и дипломатическите действия. Допуснатите пропуски и грешки, като близката до железницата демаркационна линия и неподсигуряването на добри свързващи пътища (или теснопътна железница) по долината на р. Струма, оказват негативно влияние върху изхода на войната със съюзниците.

Още по време на военните действия Австро-Унгария обръща сериозно внимание на бъдещото стопанско развитие на Балканите. Жизнено заинтересована от териториалното преразпределение, двуединната монархия се стреми да запази и развие своите постижения в района. Един от най-важните аспекти, на който е обърнато внимание, е железопътното развитие. В специална "Програма за стопански спогодби с балканските държави", приета на 16 и 17 февруари 1913 г., предимство е дадено за изграждането на три железници: 1) жп линия през Черна гора и Албания за връзка с Гърция; 2) изграждане на участъка Увац-Митровица за свързване на Босна със Солун; 3) доизграждане на линията Солун-Битоля до Адриатическо море. Предвижда се строежът на още три връзки – 1) на линия Ужице-Вардище; 2) линия през Румъния и България за връзка с Цариград и Солун; 3) свързване на гръцките железници със Солун.[59]

Значението на Солун отново е оценено особено високо и в Сърбия са изпратени комисии на Унгарския търговски музей да проучат състоянието на място. Пристигнала след войната, едната комисия проучва ситуацията в Македония. Изводите от обиколката са направени от д-р М. Маутнер, секретар на Хърватско-словенското индустриално сдружение в Загреб, който ги изпраща на Виенската търговска и индустриална камара. Д-р Маутнер прогнозира, че върху развитието на град Битоля негативно ще повлияе новата граница с Гърция, а ролята на Скопие ще се повиши, особено след прокарването на планираната железница Битоля-Скопие и свързващи участъци към албанската граница. Той информира, че след войната едва ли ще се изгради желаната от много години от България линия Кюстендил-Куманово. Сръбските политически и стопански кръгове не искат строителство на жп линии на изток от Вардар, защото съществува риск тези райони да се присъединят към България.[60] Австроунгарските намерения да запазят и развият своите позиции в Македония и специално в Солун, провокират сериозен ангажимент към ново железопътно строителство. Установилите се във Вардарска Македония сърби също започват да планират изграждането на нови линии.

Сръбските окупационни власти запознават Военното командване със своите виждания за развитие на завладените в Македония територии. Без да се съобразяват с договореното между България и Сърбия разделение на Македония на спорна и безспорна българска зона и с неокончателния военен статут на тези земи преди мирните договори, окръжни началници предлагат проектирането и изграждането на нови жп линии. Тетовският окръжен управител иска изграждането на линия Скопие-Тетово-Гостивар с продължение до Дебър. Кавадарският управител се застъпва за трасето Кавадарци-Прилеп-Битоля. След края на Междусъюзническата война битолският управител прави своето предложение за трасето Велес-Прилеп-Битоля-Ресен-Охрид. Битолска делегация получава подкрепата на

сръбския министър-председател за същия вариант при посещението си в Белград.[61]

Следвоенният български коалиционен кабинет на д-р Васил Радославов променя значително железопътните приоритети в Южна България. В основата на тази промяна е наложеното териториално статукво. България получава излаз на Бяло море в междуречието на реките Места и Марица. За да контролира изцяло своите жп комуникации, държавата е длъжна да пристъпи към строеж в тези, макар и значително неблагоприятни за тази цел, територии. Така на предно място излиза т. нар. Родопска железница, която трябва да свърже линията Свиленград-София при гара Раковски с пристанището Порто Лагос на беломорското крайбрежие. Правят се нови планове за свързване на Бяло море с румънските железници посредством мост на р. Дунав.[62]

Железопътното свързване с Македония остава на втори план. В транспортната политика свое приложение намират автомобилите. Значително по-мобилни, леките коли започват да осъществяват обществени услуги в районите без железопътен транспорт. В края на 1913 г. от акционерно дружество "Пирин" е открита автомобилната линия Радомир-Дупница-Горна Джумая.[63] В транспортната конкуренция се намесва автомобилът, който започва да се съревновава с железниците и с транспортните средства, теглени с животинска тяга. Автомобилизмът няма масов характер, с ограничени възможности е поради малкия брой коли и лошото състояние на пътищата, но може спокойно да замести животинските впрягове. Създаденият вакуум от липсата на железопътна линия по средното течение на р. Струма своевременно е запълнен с автомобилна връзка до най-близката гара Радомир.

Българското правителство следи с внимание железопътните планове на съседите в Македония. Сърбите имат намерение да изградят жп линия Скопие-Битоля, като дискутират два варианта. Първият е по трасето Велес-Прилеп-Битоля, а вторият през Скопие-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид-Ресен-Битоля и с евентуално отклонение Брод-Прилеп-Битоля. На 22 октомври 1913 г. белградското правителство слючва договор за трасиране на жп линия Скопие-Тетово-Гостивар-Брод-Прилеп-Битоля с германската фирма "Бергер и сие". В началото на февруари 1914 г. е сключен договор за трасиране на жп линия Прилеп-Кавадарци-Градско-Щип-Кочани с английската фирма "Рейлуей уърк & Ко".[64] Изключването на град Велес от проектите е породено от опасенията, че той може да се превърне във важен търговски център. Сръбските намерения в Македония са разработени в един по-широк законопроект, обхващащ цялата държава. В него линията Скопие-Битоля е включена сред приоритетите, които трябва да се реализират в непосредствено бъдеще, за което са предвидени средства в равностойност на 60 мил. лв. Линията Прилеп-Градско-Щип се изчислява

на около 20 мил. лв, а построяването ѝ се предвижда в по-далечно бъдеще.[65] На въпрос от Главна дирекция на постройките на железниците и пристанищата Българската легация в Берлин събира сведения и докладва за намерението на фирмата "Бергер и сие" не само да извърши трасирането и проектирането, но и да се ангажира със строителната работа. От БДЖ проявяват интерес към гръцките намерения да построят свързваща линия между Лариса и Солун.[66] За тази цел Атина провежда преговори с френското дружество "Батиньол". Жп линията от старата гръцка граница през Литохорон-Катерини-Елевтерохори трябва да достигне линията Солун-Битоля и оттам, движейки се успоредно на нея, да се свърже с линията Солун-Белград. Целият строеж се планира да приключи за 18 месеца и да струва 12 мил. франка.[67] Появяват се мнения за жп линии Солун-Ангиста (135 км) и Кожани-Бер (17 км).[68] Новите владетели в Македония предпочитат да пристъпят към строеж на жп линии в по-отдалечените от България краища. В зоните, близки до българската граница, по въпроса се пристъпва предпазливо. Опасенията, че наложеното териториално статукво може бързо да бъде преразгледано, плашат управляващите кръгове в Белград и Атина.

Железопътните планове на Сърбия са изоставени със започването на 1 август 1914 г. на Първата световна война. Съществуващите във Вардарска Македония железници се използват главно за военни доставки от Солунското пристанище. България и Гърция обявяват неутралитет към двата воюващи блока. Намеренията да се построи Родопската железница, не задоволяват правителството на В. Радославов. В началото на 1915 г. държавната железопътна програма е допълнена със закон за строеж на нови линии. В него се предвижда Министерски съвет да обяви на търг построяването на жп линията Радомир-Дупница-Горна Джумая и клоновете Дупница-Бобов дол, Плевен-Ловеч и Габрово-Севлиево и да сключи необходимите договори. Без да се подценява значението на другите трасета, които се определят като клонове, направлението Радомир-Дупница-Горна Джумая (дълго около 75 км) получава статут на самостоятелна жп линия. Допълнено с клона Дупница-Бобов дол, цялото трасе заема приоритетно място в намеренията на Правителството. То вижда чрез реализацията на тази жп линия изпълнението на няколко задачи – подобряване на икономическото положение, свързване с новоприсъединените територии, подобно на проектираната Родопска железница и изпълняване на държавна и национална роля със запълването на една комуникационна необходимост. Последната задача трябва да покаже на новоосвободеното население преимуществата на модерната българска държава над Османската империя. Изрично е подчертана грешката, че тази линия не е изградена в периода до 1912 г. поне до старата граница и "нуждата от която се почувства толкова много през войната със съюзниците.". Осигуряването на армията в

тази област е анализирано и държавата предприема действия за поправка на веднъж допуснат значителен пропуск – дългогодишна подготовка на война за освобождение на Македония без необходимото транспортно осигуряване. Железопътният клон Дупница-Бобов дол (дълъг около 17 км) се проектира с основната задача да свърже Бобовдолските мини, с което да се ускори възледобивът в басейна. Финансовите средства, необходими за построяването на проектираните железници, Правителството предвижда да осигури чрез заем от Спестовната пощенска каса.[69]

Постановлението на МС е прието на 8 март 1915 г., а на 12 март 1915 г. започва разглеждането му в Народното събрание. Дискусията за жп линията Радомир-Дупница-Горна Джумая и клонът Дупница-Бобов дол, както в повечето случаи, преминават под знака на общото съгласие, че са необходими и бързо трябва да се построят. Тази констатация като изходна точка на изказванията на депутати от мнозинството и опозицията показва сериозна загриженост към подобряване на жизненото равнище на населението от наскоро освободения район. Противоречията в изказванията са не дали е необходима, а колко бързо ще се построи, трябва ли да се продължи веднага на юг до границата и надеждни ли са предвидените за целта инвестиции. Опозиционният депутат Андрей Ляпчев поставя подобни въпроси. Познаването на историята на това направление е сред основанията Ляпчев да поиска някои промени в законопроекта. Той поставя под въпрос обезпечаване на финансирането чрез Пощенската спестовна каса. "Ние имаме много закони за железници по всевъзможни направления, а построени железници относително имаме много малко. Причината е, че е лесно да се гласува закон да се построи железница, а е много мъчно да се намерят пари, с които да се построи тая железница." – с голяма доза реализъм констатира А. Ляпчев. Друго важно предложение за допълнение към законопроекта е продължаване на планираната линия от Г. Джумая до границата с Гърция или до с. Левуново.

При излагане на мнението на А. Ляпчев проличават направените пропуски от вносителя. В стремежа си да прокара законопроекта бързо, правителството забавя внасянето на законопроект за осигуряване на финансирането, което увеличава напрежението в Народното събрание. Ограничените финансови възможности на държавата успешно се вписват в позицията на мнозинството. Министърът на железниците, пощите и телеграфите Никола Апостолов и депутатът Величко Кознички поставят под съмнение възможността линията от Горна Джумая до границата да бъде включена в законопроекта. Липсата на финансови средства и проектна готовност са изтъкнатите мотиви. Мнозинството успява да прокара веднага закона на второ четене без промените на опозицията. Участъкът Горна Джумая-гръцката граница е оставен за бъдещо разширяване на железопътната мрежа.[70]

При третото четене на закона на другия ден кюстендилският депутат от мнозинството В. Кознички предлага включването на втори член: "Задължава се правителството да изучи и построи железопътното парче Горна Джумая-Левуново-гръцката граница като продължение на железопътната линия Радомир-Дупница-Горна Джумая.". В последвалия кратък дебат министър Н. Апостолов се съгласява с допълнението, но със забележката, че в близко време поради недостига на средства може да се пристъпи само към проучване на трасето между Горна Джумая и гръцката граница. Предложеният член е приет от Народното събрание.[71] За един ден мнозинството преживява значителна еволюция и приема вече отхвърленото предложение на А. Ляпчев. В така гласувания закон се оформят два строителни периода – към изграждането до Горна Джумая се пристъпва веднага, а за участъка до гръцката граница не е предвиден никакъв срок. Включването на втория участък по-скоро е изземване на инициативата на мнозинството от опозицията, с което се демонстрират намерения за подобряване на комуникациите по Струмската долина.

Железопътната линия Радомир-Горна Джумая с клона Дупница-Бобов дол преминава през относително лесен за строителство терен. Трасето навлиза от течението на р. Струма във водосборния басейн на притока ѝ р. Джерман. Отклонението за мини Бобов дол също трябва да преодолее относително нисък вододел между р. Дерман и р. Разметаница. По-сериозни изкуствени съоръжения като мостове и тунели са именно в тези участъци. На юг от Дупница жп линията отново навлиза по течението на р. Струма и следвайки го, трябва да завърши при западните райони на Горна Джумая. За разлика от това трасе продължението към гръцката граница трябва да преодолее Кресненското дефиле, където изкуствените съоръжения са много повече, с което значително се увеличават финансовите разходи. Без да се свърже с гръцката жп мрежа и беломорските пристанища, тя би имала само регионално стопанско значение. Депутатите са наясно с тази перспектива, но никой не поставя въпроса, кога е възможно подобно свързване. Българо-гръцките отношения са все още в деликатна фаза и то едва ли може да се осъществи в кратки срокове. При най-благоприятно развитие и в двата варианта жп линията по долината на р. Струма биха имали в краткосрочен план регионално значение.

Финансирането на железопътните намерения на правителството е осигурено чрез гласуване на законопроект за свръхсметен кредит от 22500000 лв. От тях за железопътния проект по долината на р. Струма е предвидена сумата от 12 мил. лв. За разлика от механизма, предлаган в законопроекта за построяване, където се предвижда финансирането да се осигури от Спестовната пощенска каса, в новия законопроект се предлага разходите да се покрият от заем, сключен от БНБ. Подобна възможност министърът на финансите Д. Тончев вижда в усвояването на средствата

от заема, сключен с банковия консорциум "Дисконто гезелшафт". Опозиционните депутати подлагат на съмнение подобна възможност. Министър Тончев защитава правителствените намерения: "Първата, ръководната идея, която накара Министерския съвет да реши тъй бързо и да внесе в Народното събрание законопроект за постройката на тази линия, е именно онази, която отгатна г. Сакаров, т.е., да се захване незабавно, още тази пролет, постройката на линията, с която да дадем работа на толкова души, които се нуждаят и които ходят без такава.".[72] Бързината, с която е приет и този закон, за два дни – 13 и 14 март 1915 г.[73], показва намерението на управляващото мнозинство скоро да пристъпи към започване на строителство.

Законът за построяване е обнародван в "Държавен вестник" на 15 април 1915 г.,[74] а на 18 април от Министерството на железниците, пощите и телеграфите до министър-председателя са изпратени поемните условия за жп линията Радомир-Дупница-Горна Джумая и клона Дупница-Бобов дол. Проектът предвижда максимални наклони до 15 ‰, минимален радиус на кривите 300 м, използването на по-качествени релси и изграждането на гарите е съобразено с нуждите на армията. Предложено е датата за провеждане на търга да бъде 15 юни 1915 г.[75] В действителност гласуваният закон отлежава няколко месеца, като на 18 август 1915 г. Министерският съвет пристъпва към назначаване на комисия за провеждане на търг, на който да се избере предприемач за постройка на утвърдените от НС жп линии.[76] Съставът на комисията е изключително от държавни служители, които е могло да бъдат избрани значително по-рано. По каквито причини да е извършено забавянето от март до август и в този случай е пропусната една значителна част от строителен сезон, толкова много отстояван от министрите при гласуването на двата закона. Прозорливото мнение на А. Ляпчев, плод на дългата практика при изграждането на железници, че лесно се гласува, но трудно се строи, отново е потвърдено.

Железопътното развитие на Югозападна България в междувоенния период 1913–1915 г. се изчерпва преди всичко с оформяне на нормативните документи – закони, проекти и др. Във Вардарска Македония началото на Първата световна война повишава значението на съществуващите жп линии. Сърбия снабдява своята армия главно през Солунското пристанище по линията Солун-Белград. Значението на тази железница се оценява и от двете воюващи страни и тя става обект на множество диверсионни акции. Срещу сръбския режим в Македония продължават да действат четите на ВМОРО. Обект на техните нападения както в периода на турския режим са жп линиите. Първата сериозна акция на Организацията е взривяване на мост над р. Водосир в началото на юли 1914 г. На 16 август четата на Вл. Сланков взривява мост между Велес и Градско. На 25 и 27 август са разрушени мост над р. Смоковица и част от жп линията при станция Мировци,

Гевгелийско. През октомври 1914 г. е взривен мост край гр. Велес. Един месец по-късно взрив, поставен от четите на Кольо Левтеров и Димитър Недков, разрушава големия мост при станция Демир Капия и по-малкия мост на р. Водосир, с което е прекъснато снабдяването за 4 седмици. През декември четата на Гоце Междуречки за трети път взривява жп моста над р. Водосир.[77] Безспорно най-големи са пораженията, нанесени на 20 март 1915 г., когато на четири места е прекъсната жп линията Солун-Белград и е взривен голям мост в района на Валандово. Над 1000 души, четници на ВМОРО, извършват тези и още някои други нападения срещу сръбските военни части. Сръбският отговор е много по-жесток, защото в този район са изпратени като офицери далеч от фронта децата на белградския елит. Акцията при Валандово се разраства като международна афера, в която важно място има железопътната комуникация. От Петербург предупреждават българското правителство: "Русия няма да претърпи да пресечете пътя за Солун.".[78] Макар че България не е пряко свързана с Валандовската афера, чрез нейната намеса се разчита ВМОРО да бъде спряно да извършва диверсионни акции срещу жп линиите във Вардарска Македония. Линията по долината на р. Вардар има жизненоважно значение за воюваща Сърбия и прекъсването ѝ нанася сътресения върху снабдяването от страна на Съглашението.

В средата на 1915 г. съществено се променя военно-политическата обстановка на Балканите. В ход е Дарданелската операция, в която трудности изпитват турските и съглашенските армии. Германия и Австро-Унгария се опитват да помогнат на своя съюзник Турция, но за целта е необходимо осигуряване на железопътна връзка през Сърбия и България. Сърбите оказват успешна съпротива, а България спазва неутралитет и не допуска движение на военни доставки. Антантата (Англия, Франция, Русия и присъединилата се към тях Италия) се стреми да завладее проливите и да осъществи също връзка помежду си, като отстрани Османската империя от войната. Операцията в Дарданелите не дава резултати. Другата възможност е с привличането на София към Съглашението българската армия да настъпи към Цариград. Цената на българското участие се повишава значително. Българските управляващи поставят въпроса за ревизия на границите, наложени от Букурещкия договор.

На 14 май 1915 г. Никола Генадиев посещава английската легация и излага своите виждания за присъединяване на България към Антантата. Той поставя като основен въпрос отстъпването на Серес, Драма и Кавала, за да може България да изгради железопътна връзка с Бяло море. Декларира склонността на правителството да не бъде безкомпромисно в искането си за спорната зона във Вардарска Македония. На тази база Английското външно министерство изработва своите предложения. Макар че са връчени отделни ноти от посланиците на Англия, Франция и Русия, на

царското правителство се правят еднакви предложения. Срещу включване на тяхна страна България ще получи Източна Тракия до линията Мидия-Енос, безспорната зона в Македония и района на гр. Кавала. Територията от Османската империя се дава веднага, но българската армия трябва да я отвоюва, докато земите в Македония се предават след войната, когато Сърбия и Гърция бъдат компенсирани в Босна и Мала Азия. За Добруджа се предвижда посредничество при преговорите между България и Румъния.[79] След поискани уточнения от правителството на В. Радославов и отговор, даден на 21 юли 1915 г., напрактика Съглашението не променя нищо от направените предложения. В същото време Царството води преговори с Централните сили. От сръбската територия е поискана Вадарска Македония, Поморавието и Неготински окръг. На двустранните преговори с Турция е поставен въпросът за териториални компенсации – района на Лозенград и земите на запад от р. Марица с жп линията Свиленград-Димотика-Дедеагач.[80]

Затрудненията на великите сили са свързани предимно с убеждаването на българските съседи да направят необходимите отстъпки. Антантата гарантира, че компенсациите ще бъдат направени след войната. От Централните сили Германия действа по-енергично и успява да убеди българската страна в своя успех и гаранции. Отстранени са австроунгарските резерви за някои сръбски райони и на 24 август 1915 г. са подписани договор за съюз, тайна спогодба и военна конвенция между България и Германия. Договорът гарантира териториалната цялост на Царството и е подписан за срок от пет години. След края на офанзивата срещу Сърбия България получава земите на изток от линията – от устието на р. Велика Морава до сливането на Българска и Сръбска Морава, оттам по вододелa им до гребена на Скопска Черна гора и нататък по Санстефанската граница. Към Царството се включват земите на Поморавието, Тимошко и Вардарска Македония. В случай на румънско и гръцко нападение България получава Добруджа до Санстефанската граница и териториите в Егейска Македония, изгубени по Букурещкия договор. Централните сили обещават 200 милиона франка заем за воденето на войната за период от четири месеца. Военната конвенция (тя е подписана и от Австро-Унгария) предвижда участие на България в офанзивата срещу Сърбия с най-малко четири дивизии. Страната получава гаранции за помощ от 200 милиона франка и "военни материали от всякакво естество, доколкото е възможно с оглед на собствените германски нужди.". Тя се задължава да пропуска през територията си транзитно движение на военни доставки "за" и "от" Турция. Сключеният на същата дата договор между България и Османската империя разширява територията на Царството с 2390 кв. км, като в границите са включени долината на р. Марица с два километрова зона източно от левия ѝ бряг и жп линията Свиленград-Одрин-Дедеагач.[81] Прио-

ритетното трасе по Струмската долина се поддържа и пред двете воюващи групировки. За това говори искането за компенсации от Гърция именно в тази територия. Макар и обвързано с условието това да стане в случай на война, Германия поема изричния ангажимент Царството да си възвърне загубените земи в долното течение на р. Места, Струма и Вардар, с което се обезпечава трасето до Бяло море.

По време на интензивните преговори и сключването на договорите между България и Централните сили от страна на Антантата идва предложението за отстъпване на безспорната зона в Македония веднага след войната, модифицирано с английското предложение източната ѝ част предварително да се заеме от британски военни части. Французите планират изпращане в сръбска помощ през Солун на експедиционен корпус, начело с ген. Морис Сарай.[82] Намеренията на съглашенците съществено биха променили военно-политическата обстановка. България се готви за война със Сърбия и допуска намесата на други балкански страни, но пропуска възможна намеса на основните държави от Антантата. Планира се бърза военна офанзива, защото страната не е подготвена за продължителна война. Този пропуск на военните и политическите стратези поставя в хода на бойните действия редица нови трудности, сред които важно място заемат проблемите с транспортните комуникации, свързани предимно с железопътния транспорт.

През Балканските войни и междувоенния период 1913–1915 г. българската железопътна политика по отношение на Македония претърпява промяна. Приоритетното Скопско направление попада в спорната зона, а след това в сръбската територия и на предно място излиза направлението по долината на р. Струма. Въпреки че новата граница ограничава възможностите за свързване с Беломорието по Струмското направление, то придобива важно външно и вътрешнополитическо значение. За целия етап българската железопътна политика се характеризира с възстановителни и експлоатационни действия на съществуващите железници и с проучване и утвърждаване на необходимите нормативни документи за нови проекти. Изпълняват се само подготвителни процедури, без да се пристъпи към изграждане на нови жп линии. Вложените усилия не променят железопътната ситуация между България и географската област Македония и тя остава същата, като в предвоенния период.

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВАТА ПРЕД БЪЛГАРИЯ С ВКЛЮЧВАНЕТО Ѝ В ПЪРВАТА СВЕТОВНА ВОЙНА (1915–1916 г.)

С определяне на страната на Централните сили България се стреми да осъществи, на първо място, обединение с Македония. На 10 септември 1915 г. е обявена обща мобилизация и са комплектовани три армии. Първа армия е съсредоточена за провеждане на операции на сръбска територия в района на Тимошко и Поморавието, а Втора армия е съсредоточена за бойни действия в Македония (Трета армия и отделни части са оставени в резерв). Военното ръководство предвижда краткотрайна война, през която българската армия трябва да постигне победа. Затова плановете и разчетите са подготвени за четиримесечни офанзивни действия. Направена е сериозна грешка при оценката на действителното положения. Според оперативния план Първа армия, пряко подчинена на германското командване, трябва да разгроми противника и да превземе военновременната сръбска столица Ниш. Втора армия, оставена на българско подчинение, има сред задачите си да прекъсне жп линията Солун-Ниш и спиране на военните доставки от Съглашението. [83]

В началото на мобилизацията българската армия разполага с една железопътна дружина, в състав 61 офицери, 63 чиновници и 2043 подофицери и редници. Структурно дружината се разпределя на три строителни роти, три експлоатационни роти, по една дековилна, паркова и допълваща рота и щаб на дружината с техническа и строево-домакинска секция. Създадени са разчети за три железопътни групи от по една строителна и една експлоатационна рота, които самостоятелно да заемат и управляват по 100 км жп линия с 10 гари. Дековилната рота е предвидено да строи 200 км теснолинейна жп линия. От Главна дирекция на железниците и пристанищата е придадена към дружината мостовата служба, а от Главна дирекция на постройките на железници – две бригади за проучване на нови линии, заедно с необходимия инвентар. Проведените теоретични и практически занятия не са достатъчни за подготовката на кадровия състав. Участието в строежа на линията Крепостен батальон-Арсенала-гара Перловец създава възможност за подготовка на обикновените войници, докато офицерският състав, ангажиран с осигуряване на дисциплината, пропуска практическата страна на занятията.[84]

За снабдяване с необходимите железопътни инструменти военните разчитат на БДЖ. Единствената по-сериозна подготовка е извършена за доставката на дървен материал. От сечището в Юндола Чепинско са осигурени пилоти и греди за временни мостови конструкции. Подготовката

е извършена на два етапа: през април – май и през септември-октомври 1915 г., като са осигурени 480 греди и пилоти. Реквизирани са скоби, болтове и обувки за пилоти и са подготвени конструкции за мостове с 6, 8 и 10 метрови отвори.

Проучен е въпросът с осигуряване на теснопътен жп материал. По жп гарите на страната е открит разнообразен по вид инвентар, който е предаден на дековилната рота, но се оказва негоден за употреба. Извършено е разузнаване на противниковата жп мрежа и в началото на бойните действия дружината разполага с информация за железниците в Македония – получени са сведения за състоянието и надлъжен профил със ситуационен план на линията Скопие-Солун.[85] Железопътната дружина се оказва недобре подготвена и слабо материално осигурена. С оглед на предвидените настъпателни действия основните задачи, които ѝ се поставят, са да възстановява разрушени обекти и да създаде условия за нормална експлоатация на железопътната мрежа. За този подход говори формирането на смесени строително-експлоатационни части, които да изпълняват едновременно задачите по възстановяване и експлоатацията на поверените им участъци. Липсата на специализиран жп материал и подвижен състав са факти, които показват, че дружината не е подготвена да строи и експлоатира нови линии. В случай че са предвидени подобни разчети, материалите за построяване на военни железници трябва да бъдат поръчани и доставени, като по този начин поне дековилната рота да бъде осигурена по разчетите.

След извършване на мобилизацията и първоначалната подготовка частите са изпратени по жп линиите на страната, за да подпомогнат БДЖ при превозването на армията към зоните за съсредоточаване. С изпълнението на тази задача дружината се подготвя за своевременно отстраняване на повредите по железопътните линии, завзети от настъпващите български части. Воюващите страни оценяват високо железопътните комуникации и се стремят да се възползват максимално от тях. Другите възможности са да се използват автомобили и камиони, които в този период са изключително малко, или животинските впрягове, които са значително по-бавни и трудно задоволяват мащабите на водената война.

В дните преди българското включване в Първата световна война жп линията Солун-Скопие-Ниш запазва своето ключово значение. Австроунгарският генерален щаб иска от българската армия да пристъпи към разрушаване на мостовете по р. Вардар. Началник-щабът на българската армия ген. Константин Жостов отклонява подобна възможност преди започване на войната. Предпазливостта от прибързани действия е продиктувана от незавършилата дислокация на частите и от опасенията за бързи сръбски контрадействия. Трезвата оценка на обстановката обаче не изключва прекъсването на вражеските комуникации. К. Жостов подготвя военни фор-

мирования, които да разрушат мостове след започване на офанзивата.[86] Извършването на диверсионни действия по мостовете на линията в района на Валандово и Гевгели и превземането на жп инфраструктурата в района на Велес и Враня са основни задачи в оперативния план на Втора армия.[87] Железопътната линия по долината на р. Вардар има изключително важно значение за снабдяване на сръбската армия от Солунското пристанище. Тя е обект на диверсионни акции, извършвани от четите на ВМОРО. Успешната защита или прекъсването ѝ биха наклонили везните в полза на една от двете воюващи страни.

На 22 септември 1915 г. Съглашението започва операция по прехвърляне на армейски съединения в Солун. Основната им задача е да се притекат в помощ на Сърбия и да осигурят железницата Гевгели-Скопие.[88] Гръцката държава следи внимателно развитието на обстановката и пристъпва към заемане на жп мрежата в Егейска Македония. Линиите на тази територия продължават да се експлоатират от чуждестранните дружества, както през османския период. Без да извършва съществени промени в персонала, гръцката държава поема върховното управление на жп линиите Солун-Гюмендже, Солун-Лерин и Солун-Окчилар. Подчертана е необходимостта бързо да се пристъпи към довършване на строителството на линията Гвида-Папули, която трябва да свърже Солун с Атина. Затова всички работници, които подлежат на мобилизация, са освободени и допълнително се привлича нужната работна ръка.[89] В края на септември 1915 г. напрактика се очертава нова, но сигурна картина на двете воюващи групировки. Срещу Сърбия, от изток, за война се подготвя България. Българската армия има готовност да води настъпателни бойни действия, като една от задачите е прекъсване на жп линията по Моравската и Вардарската долина. С прекъсването ѝ се цели отслабване на сръбската съпротива и спиране на евентуално съглашенско настъпление от Солун. Мобилизацията на българската армия и дебаркирането на съглашенските войски подтикват гръцкото правителство да поеме контрола над железопътните линии в Егейска Македония. Превъзходството на железопътните комуникации е взето предвид и всички държави пристъпват към осигуряване на стриктен контрол и охрана при евентуални военни действия.

На 1 октомври 1915 г. България обявява война на Сърбия. Първите бойните действия се развиват значително по-успешно за Втора армия, която провежда Овчеполската настъпателна операция в Македония. Към 7 октомври българските части достигат Куманово, Велес и Щип. Железницата е превзета на едно значително протежение от Враня до Велес и са насочени бойни единици за овладяване на Скопие и Качаничкия проход, с което всички връзки между Сърбия и Гърция се прекъсват. Бързите и ефективни български удари скоро изтласкват сръбските части от Скопския район. Скопие е превзет на 10 октомври и усилията са насочени към

удържане на отвоювания плацдарм. Сръбските контрадействия се насочват към пробив по долината на р. Вардар и съединяване с настъпващите от юг по железницата съглашенски войски.[90]

В Гърция с особен интерес наблюдават кой контролира жп линиите в Македония, защото от това зависи изходът от войната. Българският пълномощен министър в Атина Пасаров описва реакциите в гръцката преса с пояснението, че публикациите са "като дадени от сръбската легация.". Според тяхната информация към 9 октомври жп съобщенията между Ниш и Солун са възстановени, участъкът Гевгели-Удово се пази от френски войски, като командващият ген. Байу се настанява в станция Удово. Мрачната картина, че войските на Централните сили губят инициативата, се отхвърля от генералния консул в Солун – Тодор Недков. На другия ден той докладва за царяща паника сред сърбите и че жп линията Солун-Скопие е прекъсната на много места.[91] Втора българска армия изпълнява поставената ѝ задача да поеме контрола на част от железопътната линия Солун-Ниш, с което намалява съществено сръбската способност за съпротива в Шумадия и Поморавието, където оперират армиите на съюзниците. Възпрени са опитите на съглашенския корпус да пробие и да се съединят вражеските армии, което допълнително би наклонило везните в полза на противника. Пробивът може да доведе до дезорганизация, преминаване в отстъпление на Втора армия и промяна в обстановката на основния район на бойните действия в старата сръбска територия.

Въпреки лошото време, трудностите по снабдяването и придвижването Първа армия успешно пробива противниковата отбрана, превзема редица градове, включително столицата Ниш, и овладява железниците в Поморавието. Воденето на активни настъпателни действия в старата сръбска територия принуждава българското командване да раздели Втора армия на две групи, като южната група получава задача да се противопостави на съглашенското настъпление в Македония. Основните боеве се водят в района на Криволак, като англо-френският корпус се снабдява по железницата през Гевгели и Демир Капия. На 15 октомври 1915 г. на Седма Рилска и Единадесета Македонска дивизия е заповядано да превземат Криволак, като жп линията южно от Велес да се разруши на определени места. Направени са редица неуспешни опити за нанасянето на повреди по линията между Криволак и Удово. Въпреки артилерийския обстрел съглашенците успешно поддържат снабдяването по железопътната линия още един месец, през който българските части са в отбрана.[92]

Обстановката се променя след завършването на основните бойни действия по ликвидиране на сръбската армия. В средата на ноември 1915 г. вниманието е насочено срещу англо-френската опасност, проникваща по Вардарската долина. Изрично е заповядано на частите, оперирящи в района на жп линията, да я завземат, без да пристъпват към

разрушаване. При отстъплението си противникът разрушава мостове, железен път и гарови здания.[93] Командването предвижда възможен удар по направлението Солун-Битоля-Прилеп, което също е обезпечено с жп линия. В района са прехвърлени части на Първа българска армия, германски и австроунгарски поделения. Заедно с тях Втора армия предприема настъпление. Боевете се водят по целия фронт и постепенно съглашенските войски са изтласкани. На 29 ноември 1915 г. българската армия освобождава Гевгели и получава заповед от ген. Н. Жеков да пристъпи към укрепване на своята позиция по гръцката граница. Вардарска Македония е освободена, но съглашенските войски остават в Егейска Македония с внушителен корпус от 170 000 души.[94] Двумесечната офанзивата на Централните сили напрактика ликвидира сръбската държава, като значителна част от нейната територия попада под български контрол. Равносметката, наравно с радостта от победата, е, че на гръцката граница се появява нова вражеска армия. Частите на Централните сили се подготвят за ново настъпление срещу съглашенските войски, но това изисква прегрупиране, тилово осигуряване и снабдяване по протежението от Беласица до Охридското езеро.

Настъплението на българската армия е съпроводено със завземане на сръбската железопътна мрежа, но значителна част от мостовете, релсовия път и други съоръжения са разрушени. Към разрушаване пристъпват оттеглящите се сръбски части, но и настъпващите български части също взривяват някои стратегически важни обекти. Двете воюващи страни се стремят да си попречат всячески, за да обърнат хода на военните действия в своя полза. Разрушенията в Поморавието и Македония са различни, повлияни предимно от интензивността на боевете. Още в хода на българското настъпление започват първите действия за възстановяването и експлоатацията на завзетите железопътни линии. Първоначално железопътната дружина не разполага с данни за състоянието на превзетите линии. Затова са изпратени разузнавателни команди, които да направят оценка на щетите. В края на октомври – началото на ноември 1915 г. постъпват първите сведения. Много от мостовете по линията Ниш-Скопие са разрушени, което предизвиква необходимост от прехвърляне на жп роти за възстановяването им. На 12 ноември 1915 г. на формираните три жп групи е заповядано да заемат определените им участъци и да формират три жп района. Първа група заема линията Скопие-Митровица и формира първи жп район. Втора група заема линията Скопие-Куманово и Скопие-Велес, с което е създаден втори жп район. Трета група първоначално получава заповед за линията Ниш-Куманово, за формиране на трети жп район. Разрушенията в този район се оказват много и участъкът е стеснен в рамките на разстоянието между Ниш и Враня. Участъкът Враня-Куманово е придаден към втори жп район.

В средата на ноември 1915 г. железниците в Македония под български контрол са организирани в два района (първи и втори район). Те са поставени временно под командването на капитан Кушев, на когото е заповядано да организира движението на влаковете по направленията Скопие-Феризович, Скопие-Куманово-Враня и Скопие-Велес и на юг към Гевгели[95]. Огледите на място дават сведения за състоянието и необходимите поправки. Участъкът Скопие-Качаник се оказва със здрава жп линия, но с повреди на гарите и инвентара. Намерени са здрави три локомотива и 60 вагона. С минимални повреди по железния път се оказва участъкът Враня-Скопие. На осем места релсите са прекъснати от настъпващата българската конница, което явно е по чисто военно-стратегически причини. Минимални се оказват повредите по гаровите здания и телеграфната мрежа, но значителна част от инвентара е ограбен. Участъкът Скопие-Велес също няма съществени загуби. Тук е повреден един участък от около 3 км.[96] Между 14 и 18 ноември 1915 г. са извършени поправки и е открито движението в Скопски район по линиите Скопие-Ристовац, Скопие-Велес и Скопие-Феризович. Първоначално превозите се осъществяват от 3 влака и 160 вагона, военен трофей, който е намерен по гарите.[97]

Жп линията по долината на р. Вардар на юг от Велес е овладяна през втората половина на ноември 1915 г., като е засегната от интензивните бойни действия между българската армия и съглашенците. Разрушени са гарите във Велес, Градско, Удово, Мировче и Гевгели. Повредени са други здания, мостове, водни инсталации и железен път. Тези обстоятелства водят до по-бавното възстановяване на движението към достигналите до гръцката граница войски на Централните сили. На 24 ноември започва съсредоточаване на строителните жп роти на гара Велес, на които е заповядано да пристъпят към поправка на разрушените съоръжения в южна посока по линията към Гевгели. Втора жп група се заема с поправката на пет моста в участъка Велес-Градско и след привършване на работите предава контролирания от тях участък Велес-Демир Капия на германски жп части.[98]

С приключване на настъплението под български контрол попада значителна част от железопътната мрежа на Сърбия. Във Вардарска Македония българската армия превзема линиите Скопие-Гевгели, Скопие-старата турска граница (при Зибевче), Битоля-гръцката граница и Скопие-Качаник. За разлика от железниците в старите сръбски предели, линиите в Македония се оказват много по-некачествени. Това се дължи на дружествата, построили и експлоатиращи линиите през турския период, които не обръщат сериозно внимание за подобряване на пътя и инфраструктурата. С изключение на малки подобрения (построяване на четири разменни гари между Зибевче и Куманово) сръбската власт също не прави съществени инвестиции. Тези обстоятелства – лош железен път, къси коловози на га-

рите и недостатъчна спомагателна инфраструктура, затрудняват пропускателната способност и намаляват ефективността на движението на влаковите композиции.[99]

Спирането на българската армия на гръцката граница дава възможност на съглашенските войски да се прегрупират, да прехвърлят още части в Солун и да изграждат своя укрепена линия. В средата на ноември 1915 г. със съгласието на Атина англо-французите поемат контрола над жп линията Солун-Гевгели и шосето Солун-Дойран. Гърция се стреми да запази останалите сухопътни комуникации под властта си, но скоро съглашенците пристъпват към завземане на жп линията Солун-Дойран, с което движението на пътници и стоки до Окчилар е прекратено.[100] С тези действия една значителна част от жп линиите в Егейска Македония преминават под контрола на Антантата. Железниците в този район са разположени напречно на очертаващия се фронт по държавната граница. Така чрез жп линията Солун-Гевгели се прониква по долината на р. Вардар, по жп линията Солун-Дойран-Демир Хисар се покрива долината на р. Струма, а жп линията Солун-Лерин осигурява направлението към Битоля и Охрид. Съглашението получава относително превъзходство на железопътни връзки в сравнение с Централните сили.

България и Германия са поставени в значително по-лошо положение. Към фронта през Македония преминава единствено жп линията Ниш-Скопие-Гевгели. Липсата на бързи напречни сухопътни връзки довежда до затруднено снабдяване на частите с храна и снаряжение. Другата възможност за осигуряване на българската армия е използването на животински впрягове. За целта на най-близките до фронта жп гари се изграждат депа за съсредоточаване на едър впрегатен добитък. Такива депа се правят на гарите Радомир, Кюстендил, Гюешево и др., където става претоварване на военните доставки от влаковете на животински кервани. Различни фактори влияят върху ефективността на впрегатния добитък. Животните са податливи на атмосферните условия, нуждаят се от повече грижи – осигуряване на фуражи и изграждане на необходим подслон. В средата на ноември 1915 г. атмосферните условия в България се влошават и температурите значително падат.[101] В резултат на много студеното време, липсата на сгради и недостатъчната храна голяма част от животните стават негодни за използване. Според кюстендилския окръжен управител Владимир Караманов на гарите Радомир, Кюстендил и Гюешево измират около 100000 глави едър впрегатен добитък.[102] Без да има възможност да се откаже от използването на животински впрягове, българското армейско командване търси други възможности за снабдяване на войсковите части. Автомобилният транспорт не е в състояние да задоволи нуждите, защото армията разполага с незначителен брой камиони. Пътищата в Македония са в лошо състояние, което допълнително влияе върху тяхното ефективно

използване. За излизане от трудната ситуация и за осигуряване на Втора армия българското командване решава да започне изграждане на теснопътна жп линия по долината на р. Струма. В края на ноември 1915 г. Щабът на действащата армия (ЩДА) заповядва построяването на дековилна жп линия Радомир-Дупница, с намерение тя да бъде продължена до фронтовата линия на Беласица. Този вид железопътни комуникации са известни на българската армия, но не е осигурен необходимият железопътен материал. Единствената възможност за доставяне на железен път и подвижен състав българската армия намира във вноса им от Германия.

Военните операции в Сърбия приключват със спиране на Централните сили на гръцката граница. Намесата на Германия възпира настъплението на Първа и Втора армия в гръцка територия. Появата на нов фронт поставя пред българското командване редица въпроси за изясняване. Командващият действащата армия ген. Н. Жеков и началник-щабът ген. К. Жостов споделят мнението, че между Германия и България трябва да се подпише нов договор с нови условия за по-нататъшното българско участие. Съсредоточаването на противниковите сили в Егейска Македония е възприето като главна опасност за успешния изход от войната.[103] Между съюзниците излизат наяве редица противоречия, приглушавани в хода на бойните действия. Сред сериозните двустранни проблеми се очертава въпросът, кой да контролира жп мрежата в Македония и особено линията Ниш-Скопие-Гевгели. Създаването на добра организация за движение на влаковите композиции придобива първостепенна важност. Тя е взаимовръзка с охраната на железницата. От нейната ефективност зависи своевременното снабдяване на войсковите подразделения с храна и боеприпаси. Още повече – офанзивата срещу съглашенците е в период на подготовка, което означава осигуряване на частите през труден зимен сезон. Отделно се появява нужда от усъвършенстване на връзките чрез построяване на нови теснолинейни жп линии към различни участъци на фронта.

Германците по категоричен начин настояват да им се предаде експлоатацията на жп линията Ниш-Скопие-Гевгели и отхвърлят искането на Австро-Унгария да поеме администрирането на комуникацията. От Берлин искат и контрола на линията Ниш-София.[104] Българското правителство е склонно да отстъпи, действие, което сериозно се критикува в българската историография.[105] Против по това и други искания се обявява началникът на ЩДА ген. К. Жостов. [106] Той е особено последователен в поддържане на своето мнение. “Колкото повече мисля по въпроса за владението на железницата от Ниш за Македония, толкова повече се ужасявам за последствията, в случай че я заемат германците. С това ние ще влезем напълно в техни ръце. Ще ни командват във всяко отношение. А ще имаме разправии с Гърция, която е германско протеже. Щом като ние ще поискаме да предприемем нещо, което не е по желанието на германци-

те, ще спрат превоза на хранителни припаси, под един или друг претекст; ще предизвикат даже и повреди по железницата и ще ни принудят да се подчиним на волята им. Те са в състояние даже и да деморализират армията ни в момента, когато това им е желателно, като не пропускат храни за нас." – записва в дневника си ген. К. Жостов. Откритото противопоставяне му навлича неприязънта на компромисно настроени политици и военни. Той отстоява своята позиция, но българските възможности се оказват значително по-ограничени и това го принуждава да приеме компромисен вариант. Установено е, че българската страна няма необходимия персонал и подвижен състав за експлоатация на линията и трябва да я предаде на германците, които гарантират висока превозна способност. Движението на достатъчно влакове, с които да се задоволят нуждите на армията, се приема като най-важната задача за преговарящите български представители.[107] Обективните възможности на Царството са значително по-малки от желанието за цялостен контрол на железопътната мрежа в отвоюваните територии. Това обстоятелство принуждава и най-последователните защитници на националните интереси да се съгласят на компромис и временно да отстъпят експлоатацията на железниците в Поморавието, Косово и Вардарска Македония на германските железопътни войски.

Преговорите се водят в Ниш и на 25 декември 1915 г. е постигнато споразумение за предаване на железопътните линии. Всички железници южно от Ниш остават под български контрол чрез специална експлоатационна дирекция, която е подчинена на германската Седма железопътна дирекция. Първоначално Българската експлоатационна дирекция (БЕД) е дислоцирана в Ниш, а впоследствие е преместена в Скопие. В структурно отношение тя включва щаб, транспортно и експлоатационно отделение. За началник на дирекцията е назначен командирът на железопътната дружина и на оперативните железници полк. Р. Лудогоров. Поетапно е предадена експлоатацията на линията Ниш-Скопие-Велес, Велес-Гевгели и Скопие-Митровица, като в края на януари 1916 г. целият район се управлява по тази схема. Германците запазват значителна част от дейностите под свой контрол, като изработват разписанията, разпореждат се с локомотивите и тракционния персонал, управляват телефонните и телеграфните съобщения. На БЕД се подчиняват българските и германските комендантства на гарите, вътрешнорайонният транспорт. От Седма железопътна дирекция започват пълна реконструкция на поправените мостове, разширения по гарите, построяване на разменни спирки, усъвършенстване на телеграфните и телефонни връзки, за да бъде постигнато максимално движение на 18 чифта влакове в денонощие. От Германия са доставени локомотиви, защото БДЖ няма необходимото количество. Към 8 февруари повечето мероприятия са извършени и по линията Ниш-Скопие могат да се движат предвидените 18 чифта влакове, а към 20 март 1916 г. същият брой може

да достига до станция Удово. Договорените разчети за движение предвиждат при 6 влака 3 да бъдат български, при 7 и 8 влака 4 да бъдат български, а при 9 влака 5 да бъдат български. За избягване на задръстванията се разширяват гарите Велес и Удово.[108] Отстъпването на железниците в Македония на германците се приема като необходим компромис с оглед на ограничените български възможности. Въпреки създаването на БЕД, която да контролира експлоатацията, германците запазват своята относителна самостоятелност. Договорността голяма част от влаковете, които се пропускат, да бъдат български, би трябвало да задоволи нуждите на армията. Въпросът е доколко БДЖ е в състояние да поддържа подобен транзит, и могат ли тиловите служби своевременно да осигурят товаренето и разтоварването на доставките.

Уточняването на превозите по жп линията Ниш-Скопие-Гевгели урежда един от проблемите на железопътните комуникации в Македония. Подготовката за бъдещите действия е обсъдена на заседание между ген. К. Жостов и ген. Зект, проведено на 3 януари 1916 г. в Ниш. Българският началник-щаб е сериозно загрижен за осигуряването и отбраната на фронтовата линия. Той повдига няколко въпроса за подготовката на офанзива към Солун. Според него за успеха на операцията е необходимо подобряването на съобщенията в тила и бързата концентрация към границата. Липсата на напречни пътища води до необходимостта от съсредоточаване на повече армия. За подобряването на обстановката ген. К. Жостов иска да се пристъпи към овладяване на жп линията Окчилар-Демир Хисар и построяване на теснолинейни железници Градско-Битоля и по Струмската долина.[109] Българските действия и намерения отговарят на създадената военно-политическа ситуация. Противопоставянето на германските искания за експлоатация на съществуващите жп линии във Вардарска Македония се оказват безпредметни с оглед на недостатъчните собствени възможности. Пред българската страна стои въпросът за отстояване на постигнатите в споразуменията брой и навременност на доставките, за да не се допусне бедстване на армията. Паралелно с това се търси германска подкрепа за построяването на две теснолинейки, чрез които да се подобри осигуряването на войските по левия и десния фланг на фронта. За Струмското направление се търси възможност чрез завземане на участък от жп линията на гръцка територия (Окчилар-Демир Хисар). Всички български усилия са насочени към подготовка за настъпление срещу съглашенските войски през първата половина на 1916 г. и ликвидиране на Солунския фронт.

От задачите, които трябва да изпълни за подобряване на войсковото снабдяване и транспорта, единствено линията Окчилар-Демир Хисар се намира на чужда територия. В началото на 1916 г. военно-политическата обстановка налага промяна на отношението към гръцкия неутралитет. Практиката на съглашенците да поставят под свой контрол стратегиче-

ски важни обекти се разпростира върху целия район между реките Вардар и Струма. Тук те усъвършенстват гръцката отбранителна система и подготвят укрепена позиция от Орфанския залив по Круша планина към Дойранското езеро. В първите дни на януари 1916 г. разрушават железопътния мост на р. Струма при Демир Хисар.[110] Превантивните мерки по овладяване и приспособяване на жп инфраструктурата продължава през целия месец януари. Прекъснатата при Демир Хисар линия остава функционална оттам до Солун. Гръцкото правителство изразява несъгласие, като негови войници спасяват дървен мост на р. Струма при Демир Хисар. Свързващият участък Карасули-Килиндир също е поставен под строг контрол – всеки мост се охранява от едно пехотно отделение. Френските войски започват изграждането на теснолинейки в района на Солун и към границата.[111] Действията на Антантата провокират българското командване към по-енергични мерки. Огледите на място и препоръките на Генералния щаб оформят мнението, поддържано от ген. К. Жостов, че в случай на отбрана е необходимо скъсяване на фронта по линията – устието на р. Струма с Тахинското езеро-Круша планина-Дойранското езеро-Авжан-Паяк планина-Воден-Румик-Костур-Преспанското и Охридското езеро. Тази позиция изисква бързо заемане на Рупелския проход, с което се осигурява превъзходство в Югоизточна Македония. С оглед на офанзивните действия на Западния фронт германците започват да настояват за подготовка на отбранителни действия, но протакат завземането на стратегически важните височини по Кале баир и Ченгел планина в Рупелското дефиле.[112] Германската позиция да не се нарушава гръцкият неутралитет, остава относително стабилна до средата на 1916 г. Българските намерения да се скъси фронтът, като се завземе позицията от устието на р. Струма през Тахинското езеро и Круша планина, остават нереализирани. Така не могат да се осъществят намеренията на военните да се снабдява армията по Струмското направление чрез завземане на жп линията Окчилар-Демир Хисар и използването на връзката ѝ през Ксанти-Дедеагач-Свиленград.

Другата възможност по долината на р. Струма, между Радомир и гръцката граница, става обект на жп проучване в междувоенния период и въпреки че не се пристъпва към изграждане, това направление е познато на специалистите. Заповедта на ЩДА от края на ноември 1915 г. да започне строителството на теснолинейка от Радомир до Дупница се приема като изход за решаване на снабдителните проблеми на Втора армия, но явно е продукт и на познаване на направлението от железопътните специалисти. Освен изработените планове и познанията на инженерния състав, българската армия се сблъсква с някои сериозни пропуски. На първо място, железопътният парк за военни теснолинейки с отстояние на релсите 600 мм не е познат в България. Възможността той да бъде внесен от Германия предполага адаптиране на изискванията към българската действителност.

Второ – в началото на строежа железопътните специалисти могат да работят само по изработването на трасето, без да са наясно какво да очакват. Създаденото несъответствие може да се коригира от германски железопътни специалисти, които, запознати с парка на местността, да покажат неговите характеристики. Нуждата от внос на железопътните материали се допълва от необходимостта да се използва германският опит в тази област. Опасението, че германските съюзници ще обсебят жп комуникациите, влиза в разрез с необходимостта от тяхната помощ в сферата на военното осигуряване, след като войната променя своя характер и макар че частите на границата активно не воюват, трябва да получават регулярно доставки на новите позиции.

Германците разработват и поставят на въоръжение железопътен парк за дековилна линия (600 мм), който има временен, преносим характер. Той се разделя по различни признаци. Според теглителната сила бива на парна тяга, на конска тяга и локомотиви, движени от течни горива (бензин, бензол). Използването на даден вид зависи от особеностите на местността и способността да се задоволяват нуждите на движещите сили с гориво, вода или храна. Този парк има възможност да осигурява снабдяването на армията, в случай че няма никаква жп мрежа, при обсадата на крепости, при големи разрушения на нормална железница, когато възстановителните работи изискват много време и т. н. Строга субординация контролира правата и задълженията на железопътните части. Изграждането на теснолинейка се заповядва от Главното командване на началника на железопътните войски. Той отговаря за изпълнението на поставените в заповедта параметри на дековилката – предназначение, направление и дневна превозоспособност. Началникът организира необходимите железопътни части и специалисти, разработва разчетите и назначава щаб, който е отговорен пред него за изпълнение на задачата.

Дековилките за парна тяга се изграждат предимно по равнинни терени и се наричат полски теснолинейки. Последователността на работата изисква оформянето на две основни групи – за построяване и за експлоатация на линията. Към строителните работи се отнасят и подготвителните мероприятия по планирането на трасето на карта и на местността и изработването на необходимата документация. Задължително се спазват изискванията за изграждане на преходна, начална и крайна станция. На всеки 45 км се построява преходна станция за нова експлоатационна секция, а на всеки пети километър се прави малка станция за разминаване, настигане и кръстосване на влаковете. Преходната станция се предвижда при преминаване от нормална железница или от пристанище към теснолинейка, като се изграждат складове и магазини. От началната станция тръгват влаковете, а на крайната, освен разтоварване или товарене, се предвижда построяването на нови комуникации за сухопътен или друг транспорт. На

промеждутъчните станции се построяват складове, депа и помещения за персонала на експлоатационната секция. Изискванията са различни за равнинни и хълмисти терени. Наклони, по-големи от 25 ‰, и криви с радиус под 30 м не са желателни. Нарушаването на тези изисквания се отразява върху движението и релсовия път. Германските разчети предвиждат при подготовка на трасировката за среднодневно изграждане на 10 км линия с един коловоз използването между седем и десет строителни роти. (Една рота е със състав около 150 души.).

За експлоатация на линията се предвиждат два начина на придвижване – чрез единични или двойни влакове. Препоръките са насочени към експлоатация на двойни влакове, които се движат едновременно на разстояние 400–500 м. При благоприятни условия дължината на един влак не надминава 12 вагона, всеки вагон има товароподемност до 5 тона. Средната скорост е 12–15 км в час. Тези параметри са в зависимост от условията на местността, качеството на линията и способностите на персонала. При изготвяне на разписание двойните влакове задължително се разчитат през 80 минути, а единичните през 60 минути. В зависимост от условията е различна пропускателната способност на денонощие. При експлоатация на двойни влакове на 80 минути интервал, 16 часа работен ден могат да се пускат по 24 влака по всяко направление. Тонажът им зависи от наклоните и радиуса на кривите. При благоприятни условия 24 влака с товароподемност 50 тона транспортират 1200 тона на денонощие, при средноблагоприятни условия 24Х40 т = 960 т и при лоши условия 24х30 т = 720 т на денонощие. Подобрението на превозоспособността зависи от качествата на персонала, но важно условие е построяването на втори коловоз и на малките станции през 4 км разстояние. Една експлоатационна секция има разстояние от 45 км и включва 2–3 експлоатационни роти и щаб. Всяка рота контролира до 15 км линия при движение на двойни влакове или 20–25 км за единични влакове. Щабът включва служби по движението, поддържането, тракцията и телефонните връзки.[113] Тази организация създава възможност за навременно изпълнение на поставените задачи и прави германските железопътни войски еталон през войната, от който заимстват опит другите им съюзници.

Германският теснолинеен жп парк предвижда за една експлоатационна единица от 10 км – 2214 звена от по 5 м или 11070 м релсов път за коловозите, отклоненията и клоновете на станциите. Правите пет метрови звена се изработват от релси със 7 см височина и тежест 9,5 кг на линеен метър и се прикрепят на разстояние 60 см посредством 10 железни траверси дълги 1,2 м. Едно окомплектовано звено тежи 216,5 кг. Фабрично се подготвят и криви звена с радиус 30 м – 12 бр. и 60 м – 30 бр. Към звената има 12 комплекта стрелки, 20 запасни накладки, 1000 запасни болта и други принадлежности. Чрез специален апарат "Щулц" е възможно изкривя-

ването на прави звена на полеви условия за направата на необходимите криви. Подвижният състав се състои от локомотив, тендра и товарни вагони. Локомотивите са два типа – локомотив C+C се състои от два локомотива близнаци с шест оси, има теглителна сила 1640 конски сили и побира въглища и вода за два часа пътуване. Пълен тежи 17 тона. Локомотив D е четириосен, с 1850 конски сили, зареден с гориво и вода пътува два часа и пълен тежи 12 тона. Два вида тендри са предвидени за транспортиране на въглища и вода. Товарният вагон е разчетен за обем от 5 тона и тежи 2130 кг. За една експлоатационна единица от 10 км паркът включва 6 локомотива (3 двойки C+C и 3 четириосни D), 6 тендъра, 55 вагона и 1 дрезина.[114]

Българската армия първоначално прави поръчка за внос на 300 км-теснопътна железопътна линия за парна тяга и необходимия по разчет подвижен състав. В хода на войната са направени нови поръчки, като освен за парна, са поискани доставки на материали за теснолинейки на конска тяга. Условията в Македония и разчетите на железопътните части принуждават командването на армията да се съобрази с тях. Преведени са от немски език инструкциите за строеж и експлоатация, но те не са внедрени буквално в българската действителност. Използван е опитът на мобилизирани от железопътното министерство специалисти по постройката на жп линиите. Постепенно офицерският състав получава необходимата подготовка и започва да управлява строителните работи. Теснолинейните линии се строят по надлежна заповед на ЩДА от железопътната дружина или по-късно от новосъздадените армейски подразделения. Спазен е редът от германските инструкции, но са запазени някои специфики. За разлика от германския състав (от около 150 души) съставът на българска строителна рота е от 4 офицери, 65 подофицери и 244 войници. На една рота се поверява целият строеж на участък от 15–20 км. (Германците действат с разделение на труда на групи от по 2–3 роти, за цялата работа 7–10 роти).

Българската армия усвоява използването на теснолинейки с конска тяга. Те имат същото отстояние на релсите (600 мм), но са по-леки. Могат да се монтират направо на шосейно платно. Минималният радиус на кривите може да достигне до 20–10 м, а наклонът до 60 ‰. За нормалното функциониране е необходим здрав добитък и застлано с чакъл платно за движение в кално време. Персоналът за един вагон е един коневод и един спирач. Натоварените вагонетки се нареждат една след друга и се движат на разстояние 30–40 м и образуват влак, който се ръководи от началник. На 10–12 км има междинна станция за разминаване и почивка, а на 25–30 км-главна станция за смяна на конете. На главните станции има складове за храна, вода и помещения за добитъка. Изграждат се помещения за войниците.[115] Теснопътният парк включва прави петметрови звена (със 6,5 см височина, 7 кг тежест на линеен метър, прикрепени на 60 см разстояние чрез 10 еднометрови метални траверси), криви петметрови звена, стрелки

и запасни принадлежности. Вагоните са четири вида – четириосен вагон с товароподемност 4 тона, двуосен вагон с товароподемност 2 – 2,5 тона, двуосни платформи със същата товароподемност и за товарене на дълги предмети – четириосни вагони с обръщателни столове.[116] Напрактика освен предвидената в щата на железопътната дружина дековилна рота, в българската армия военните теснолинейки са нововъведение от първите месеци на войната. В теоретическо и практическо направление те са непознати за военните специалисти и войниците. От изучаването и успешното им внедряване в българската армия зависи пълноценното използване на възможностите, които имат за своевременното изпълнение на поставените заповеди.

Съвременниците са единодушни, че построяването на линията Радомир-Дупница е полигон за обучение на железопътните части по строежа и експлоатацията на военни теснолинейки за парна тяга. ЩДА поставя заповедта за строеж в сложна обстановка. Частите на Втора армия, разположени по гръцката граница в долината на р. Струма, се снабдяват лошо. С построяване на дековилна линия се скъсява разстоянието между фронта и бързите жп комуникации, но има сериозни проблеми с подготвеността на специалистите, необходимата работна ръка и набавянето на материалите. За строителството на такава линия са необходими дървени греди, пилоти и скален материал за дялани камъни и чакъл. Внасянето на готови железопътни конструкции и подвижен състав зависи от тяхното наличие и желанието на германската страна да ги предостави. В такава условна форма е поставен конкретният текст в подписаната преди войната военна конвенция. От организацията и синхрона на всички дейности зависи изпълнението на заповедта.

На 22 ноември 1915 г. Щабът на армията издава заповед на Дирекцията за постройките на железници и пристанища при Министерство на железниците, пощите и телеграфите за проучване и построяване на теснолинейка Радомир-Дупница. След няколко дни дирекцията представя план за организация на работата и проект за линията, като трасето е предвидено да следва направлението на проектираната нормална жп линия Радомир-Дупница-Горна Джумая. Вододелът Корнул, между р. Струма и р. Джерман, се преминава без тунел, с максимални наклони 30‰. След втори оглед дирекцията предлага промяна в проекта – трасето да се изгради непосредствено до пътя Радомир-Дупница и да се използват гънките на местността, за да се премине вододелът с 30 ‰ максимални наклони. Дирекцията за постройките не разполага с необходимата работна ръка и средства за осъществяване на строителството, което принуждава ЩДА да заповяда изтеглянето на дековилната рота от Лесковец в Радомир. Предаването на строителството на части от железопътната дружина е съпроводено с назначаването на кап. Тодор Георгиев за завеждащ на постройката.

Следват заповеди за продължаване на линията от български и германски жп роти до Горна Джумая (9 декември 1915 г.), за построяване на участъка Радомир-Дупница за 40 дни, за назначаване на нов ръководител – майор А. Ковачов, за прехвърлянето на трите строителни жп роти на обекта. С цел уточняване на строителните параметри майор А. Ковачов свиква на 24 декември 1915 г. в Радомир специална конференция. Спешността на строежа изисква избягване на големи землени работи, което допуска използването на максимални наклони и радиуси на завоите. Без практически познания върху германския жп парк са приети следните параметри – превозоспособност на денонощие 600 т при 10 чифта влакове, средна скорост 10 км в час, разстояние между станциите 4 – 8 км, максимални наклони 30 ‰ и максимален радиус на кривите 30 м.[117] След продължителни спорове се решава релсовите звена да се монтират върху специално изградено баластово платно, а не направо върху земята, както се предвижда поради временния характер на военните теснолинейки. Изградени с баластово легло, те имат значително по-дълъг период за експлоатация.[118] С тези параметри, съгласно германските изисквания, теснолинейката Радомир-Дупница трябва да се включи към групата на жп линиите, експлоатирани при лоши условия. В основата са особеностите на релефа на местността. Приемането на такива характеристики обаче произтича от липсата на познания по железопътния парк и кратките срокове за строителство, които получават натоварените със заповедта войскови подразделения. Късите срокове оказват влияние върху организацията и качеството на работата.

Съгласно плана за работа разстоянието от 44,5 км между Радомир и Дупница е разделено на четири секции от по 12 км. Секцията се ръководи от секционен инженер, помощник, 1–3 кондуктори, 2–3 чертожници и 1 архитект (за 2–3 секции). Всяка секция е разделена на 3–4 участъка с един отговорник (кондуктор). Сред условията, които оказват влияние върху хода на изграждането, заедно с релефа са зимните студове и наличието на работна ръка. Същинските мероприятия започват в началото на декември 1915 г. Първо се пикетира строителната секция, след това се изгражда платното и тогава се полага релсовият път. В първа секция строежът на платното приключва към 15 януари 1916 г., в момент, когато първата пратка от Германия е доставена на гара Радомир. Тя включва 50 км релсов път, 4 парни локомотива и 40 вагона. Обезпечаването с необходимите жп материали спомага за постепенното изграждане на готовите участъци и подаването на релсовите звена бързо чрез влаковите композиции. Проблеми се появяват с недостатъчно криви звена и липсата на апарат за полево изкривяване. Значителни са трудностите при преминаването на вододела Корнул, където поради късите срокове релсовият път е монтиран направо върху земния насип. Мочурливото място, допълнително овлажнено от зимните валежи, води до потъване на звената. Това обстоятелство налага

изтегляне на звената, изграждане на баластова основа и повторно полагане на релсите. Освен загубата на време, на строителите става ясно, че полагането на релсовия път задължително трябва да е съпътствано от изграждане на баластово платно. За поетапното строителство се привлича необходимата работна ръка. Работят съставът от дековилната рота, военнопленници и 560 войници от Бдинския полк – общо около 4500 д. Изграждането на линията в среднодневна величина е: за трасирането – 800 м на ден, за земните работи – 700 м на ден и за полагане на позата по 1450 м на ден. Към 4 март 1916 г. строителството на линията е приключено и тя е открита за експлоатация. Върху забавянето на строежа влияят редица обективни фактори от климатично естество и неподготвеността на кадрите.[119]

Участникът в строежа инж. Виктор Самсоров показва сериозните противоречия и влиянието им върху хода на работата: "Не ще съмнение, че в първо време трябваше да се преодолеят ред пречки, ред разнообразни разбирания, странни заповеди и пр., обаче, докато се построи частта Радомир-Дупница, всичко се улегна и работата тръгна в нормалния си ход и всички, които нямаха понятие от работата, обаче по положението, което заемаха, бяха фактори и създаваха обезверяване по отношение възможността да се построи линията, се убедиха, че жп дружината със специалистите, с които разполагаше, е в състояние да организира и извърши най-мъчните строителни работи, стига да ѝ се дадат на разположение нужните инструменти, уреди, работници, материали и пр., и свобода на действие.".[120] Успешното изграждане на теснолинейката Радомир-Дупница вдъхва увереност в продължаване на строителството на юг по р. Струма. Преодоляването на трудностите, свързани предимно с неподготвеността на специалистите да строят военни теснолинейки, показва способността на българските войници и офицери бързо да усвояват нова техника и да я внедряват във военновременната обстановка. Пропуските и неточностите, допуснати при това строителство, оказват влияние върху експлоатацията на линията и нейната по-слаба превозоспособност.

Заповяданото още на 9 декември 1915 г. продължаване на строителството до Горна Джумая се забавя и то е започнато на 31 януари 1916 г. Разстоянието между Дупница и Горна Джумая от 35 км е разделено на две секции – пета (от 44,5 км до 63,5 км) и шеста (от 63,5 км до 80 км). Опитът от предишното строителство и равнинният терен водят до промени в параметрите. Решено е максималните наклони да не надминават 16 ‰ и кривите да не бъдат с радиус, по-малък от 50 м. Сериозни трудности създават множеството дълбоки дерета, които се вливат в р. Джерман и р. Струма. Те водят до необходимостта от строежа на мостове и изкопни работи в скалист терен, поради което е изтеглена команда сапьори от Втора армия. На 15 април 1916 г. за експлоатация е открита пета секция, а на 27 май 1916 г. в присъствието на главнокомандващия е открита цялата

линия до Горна Джумая. Строителството е извършено при среднодневни постижения на трасирането – 1100 м, на изкопните работи – 400 м и на полагане на позата – 1750 м от 2000 работници. На обекта работят, както при строежа на линията Радомир-Дупница, войници от железопътната дружина (трета строителна рота), пионерен взвод, три пехотни дружини и около 700 военнопленници. На шеста секция е постигнат максимален успех при полагане на позата от 3400 м за един ден (31 март 1916 г.).[121] С натрупан опит при новите условия и параметри дековилката получава по-качествени характеристики. Създадени са възможности за по-ефективно придвижване и за по-голяма товароемкост на влаковите композиции. Строителството по речна долина налага изграждането на много изкуствени съоръжения (мостови конструкции), за които е необходимо значително количество дървен материал.

За изготвянето на мостови конструкции първоначално се използват готови материали от фабриката на Бр. Балабанови край с. Кочериново, Дупнишко. Впоследствие започва свличане на борови трупи по р. Рилска и обработването им в необходимите греди, дъски и летви, като се доставят на строежа на дековилката с волски впрягове.[122] По време на работата по линията Дупница-Горна Джумая командването на Втора армия започва проучването и строежа на участъка Горна Джумая-Крупник. На 5 март 1916 г. една инженерна бригада започва трасирането, а Шеста пионерна дружина извършва строителните мероприятия заедно с една пехотна дружина от 36 Козлодуйски полк. Внимание е обърнато за продължаване на теснолинейката през Кресненското дефиле до с. Левуново.[123]

Строителството по долината на р. Струма в първите месеци на 1916 г. все още не създава възможности за по-добро снабдяване на Втора армия. Войсковите формирования между десния вардарски бряг и Охридското езеро също изпитват големи трудности при доставките на храна и снаряжение. Началникът на щаба ген. К. Жостов няколкократно записва в дневника си: "Войниците на фронта гладуват", "Глад по войските, особено добитъка.".[124] Единствената жп линия по долината на р. Вардар, която достига до фронта при станция Гевгели, е открита за експлоатация на 1 февруари 1916 г.[125] По този начин е осигурено движението на доставки за армията в централната зона на фронтовата линия. Десният фланг, където е съсредоточена Първа българска армия, се снабдява изключително чрез животински впрягове. На 21 февруари 1916 г. от българската легация в Атина е съобщено, че съглашенците окупират жп линията Солун-Суровичево с мълчаливото съгласие на гръцкото правителство. По този начин са прекъснати всички сухопътни връзки между Гърция и България.[126] С това действие англо-френският корпус поставя под свой контрол всички жп комуникации в Егейска Македония, които водят към войските на Централните сили, разположени на гръцката граница. Очертаващото се пре-

възходство на противника в транспорта, съчетано с лошото снабдяване на Първа армия и наличието на германски жп специалисти, провокират търсенето на бързо решение.

В съзвучие с българските предложения, направени в началото на януари 1916 г. от ген. К. Жостов към ген. Зект за строеж на теснолинейка Градско-Битоля, и германското съгласие да се направи проучване, в началото на февруари 1916 г. започва разузнаването на терена. Германското командване заповядва на офицера Валтер Тетцлаф да се запознае с направлението Градско-Прилеп-Битоля и да даде предложение за изграждане на такава комуникация, която да задоволява Първа българска армия. В. Тетцлаф провежда разузнаване на местността, като пропътува разстоянието с камион и вижда сложността на обстановката със собствените си очи. Обозните колони не осигуряват навреме нужните продукти, неефективни са при пренасяне на фуражи, защото една част се консумира от добитъка по пътя, липсва дисциплина при движението. Той предлага изграждането на транспортна линия, която да съчетава използването на военна теснолинейка на парна тяга, въздушна-въжена линия и възстановяване на нормалната железница на юг от Битоля. Теснолинейката започва от станция Градско до с. Дреново, след това за преминаване на Плетварския проход се изгражда въздушна-въжена линия Дреново-Прилеп, отново се строи теснолинейка между Прилеп и Битоля, а нормалната линия Битоля-гръцката граница се експлоатира чрез шинни автомобили поради липсата на подвижен състав. На 15 февруари 1916 г. В. Тетцлаф получава заповед да започне строежа на дековилка Градско-Дреново. Възможността да се изгради този участък, е минимална поради липса на необходима работна ръка, защото германските жп роти работят по подобряването на линията Ниш-Скопие-Гевгели. Единствената възможност, която германският специалист вижда, е да потърси съдействие от командващия Първа армия ген. Кл. Бояджиев, като поиска български пехотни части за строителството. Българският командващ дава своето съгласие и отделя войскови подразделения за обекта. Трасирането е направено от около 60 германски войници. Строителството започва на 26 февруари 1916 г., като за целта са привлечени две български пехотни дружини (16 роти). Всяка дружина е поставена в подчинение на германски офицер, а всяка рота се ръководи от германски подофицер и няколко техници. Изкопните работи се оказват изключително големи, за 20 км трасе са изкопани около 100 хил. куб. м. земя. Липсата на чакъл налага използването на взривни вещества за набавяне на камъни и допълнително им натрошаване на ръка. Дървеният материал за мостовите конструкции се транспортира от далечни разстояния чрез животински впрягове. Възникват проблеми между българските пехотинци и германските ръководители заради необикновените им претенции. Неразбирателството принуждава В. Тетцлаф да свика специална конференция с българските офицери за раз-

ясняване на строителните специфики. В резултат на обясненията офицерите създават необходимата организация и изграждането продължава покачествено. "Тогава българските пехотинци работеха отлично и с огнена ревност. Когато бе докаран релсовият материал и първата машина започна превозването, хората се радваха като деца." – спомня си В. Тетцлаф. Строителството е инспектирано от командващия Първа армия ген. Кл. Бояджиев, началника на етапите ген. Димитриев и от германския главнокомандващ на Балканите фелдмаршал Макензен. В чест на фелдмаршала линията е наречена "Макензенова". Теснолинейката Градско-Дреново (последната спирка е наречена "Макензен") е открита на 2 април 1916 г.[127] Направлението Градско-Битоля е оставено на германските специалисти за планиране и построяване, което, в сравнение с преимуществено българския обект по долината на р. Струма, има съществени разлики. Германците предпочитат редуване на различни транспортни средства, като в основата се съобразяват с характеристиките на местността и ефективността на транспорта. Поради тези принципи теснолинейките се предпочитат предимно за равнинни местности, а въжените линии за планинските терени. Този подход е продиктуван не само от опита, но и от наличието на необходимите специалисти за експлоатация на техниката. Българската армия не разполага с такъв специализиран състав, а предоставя немаловажните обикновени строителни работници. Без необходимия брой и качество на тяхната работата обектът не може да се построи в срок.

През април 1916 г. започва подготвителната работа за изграждане на въздушна-въжена линия от Дреново до Прилеп през Плетварския проход. Строителните мероприятия отново се ръководят от германски специалисти, като работят четири роти българска пехота. Въжената линия, дълга 36 км, влиза в експлоатация към 1 юли 1916 г., като крайната станция при гр. Прилеп е наречена на фамилията на командващия Първа армия гара "Бояджиев". Докато протича строителството, започва транспортиране на теснопътен жп материал през Плетварския проход посредством камиони, а след това и по въжената линия за продължаване на теснолинейката от Прилеп до Битоля.[128]

През първото полугодие на 1916 г. ситуацията в Македония в железопътно отношение започва да се променя. Освен възстановяването на основните завоювани жп линии и подобряването на транспорта по направлението Ниш-Скопие-Гевгели, се изграждат още две транспортни системи. По долината на р. Струма се експлоатира теснолинейката Радомир-Дупница-Горна Джумая, а в Централна Македония се разработва смесено транспортиране с изграждането на теснолинейката Градско-Дреново за свързване с Битоля и районите на Западна Македония. Основната цел, която се преследва, е подобряване на армейското снабдяване. Българското участие или е водещо, или има важно значение за работата по обектите.

Проблемите със снабдяването се дискутират сериозно между военното ръководство и началниците на железниците. Недоволството идва от цивилното ръководство на БДЖ, което според военновременната разстановка трябва да се подчинява на военния ръководител на движението подп. К. Николов. Противоречията между цивилни и военни оказва неблагоприятно влияние върху навременното осигуряване на войската. Отделно пристигат сведения за пренасочване и ограбване на вагони от германските войски, предимно на хранителни продукти.[129] Сериозни недостатъци са допуснати още при изграждане на жп линиите в България, като не са съобразени с военните изисквания. Недостатъчен е подвижният състав и не достигат специализирани вагони (хладилници за храни, вагони за сено). Най-много са проблемите, свързани с организацията на железопътния транспорт. Неправилно товарене, лошо композиране на вагоните, неправилно разтоварване, закъснения са сред най-често допусканите грешки от страна на железниците. Особено много са те в първите месеци на 1916 г., непосредствено след възстановяване на движението. На гарата в Ниш започват да пристигат вагони без товарителници, с което не може да бъде определена крайната точка на пътуване на товара. Вагони за три-четири крайни гари се композират в един влак, вместо да се подготвят само за една гара. Това налага на крайните гари да се композират наново, с което се забавя движението и се стига до задръствания. Лошата организация на Главно тилово управление не позволява изпълнението на договорената квота от по пет влака дневно за българската армия, при положение че през февруари 1916 г. възможностите осигуряват подобно движение. Друг сериозен недостатък е бавното разтоварване на пратките. То води до задръстване на крайните гари в Македония и временно пренасочване на товари към съседни станции. Не са рядкост и злоупотреби от страна на германските съюзници. При прекомпозиране изчезват вагони с храни и снаряжение. Късат се пломби и се заграбва съдържанието на вагони по гарите – в Куманово е ограбен вагон с боб. Не се допуска пътуването на български военни лица. В основата на проблемите са неравностойното третиране на българските представители и доставки от германците и ненавременният и слаб отпор от българска страна.[130] Съмненията на ген. К. Жостов, че България ще изпадне посредством контрола на железопътния транспорт под германска военна зависимост, започват да се оправдават. Повечето от проблемите обаче са свързани с лошата организация в българския тил, който при наличието на продукти не е в състояние да ги достави своевременно и качествено.

Тези причини принуждават ЩДА да пристъпи към реформиране на железопътните структури. В края на април и началото на май 1916 г. са издадени две заповеди, с които започват промените в ръководството и състава на железопътните формирования. За осъществяване на необходимата

субординация като върховно командване, подчинено на ЩДА, се формира Управление на железопътните съобщения (УЖПС). Под негово нареждане се поставят БДЖ и всички съществуващи дотогава и изграждани в бъдеще военни железопътни формирования. Сменен е завеждащият движението подп. К. Николов и на негово място е назначен командирът на железопътната дружина полк. Р. Лудогоров. Полк. Р. Лудогоров оставя в Българската експлоатационна дирекция в Скопие свои заместници и се прехвърля в София, където е натоварен не само да ръководи движението при БДЖ, да командва железопътната дружина и оперативните железници, но и да извърши реформирането и да създаде УЖПС.[131] На 1 юни 1916 г. той издава заповед № 1, с която поставя началото на практическото функциониране на Управлението на железопътните съобщения със следните подразделения – щаб, секция експлоатация, секция транспорт, секция за изучаване на нови железопътни линии, секция строево-домакинска. Към Управлението се придават комендантската служба и службата по охрана на жп линиите. Железопътната дружина е разформирана и на нейно място са създадени три дружини – две експлоатационни (първа и втора) от по четири роти и една строителна (трета) с пет роти (четири строителни и една паркова).[132] Управлението на оперативните железници в Скопие е включено в състава на УЖПС и се замества от Българската експлоатационна дирекция, като началник временно е оставен полк. Р. Лудогоров. До края на 1916 г. са формирани още по две роти към експлоатационните дружини и една рота към строителната дружина.[133] С формирането на УЖПС командването на армията отговаря не само на създадената ситуация, но пристъпва към подготовка на бъдещи действия за разрастване на железопътните части и обекти. Изграждането на тази структура се оказва полезен ход, защото са отстранени допуснати пропуски и натрупани противоречия преди войната и в хода на военните действия. Допълването с нови функции и формирането на нови части в последващите години доизграждат УЖПС. Тази структура функционира до края на военните действия.

Преструктурирането на железопътните части в УЖПС се извършва по време на подготовката за стратегическо превъзходство на Македонския фронт. Съглашенците организират прехвърлянето на оцелелите сръбски войски от остров Корфу до Егейска Македония. Българският дипломатически представител в Атина между края на март и средата на май 1916 г. многократно донася в София, че върху гръцкото правителство се упражнява натиск сръбските войски да бъдат транспортирани по железопътните линии на страната. Правителството на Скулудис отклонява тези искания и не допуска използването на гръцките железници за подобни цели. Въпреки отказа сръбските войници са транспортирани от остров Корфу до Халкидическия полуостров с кораби по море и впоследствие са съсредоточени на фронта срещу Битоля.[134] Гръцкото правителство не допуска

използването на жп линиите в старата си територия за военни цели, но е безсилно да се противопостави на съглашенците в Егейска Македония. Френските железопътни войски завършват в края на април 1916 г. в района на Солун изграждането на мрежа от теснолинейки. Между станция Нареш на жп линията Солун-Цариград, станция Топчин на линията Солун-Скопие и станция Текели на линията Солун-Битоля са изградени 60 км-дековилни линии за снабдяване на приградските позиции. За осигуряване на английските позиции по десния бряг на р. Струма между края на април и края на май 1916 г. е изградена теснолинейката Саригьол-Сневче (29 км).[135] Строителството в района на гр. Солун потвърждава опасенията на съглашенското командване от успешно българско настъпление, което да изтласка войските им към морето. Затова са изградени укрепителни позиции в приградската зона. Десният фланг допълнително е осигурен от една нова снабдителна линия от станцията Саригьол на железницата Солун-Дедеагач до позициите на английските части.

В началото на май 1916 г. войските на Централните сили са разположени от Адриатическо до Бяло море. В Албания са войските на Австро-Унгария, а между р. Шкумба и брега на Охридското езеро на позиции е Осма Тунджанска дивизия. Първа българска армия заема фронта между Охридското езеро и връх Мала Рупа в Кожух планина, а Единадесета германска армия (съставена предимно от български части) е съсредоточена между Мала Рупа и подножието на Беласица край Дойранското езеро. Двете армии са обединени под единно германско командване. Втора българска армия е разположена по планините Беласица, Ченгел и Али ботуш, като левият ѝ фланг до Бяло море и по крайбрежието се заема от Десета Беломорска дивизия. Заплахата от излизане на съглашенците на по-добри позиции по Али ботуш и Висока чука срещу Втора армия е призната последователно от генералите Закт и Фалкенхайн и те дават съгласието си за завземането на Рупелското дефиле. Първоначално българските части се окопават на по-добри позиции на около 400 метра в гръцка територия, а след колективен германо-български натиск от Атина се съгласяват войските на Централните сили да завземат дефилето до линията Кале байр-Ветрен-Ченгел планина. Между 26 и 27 май 1916 г. Седма Рилска дивизия настъпва, изпреварвайки противника, и излиза на набелязания рубеж. Позицията е разположена край железопътната линия и шосейния мост на р. Струма. Прогнозата на ген. М. Сарай, че след разрушаването на жп моста над реката българската армия едва ли ще настъпи, не се оправдава.[136] Със завземането на Рупелското дефиле и достигането на жп линията Солун-Окчилар е предотвратена възможността на Съглашението да пристъпи към изграждане на позиции по границата на изток от р. Струма. След ремонт на разрушения жп мост и възстановяване на движението към Серес, Драма и българската граница по р. Места е възможно снабдяването на

подобен нов участък от фронта. Новата позиция парализира всички намерения на противника в Югоизточна Македония.

След като получават по-добро разположение на левия фланг, сред българското офицерство продължава да се дискутира идеята за скъсяване на десния фланг. Полк. Ст. Азманов предлага настъпление към Лерин и с. Брод, завземане на Чеган планина и прекъсване на жп линията Лерин-Солун. Командващият Първа армия ген. Кл. Бояджиев иска разрешение от фелдмаршал Макензен за придвижване на юг и прекъсване на железницата между Лерин и Воден. Въпреки положителното отношение и съдействието на германския фелдмаршал, от Фалкенхайн е получен отказ за действия през юни 1916 г.[137] Противниковите позиции и комуникации са оценени от военните специалисти, но отново политически причини са в основата за забавяне на своевременното им овладяване и прекъсването на по-опасните, особено на десния фланг.

В тила на Първа армия продължават строежите по снабдителната линия Градско-Битоля. На 10 юли 1916 г. започва изграждането на полска теснолинейка между Прилеп и Битоля. Ръководителят на постройката В. Тетцлаф изпитва същите трудности, както при строителството на дековилката Градско-Дреново. Подчинените му германски части, в състав една строителна рота, са недостатъчни дори за извършване само на поспециалните мероприятия по строежа на мостове (около 1000 м), монтиране на линията и сглобяване на подвижния състав. Нужният за мостовете дървен материал се набавя от сечището край с. Магарево, като българското командване и местното население са против рязането на дървета от района. Едва след като се убеждават, че друг начин за осигуряване на тази суровина няма, е позволено отсичането на необходимите трупи и тяхното транспортиране с волски коли. Само мостът над р. Черна е дълъг 800 м и строителството се забавя в този участък. Отново значителна помощ оказват командированите на обекта български пехотинци. Първата машина е монтирана на гара Бояджиев край Прилеп на 19 юли 1916 г. Между 25 юли и 9 август от пехотни дружини е изградено трасето на участъка Прилеп-Тополчани (до големия мост на р. Черна) и линията започва да функционира.[138] Строителството се извършва през горещ летен сезон, което влияе негативно върху ефективността на работниците. Въпреки трудностите за българското командване тази линия има изключително важно значение.

Отдавайки необходимото внимание и човешки ресурси за бързата ѝ постройка, ген. Кл. Бояджиев продължава да настоява за скъсяване на фронта и излизане на по-удобни позиции. На 17 юли 1916 г. той отново предлага изтласкване на неприятеля и през първия етап на операцията – прекъсване на жп линията Лерин-Воден при Островo, а след успешно заемане на нови позиции – използването на завзетата линия за доставки на войсковите части. Същата позиция споделя началникът на ЩДА ген. К.

Жостов.[139] Към подготовка за офанзива на Солунския фронт се ориентират и германците. Антантата започва изграждането на няколко дековилки. На 26 юни 1916 г. се пристъпва към строителството на теснолинейката Вертекоп-Костурияни с дължина 24 км. Друга линия се разработва по направлението Бохемица-Извор-Църно дърво, дълга 20 км.[140] Съглашенската подготовка за пробив и поведението на Румъния, която се ориентира към Антантата, са сред основните причини от Берлин да дадат съгласие за настъпление по двата фланга. Подготвят се към Леринската и Струмската настъпателни операции.

Докато е в ход съглашенският опит за пробив, на 16 август с Първа армия по десния и на 17 август 1916 г. с Втора армия по левия фланг започва българското настъпление. Левофланговата Втора армия, без да срещне сериозна съпротива от гръцките гарнизони, заема междуречието на Струма и Места, като излиза на Орфанския залив. На десния фланг армията на ген. Кл. Бояджиев среща ожесточена съпротива и е реализирана само първата част от планираната атака. Българските войски освобождават Леринско и Костурско, но са спрени на чеганските позиции.[141] Още при превземането на Битоля на жп гарата са намерени два повредени локомотива и три пътнически вагона. Под ръководството на фелтфебел Васил Попов, началник на жп команда при Първа армия, локомотивите са отремонтирани, а вагоните са пригодени за транспортиране на товари. В първите дни на офанзивата те са използвани за снабдяване на отделни части. След изтласкването на противника от гара Лерин са пленени петнадесет вагона, пълни с различни военни материали и гориво. В. Попов транспортира вагоните на гара Битоля.[142]

Германският железопътен офицер В. Тетцлаф получава заповед да организира движението по превзетата жп линия Битоля-Лерин-Суровичево. С трофейните 2 локомотива и 18 вагона и с приспособени два камиона той организира движението. Участъкът има дължина от 62 км и се експлоатира от войници на германската железопътна рота, които трябва да задоволят нуждите на армията с провизии и снаряжение и да транспортират ранените. От същата рота е продължено строителството на теснолинейката към Битоля, като са привлечени работници от местното население и румънски пленници, които не показват нужната ефективност. Мостът на р. Черна е построен и влиза в експлоатация.[143] Поставената на германско подчинение Първа армия изпитва сериозни трудности със снабдяването си, но нейният команден състав се показва на необходимото ниво и се стреми да подобри подвоза на храни и боеприпаси. Доказателство за последователното поведение е участието на български войскови части в строежа на транспортната линия Градско-Прилеп-Битоля. Без навременната и ефективна българска помощ малобройните германски единици едва ли могат да осъществят подобно мащабно строителство. Безспорно полза от

по-добро и навременно снабдяване има българската армия, но като цяло от колективните усилия зависи задържането на фронта и успехът във воденатa война.

Строителството в зоната на десния фланг е съпътствано от сериозна активност в района на Струмската долина. Изградената в края на май 1916 г. теснолинейка до Горна Джумая е пусната в експлоатация и строежът е продължен в южна посока. Строителните работи, извършени по нареждане на Втора армия, се оказват недостатъчни и некачествени, за което се налага ново трасиране на участъка Горна Джумая-Крупник. Коригирани са допуснати наклони от 30–40 ‰ и завой от 30 м, преработен е един участък от 3 км, като линията преминава по насип с подпорна стена около 210 м, но се спестява изграждането на два моста. Трасираният отново участък е дълъг около 23 км и е пикетиран за 15 дни. Строителството е извършено от Първа и Трета строителна рота, 930 военнопленници и две пехотни дружини при общ успех 377 м дневно. Линията е открита за експлоатация на 1 август 1916 г.[144] За този обект и за строежите на юг към границата след пускането на станция Симитли е решено откриването на сечище в държавната гора край с. Градево. От дървения материал са построени мостовете по течението на р. Струма, като са добити само за този обект над 1000 куб. м пилоти и дялани греди.[145]

Едновременно с работата по линията, до Крупник започва проучването на терена в Кресненското дефиле. Първите наблюдения са извършени между Крупник до Левуново от двама инженери от тиловото управление при Втора армия. Техните констатации са за много трудни условия при извършване на постройката в дефилето на р. Струма – наклони от 30 ‰, изкопи около 310 хил. куб. м, 700 м мостове и водостоци, за което са нужни 4000 работници и 570 коли за период от четири месеци. Докладваните условия принуждават командването на Втора армия да се обърне за помощ към германското командване и да поиска изграждането на въздушна-въжена линия. Фелдмаршал Макензен изпраща двама германски инженери, които също обхождат дефилето и предлагат изграждането на въжена линия от тежък тип с 350 вагонетки за сумата от 413 хил. марки. Германското предложение не се приема от началника на инженерните войски ген. Загорски и той извършва оглед на място с инж. Радослав Михайлов. В резултат на обхода става ясно, че е възможно построяването на теснолинейка, а след повторно проучване са уточнени приемливи параметри – наклони до 16 ‰, радиуси на кривите до 50 м и изграждането на един тунел от 24 м. Участъкът между края на дефилето и Левуново се оказва по-лек и главнокомандващият заповядва построяването на теснолинейката. Протежението е разделено на два участъка Крупник-Сали ага (Крива ливада) от 18 км и Сали ага-Левуново от 32 км. На първия район Крупник-Сали ага строителните мероприятия започват на 23 юни 1916 г.

Трудностите с осигуряване на работна ръка водят до ограничаване на отделните етапи. Изграждането на нови участъци за шосе и постоянното му функциониране в близост до трасето пречи на ефективността. Едва на 7 август започва работата на всички седем секции, а пробиването на тунела се проточва от 25 юли до 1 септември 1916 г. със скорост около 0, 70 м дневно. По-енергично се работи след началото на септември 1915 г. На 3 октомври главнокомандващият преминава през дефилето и заповядва теснолинейката да се открие след 15 дни, което налага преминаването на работа на смени и използването на нощно осветление. С ускорени темпове линията е завършена на 23 октомври 1916 г. На обекта работят роти от УЖПС, платени надничари (688 души), пехотни части и военнопленници. Значителни по обем са изкопните работи, изградените подпорни стени, водостоци и мостове.[146] В нарочна заповед командирът на УЖПС полк. Р. Лудогоров поздравява строителите "на тази единствена за сега по своята грандиозност техническа работа на Балканския театър на военните действия…".[147] Строежът на участъка Крупник-Сали ага се извършва, без да се спира движението по шосето, за да може да функционира нормално връзка с фронтовата линия. Природогеографските условия в дефилето също са сериозна пречка за преодоляване. Въпреки проблемите най-трудният участък е изграден преди започване на зимния сезон.

Докато още се търси най-изгоден начин за построяване на участъка Крупник-Сали ага, Втора армия започва строежа на участъка Сали ага (Крива ливада)-Левуново. Равнинният терен е предпоставка за по-малко изкуствени съоръжения. Пикетажът е започнат от инженери от тила на Втора армия и е продължен от инженерна бригада, изпратена от УЖПС. Строителството е разделено на три секции, ръководени от инженери на пътни участъци, като се използва войнишки труд. За обекта е поискан един работен влак за прекарване на релсовия път. Локомотивът и вагоните са доставени през дефилето от Сали ага до Левуново с камиони и коли, а релсовите звена са транспортирани от станцията при Горна Джумая. Мостовете и релсовият път са монтирани от 25 резервна германска жп рота, изпратена за строежа в Кресненското дефиле, но пренасочена в другия район. Теснолинейката Сали ага-Левуново е готова на 31 октомври 1916 г., но откриването се забавя, защото не са доставени накладките на кривите звена. Най-трудно в участъка се оказва изграждането на мостовете с обща дължина 714 м. Пускането в експлоатация е извършено на 9 ноември 1916 г., като по този начин започва функционирането на непрекъсната жп линия с дължина 152 км.[148] С построяването на линията до с. Левуново с жп транспорт е свързан щабът и тилът на Втора армия. За разлика от другите участъци последният е дело предимно на войскови подразделения извън УЖПС. Използвани са специалисти от българските и германските жп части, но всички други основни дейности се извършват

от тиловите и инженерните подразделения. Този резултат показва на практика при относително добри природни условия повечето мероприятия да се извършват от съставните на отделните армии части, а само специализираните дейности да се реализират от професионално подготвени единици. При подобна организация се създава възможност за децентрализация на отделните операции, но стои въпросът доколко бързо и качествено може да се постигне крайният резултат – надеждност на постройката и ефективност в експлоатацията.

Както и в други случаи, докато продължава стрителството, са проучвани и започвани отделни участъци или клонове от теснолинейката. Още през юли и август 1916 г. е извършен пикетажът на участъка Левуново-Марно поле (17 км). Пристъпва се към строителство на клонове от главната линия към важни индустриални обекти. За по-добрата връзка с дървопреработвателната фабрика на Бр. Балабанови в с. Бараково ЩДА позволява изграждането на теснопътен клон. Той е проектиран от станция Струма до фабриката с дължина от 3,2 км. Строежът е заповядан на 25 юли, платното е изградено към 13 септември за 40 дни, но поради липса на теснопътни звена полагането на релсовия път започва след 14 октомври 1916 г. Използван е трудът на свободни работници от главната линия.[149]

За свързването на левия си фланг Втора армия в началото на август 1916 г. иска от УЖПС изграждането на линия по долината на р. Места до фронта. От три възможности за начална точка, при Горна Джумая, Симитли или Белово, армията предлага да се избере Симитли, като се свърже с теснопътен клон за парна тяга град Мехомия (дн. Разлог). От УЖПС изпращат двама инженери, които проучват на място и докладват, че линията трябва да се прокара през прохода "Предела", разделящ долината на Струма и Места. Трасето е проектирано да започва край Симитли, през Градевската клисура, където за избягване на наклони от 40 ‰ трябва да се развие по страничните дерета. Изграждането на серпентини съпътства изкачването на Предел и спускането до Мехомия, за да може наклоните да не надминават 20 ‰. Оттам през Баня до Неврокоп, следвайки р. Места, теренът е по-лесен за преодоляване. Проучванията са извършени между 5 септември и 21 октомври 1916 г. Пикетирани са първите 14,5 км, а поради липсата на железопътен материал и работна ръка строителството е отложено.[150]

В средата на октомври 1916 г. УЖПС иска разрешение за започване на постройката на клон Дупница-Бобов дол с цел снабдяване на локомотивите за теснолинейката с въглища от тамошната мина. След получаване на необходимата заповед за пикетажа на трасето е изпратена бригада под ръководството на инж. Ив. Савов, която от 9 ноември 1916 г. за 24 дни приключва работата. Теснолинейката, дълга 25 км, започва от стан-

ция Дупница, преодолява вододела Бинека и след кратко спускане започва продължително изкачване до станция Бобов дол. Тази част е проектирана с наклони до 30 ‰. В последния участък от станция Бобов дол до мина "Оджака" поради голямата височина са допуснати наклони до 50 ‰ и две глухи обръщателни станции. Строителството започва в началото на декември 1916 г., като цялата дължина е разделена на 4 работни участъка.

След приключването на строежа до Левуново от Втора армия поставят искане за построяване на клон до Струмица. Поради равнинния терен ЩДА заповядва на УЖПС да пристъпи към изграждане на теснолинейка за конско теглене от Левуново до Струмица. Проучена е на място от УЖПС, откъдето докладват, че е по-уместно построяването на теснолинейка за парна тяга, но получават отказ. След намесата на началника на Главно тилово управление на армията заповедта е променена и е разрешено теснолинейката да бъде на парна тяга. През първата половина на декември 1916 г. са извършени подготвителните действия и започва пикетажът, но от станция Припечено (дн. Генерал Тодоров) на 6,5 кмна юг от Левуново.[151] Главната цел на клоновете е осигуряване на необходимите за функционирането на дековилната линия и за армията суровини и за доближаване на отделни фронтови участъци. Свързването с въгледобивни мини и дървопреработвателно предприятие решава проблемите с гориво и конструкции за различни съоръжения, които биха възникнали в случай на доставка от по-далечни разстояния. Създават се условия за по-голяма сигурност и точност на движението.

Строителството на теснолинейки е само един етап от цялостното им функциониране. Работата на участъци създава възможност за постепенно включване в експлоатация на готовите, с което се подпомага цялостното състояние на армията и по-нататъшното изграждане на дековилката. Възможностите на участъка Радомир-Дупница са да пропуска по 8 чифта влакове дневно, а от Радомир до Левуново – по 10 чифта дневно. Поради липсата на достатъчно подвижен състав през лятото на 1916 г. между Радомир и Дупница се движат 10 влака, а между Дупница и Крупник – 7 еднинични влака дневно с 8 вагона или са превозвани 280 тона. По разчети на Главно тилово управление до гара Левуново ежедневно трябва да се превозват с 220 вагона около 700 т товари (500 т храни, 60 т инженерни материали и 45 тона бензин и др.), без вагоните за поща, пътници и въглища.[152] Напрактика се получава сериозно разминаване между планирания капацитет и фактическите превози. В основата е липсата на подвижен състав, който не е доставен в нужното количество от Германия. Използването на максимално допустими технически параметри също намалява превозоспособността на теснолинейката.

Със серия заповеди след формирането на УЖПС полк. Р. Лудогоров регулира отделни страни от дейността. В сила е оставен правилни-

към за превозване на пътници, назначена е комисия по продоволствията и теснолинейката е причислена към БДЖ. Експлоатацията се извършва по германските наставления от части, подчинени на Управлението.[153] С особена важност е заповед № 29 от 1 октомври 1916 г. С нея командирът на УЖПС създава от теснолинейката Радомир-Дупница-Г. Джумая-Крупник самостоятелен военен железопътен район. Изяснени са въпросите за субординацията, като в жп отношение районът е подчинен на УЖПС, а в строево – на своя командир. На тяхно подчинение са жп ротите, командирите на гари, чиновниците, служителите и работниците. Формирани са бюро по движението, бюро по тракцията и бюро по материалите. Районът е разделен на ротни участъци, а службата е регулирана от временна инструкция. За началник е назначен командирът на първа експлоатационна дружина, кап. Константин Диков.[154] След няколко дни при УЖПС (в София) започва да функционира железопътна школа. В нея се обучават 323 доброволци в три отделения – станционно, превозно и машинно, като са разделени в по четири паралелки.[155] С формирането на военен жп район в експлоатацията на дековилките се създава структура, която е характерна за работата на нормалните жп линии и се практикува през Балканските и в началото на Първата световна война. Тук се вижда едно забавяне с около седем месеца след въвеждането на първия участък Радомир-Дупница. С двете заповеди, макар и позакъснели, се разкриват намеренията на командването да усъвършенства подчинените части и да създаде предпоставки за подобряване на субординацията и качеството на работата. Двете структури са необходими, защото чрез железопътния район под контрол се поставя цялото Струмско направление, а посредством школата се задоволяват нуждите от специалисти при разрастването на теснолинейките, а също и за нормалните линии.

С настъплението на Втора армия в средата на август 1916 г., под български контрол преминава един значителен участък от жп линията Солун-Дедеагач. Сред важните обекти, които трябва да се превземат, са гари, мостове и жп инфраструктура. От 18 до 23 август 1916 г. са овладени набелязаните обекти и армията излиза на Бяло море, като фронтовата позицията се установява по р. Струма.[156] Още при започване на войната през октомври 1915 г. железницата Фере-Окчилар е завзета от парковата рота на железопътната дружина и тя осъществява експлоатацията. Превземането на Югоизточна Македония позволява на представители на УЖПС веднага да започнат работа за възстановяване на движението. На 18 август подпоручик Дограмаджиев поставя под свой контрол жп гара Окчилар, на 20 август достига до станция Бук, а на 24 август 1916 г. линията е открита до гара Драма. Извършени са възстановителни работи. При отстъплението си съглашенците разрушават жп мост над р. Ангиста и телеграфните връзки, за което са организирани команди, и с помощта на мостова чета

движението е възстановено. Със заповед № 23 от 11 септември 1916 г. на командира на УЖПС е създаден отделен военен железопътен район за линията Фере-Окчилар-Драма-Демир Хисар. Функционирането и подчинението са идентични с тези по дековилната линия, като районът е разделен на два участъка – Фере-Окчилар и Окчилар-Демир Хисар, на които са разположени съответно Четвърта и Пета експлоатационни роти. За началник на района е назначен капитан Шимачек, командир на Четвърта експлоатационна рота. Изготвена е инструкция за работа, която влиза в сила през втората половина на октомври 1916 г. На участъка Окчилар-Демир Хисар, дълъг около 180 км, са разположени 14 гари. Той е поставен в подчинение на командира на Пета експлоатационна рота, подпоручик Стойнов. Западната част на участъка – Демир Хисар-Просеник-Серес се намира в непосредствена близост, успоредно на фронтовата линия, което го прави уязвим от противникови нападения. На 30 септември неприятелската артилерия обстрелва гара Просеник, като на 9 октомври 1916 г. са напуснати станциите Демир Хисар, Просеник и Серес, което довежда до скъсяване на участъка. Последна за района става гара Борна, но след искане на армията се открива нова спирка – Тополяне, между Борна и Серес.[157] На 30 ноември 1916 г., макар и за един ден, от съглашенците е завладяна станция Просеник, което показва уязвимостта на линията и правилността на взетото решение за оттегляне на персонала.[158]

Първоначално има значителни трудности в експлоатацията, което довежда до смяна на началника на жп района и привличане на специалисти за подобряване на движението. Участъкът в Югоизточна Македония започва да функционира с по един влак дневно в двете посоки, като в края на 1916 г. трафикът достига между три и пет чифта влака, въпреки неподготвения персонал (Пета рота е новосформирана, предимно от части на действащата армия). Проблемите с организацията се допълват от неприятелски атаки срещу жп линията. Близостта ѝ до морския бряг я прави уязвима от флотската артилерия, а през фронтовата линия е обстрелвана от вражески самолети и тежка артилерия. На прицел е участъкът в близост до фронта, но са атакувани и стратегически обекти – мостът при станция Бук е атакуван два пъти със самолети (на 25 август и на 15 октомври 1916 г.). При втората атака една от фермите е повредена и без да е уведомен за това, по моста преминава влак, който пада в пропастта. Има шест убити и седем ранени човека. Мостът е възстановен от Четирдесета резервна германска строителна рота след повече от месец – към 23 ноември 1916 г. Въпреки повредите линията превозва войскови съединения, като между 24 септември и 10 декември 1916 г. от Цариград до фронта при Тахинското езеро са транспортирани две турски дивизии.[159] Включването на участъка Окчилар-Демир Хисар в българската железопътна мрежа и изграждането на експлоатационна система създава предпоставки за по-добрата връзка

между фронта и тила на Втора армия. В края на 1916 г. тази армия разполага с две железопътни комуникации, което би трябвало значително да облекчи осигуряването и движението на частите. Дори ако нормалната жп линия бъде временно извадена от експлоатация поради своето уязвимо положение, снабдяването може да се извършва от теснолинейката, която има по-безопасно разположение. В сравнение с края на 1915 г., когато от последната гара до фронтовата линия единственият масов транспорт са животинските впрягове, една година по-късно в комуникациите важно място заемат железниците.

Настъплението през август 1916 г. на десния фланг дава ограничени резултати. Противникът започва опити за контранастъпление и в средата на септември 1916 г. българската армия отстъпва, като изоставя на сърбите гарите Екши су и Суровичево.[160] Нестабилното положение на фронта провокира командващия действащата армия ген. Н. Жеков, който на 17 септември 1916 г. издава заповед за построяване на теснолинейка Дреново-Плетвар-Прилеп, с която да се създаде възможност за непрекъсната жп комуникация до фронта край Битоля. За тази линия настоява и началникът на Главно тилово управление. УЖПС проучва заповедите и се обръща за помощ към германската експлоатационна дирекция в Ниш, защото не разполага с необходимия персонал за проучване и пикетаж. Българската страна поставя въпроса за изграждането на две теснолинейки на парна тяга – Дреново-Плетвар-Прилеп и Велес-Бабуна-Прилеп.[161] В същото време (22 септември 1916 г.) ЩДА заповядва построяването на теснолинейка за конска тяга Скопие-Гостивар, с цел да се задоволят продоволствените нужди на местното население. За нея са отделени веднага войскови подразделения, които са командировани в Скопие за проучване и започване на строежа.[162] Отговорът от германската дирекция характеризира направленията Дреново-Прилеп и Велес-Прилеп като много трудни за построяване. Въпреки ограничените възможности от българското командване настояват да се пристъпи към изграждане на тези две линии. Германците изтеглят от Левуново тяхната трета строителна жп рота и я изпращат на линията Дреново-Плетвар. Медувременно изготвените проекти от германската дирекция са изпратени на УЖПС. Според тях трасето трябва да бъде разделено на три участъка (Прилеп-Плетвар, Плетвар-Фариш и Фариш-Дреново, с максимални наклони до 25 ‰ и един от 40 ‰). Предвиждат се изкопни работи от 209600 куб. м и строеж на мостове и водостоци около 1500 м.[163] Въпреки българските очаквания германците не пристъпват към изграждане на цялата дековилка, а започват на 3 декември 1916 г. строежа само на участъка Прилеп-Плетвар. С изтеглянето на войските планираната теснолинейка до Битоля не е построена и като крайна гара започва да функционира станцията при Беранци (на 14 км северно от Битоля). За увеличаване на снабдителните обеми се обмисля

построяването на втора въздушна въжена линия Дреново-Плетвар и втора подвозна линия Велес-Прилеп.[164] Въпреки настойчивите български искания германците се съобразяват със своите интереси и пристъпват към изграждането на транспортни системи, които са най-полезни за тях. На този етап българската страна е склонна да изчака своя съюзник, защото не разполага с необходимите свободни специалисти, които са ангажирани по Струмската дековилка, а част от тях е насочена към други строителни обекти в Царството, Добруджа и на дековилката Скопие-Гостивар.

Основният мотив за строежа на линията Скопие-Гостивар е снабдяването с храни на населението от Северозападна Македония (Дебърско, Кичевско, Гостиварско и Тетовско). След падането на Битоля към тези центрове се насочват хората от Охридско, Струшко и Ресенско. На обекта е командирована новосформираната Пета строителна рота, ръководена от подпоручик Васил Милошев, която подготвя конската дековилка с капацитет от 100 т. дневно. Първоначално от тила на Първа армия искат промяна на капацитета до 200 т. дневно и поради липса на добитък започват да предлагат замяна на конската с парна теснолинейка. Проучванията на място показват необходимостта да се построи преходна станция на линията Скопие-Качаник в близост до пресечката с шосето Скопие-Тетово. Трасето се предвижда да следва пътя до Гостивар, като вододелът Групчин се преминава с двойно запрягане. Поискани са коне и триста пленници за работа. Началната гара е наименувана "Генерал Жостов", един жест към починалия от апендицит началник на ЩДА. На 15 октомври 1916 г. заповедта е променена, като е наредено да започне изграждането на теснолинейка за парна тяга. От УЖПС настояват да се построи конската дековилка за бързо задоволяване на продоволствените нужди, а след това да се преработи, но този вариант е отхвърлен. Изтеглена е от Крупник първа строителна рота и нейният командир, капитан Борис Бракалов, е назначен за ръководител на строежа, като са му придадени две групи военнопленници от по 500 и 1000 д. Пикетажът е извършен при следните условия – наклоните да не надминават 30 ‰, най-малък радиус на кривите от 30 м, възможно по-малко изкопни работи, разстояние между станциите до 5 км. За по-бързото изграждане трасето е проектирано в много участъци по самото шосе, за да се избегне строителството на мостове и водостоци. Линията започва на км 248+750 от нормалната железница Скопие-Качаник, следва долината на Боянска река, преминава Групчинския вододел, с изкачване от 20 ‰ и спускане от 30 ‰, преминава р. Вардар и по десния банкет на шосето достига Тетово. Преминава през града, следва левия банкет и достига Гостивар. След превземането на Битоля от Съглашенците се обмисля продължаване на линията в южна посока. През декември 1916 г. е наредено изучаването на трасетата Гостивар-Кичево-Битоля и Гостивар-Дебър-Охрид.[165] Българската страна, макар че има голямо желание да се построи

непрекъсната теснопътна железница от Градско през Прилеп за фронта, в един сложен момент на отстъпление решава да построи преди всичко една чисто продоволствена линия за граждански нужди. Този факт показва, че на Македония не се гледа като една временно присъединена територия, а е налице готовност да се правят сериозни инвестиции в обекти, предназначени за местното население.

През 1916 г. са направени четири поръчки за доставка на железопътен парк за парна тяга, който включва 797 км релсов път, 220 локомотива, 140 тендри, 1800 вагона и 20 дрезини. От Германия са доставени 422 км релсов път, 90 локомотива, 90 тендри, 740 вагона и 4 дрезини. Направена е поръчка на железопътен парк за конско теглене за 100 км линия и подвижен състав, но целият комплект е получен постепенно към началото на февруари 1917 г.[166] Данните показват различни характеристики при поръчките и доставките на железопътния парк. Българската страна не спазва изискванията за комплекти поради финансови причини, а германската страна доставя количества, които има в наличност. Въпреки разликите към края на 1916 г. за главните обекти има обезпечен релсов път и подвижен състав за поддържане на ограничен трафик.

От началото на войната до превръщането ѝ в позиционна железниците в Македония претърпяват сериозно развитие в резултат на положените български усилия. Възстановено е и е подобрено движението по нормалните линии във Вардарска и Югоизточна Македония. Построена е теснолинейка по Струмската долина, започва строителството на редица линии и клонове. Повечето обекти се изграждат от български части с германска помощ, но има обекти, строени от германците основно с българска работна ръка. През това време българските специалисти, които не познават въобще германския жп парк, го проучват, усвояват спицификите му и започват самостоятелно да работят с него. Към края на 1916 г. железопътните подразделения имат достатъчно опит да организират, строят и експлоатират военни теснолинейки. Очертаващият се позиционен характер на войната изправя българското командване пред сериозната задача да осигури достатъчно количество храна и снаряжение за фронта, а също и тяхното своевременно доставяне. Затова железниците продължават да имат основно значение и от тяхното развитие и усъвършенстване зависи доколко връзката фронт-тил се поддържа достатъчно ефективна.

ЖЕЛЕЗОПЪТНО СТРОИТЕЛСТВО В УСЛОВИЯТА НА ПОЗИЦИОННА ВОЙНА (1917–1918 г.)

След няколко опита на Берлин да се постави експлоатацията на жп линията Ниш-София под германски контрол, през последните месеци на 1916 г. българските управляващи се съгласяват на редица отстъпки. Министър-председателят В. Радославов и цар Фердинанд дават своето съгласие, като само уведомяват кабинета и парализират създаденото недоволство. На 19 декември е подписана спогодбата, като до 26 декември 1916 г. жп линията Ниш-Надежда е предадена за експлоатация на германските части.[167] Основната изтъквана причина за предаването е недостигът на персонал, което води до по-слаба пропускателна способност на линията. Дори да приемем тази временна слабост, действителните причини за германските искания са много по-дълбоки. В основата е стремежът на Берлин да постави под свой контрол железопътните комуникации на Балканите, които осъществяват връзката с Османската империя. В редица документи до ръководни фактори в Германия се обмислят варианти за бъдещата експлоатация на сръбските жп линии, свързващи Белград с Цариград и Солун. В началото на 1917 г. директорът на Дойче банк Феликс Сомари предлага създаването на "Дружество за експлоатация на сръбските държавни железници", което под формата на консорциум от австроунгарски, германски и български банки да поеме експлоатацията за срок от 99 години. По-късно тази идея е разширена, като в нея е включена и експлоатацията на жп линията Одрин-Цариград. Несъгласието на Австро-Унгария да допусне германска доминация, проваля реализирането на тази идея.[168] В действителност под формата на временна експлоатация основните жп направления в Сърбия и Македония са поставени под германски контрол. Това спомага за пристъпване към реализацията на дългосрочен план, който да постави под германска власт връзките с Ориента. Водещата краткосрочна цел – да се подобри жп транспортът за военни нужди, при благоприятен изход от войната може да доведе до налагането на дългосрочна стратегия, от която България напрактика губи суверенитет върху придобитите нормални жп линии. Така основната железница във Вардарска Македония продължава да е обект на чужди аспирации, макар и в качеството на български съюзници.

До началото на 1917 г. съглашенските войски в Егейска Македония построяват няколко къси дековилки, защото съществуващата нормална жп мрежа задоволява военното снабдяване. Завършено е изграждането на теснолинейките Бохемица-Извор-Църно дърво (20 км) и Вртекоп-Съботско. От първата половина на януари до 24 март 1917 г. е построен участъкът Съботско-Пребъдеще, като в експлоатация е пусната цялата дековилка

Вертекоп-Пребъдеще (32 км). Подготвено е трасето на фронтовия участък Пребъдеще-Бахова с дължина 4 км, но релсовият път не е поставен, защото попада в зоната на артилерийски огън от българска страна. С изтласкването на Първа армия под съглашенски контрол попада цялата нормална жп линия Солун-Битоля. От с. Секулево до с. Скочивир (20 км) в началото на 1917 г. е построена дековилка с две линии за снабдяване на позициите по р. Черна. Строителството на дековилки, по-скоро малки клонове, е подновено през 1918 г.[169] Съглашенските обекти са с късо разстояние и се вместват в рамките на техните изисквания за една експлоатационна секция. Строят се на предимно равнинни терени и могат да спазват транспортните разчети. Техните обекти са значително по-малко в сравнение със започнатите от Централните сили дековилки по долината на р. Струма, в Централна и Западна Македония.

Отстъплението на българската армия на нови позиции в района на десния фланг е основната причина да се обмисля продължаването на теснолинейката на юг от Гостивар. Трасетата Гостивар-Кичево-Битоля и Гостивар-Дебър-Охрид са проучени на място и е установено, че не може да се изгради линия по предписаните параметри. На 10 януари 1917 г. в рапорт до УЖПС тези две трасета са отхвърлени и е препоръчано за изграждането на теснолинейка до Кичево да се използва долината на р. Треска. На база на проученото началникът на инженерните войски иска разяснение, как може да се продължи линията до Кичево при редуване на теснолинейка за парна тяга, теснолинейка за конска тяга и въздушна-въжена линия. За тази цел е направен втори оглед, при който е констатирано, че теснолинейка на парна тяга е възможно да бъде построена до Кичево, но са необходими значително количество изкопни работи, използването на максимални наклони от 25 ‰ и на криви до 30 м. След настояване от страна на началника на Македонската военно-инспекционна област на 8 февруари 1917 г. е издадена заповед за продължаване на дековилката към Кичево.[170]

Проучването на трасета за продължаване на линията се извършва едновременно с изграждането на теснолинейката Скопие (Жостов)-Гостивар. Строителният процес се провежда при същата организация, като тази по Струмската долина – трасето е разделено на участъци от по 5–8 км, за специалните дейности се формират команди и всичко това се ръководи от завеждащия постройката кап. Б. Бракалов. Към 20 януари 1917 г. е привършен участъкът до Тетово, а към 17 февруари 1917 г. до Гостивар.[171] С две заповеди са въведени в експлоатация двата участъка на линията – съответно от 1 февруари 1917 г. и от 1 март 1917 г. Създаден е самостоятелен военен железопътен район и за началник е назначен капитан Тодор Георгиев, командир на Четвърта експлоатационна рота от Втора дружина, със седалище гара Жостов. Организацията на службата е уредена както в Струмския район, като са допуснати възможности за превозване на път-

ници и частни пратки. От УЖПС нареждат по линията да се превозват по 500 т товар дневно, от който 150 т за населението. Предвижда се движението на един пощенски и един пътнически влак всекидневно.[172] С пускането в експлоатация на дековилката Скопие-Гостивар е създаден Гостиварският военен железопътен район, втори теснопътен район в Македония. Природните особености и придобитият от предишни обекти опит създава предпоставки за около три месеца и половина да се построи една полска теснолинейка, дълга около 62 км. Въпреки че първоначалният замисъл да се строи само до Гостивар, с цел да подобри снабдяването на населението, е променен и се започва строителство към Кичево по посока на фронта, една значителна част от товарите остават предназначени за нуждите на местните хора.

В средата на февруари 1917 г. започват първите действия по продължаването на дековилката към Кичево. Зимните условия са сериозна пречка пред пикетирането, но с много усилия инженерната бригада успява да се справи в срок и след приключване на строежа по участъка Тетово-Гостивар веднага е предприето изграждането на участъка от Гостивар до вододела Буковик. Направлението на трасето започва от Гостивар (надморската височина на града е 525 м), следва Падалишката река и реката Звезда, преминава по склоновете на Буковишката планина и достига вододела Буковик на височина 1178 м. Планинският характер на местността е причината да се направят някои реформи. Въведена е организация на работата чрез строителни секции. Една рота заема цялата секция, като протежението се разделя на три участъка. Един участък се възлага на един строителен взвод. Изкуствените съоръжения се изграждат от специалния четвърти взвод, който контролира и специалната работилница. Така според експертите се създават предпоставки за подобряване на работата и на субординацията. Разстоянието между Гостивар и Кичево е разделено на шест секции и първоначално усилията се насочени към построяване на линията Гостивар-Буковик с дължина 40,5 км.[173] Преодоляването на планински масив с теснолинейка, предназначена предимно за полски условия, е сериозно предизвикателство за българските железопътни строители. До този момент по-сериозни препятствия са отделни хълмове (Корнул, Групчин) и дефилетата по р. Струма. С натрупания опит от другите строителни обекти военните железопътни подразделения получават отговорна задача, която започват да реализират.

Строителни мероприятия са предприети и по още една планинска теснолинейка. В средата на февруари 1917 г., след германски отказ да започне изграждането на линията Дреново-Плетвар, от ЩДА нареждат на УЖПС български подразделения да започнат строителството. Следвайки своите предимно военни интереси, германците съсредоточават вниманието си към постройката и усъвършенстването на двете подвозни линии

Градско-Прилеп и Велес-Прилеп, като редуват различни транспортни средства – дековилки на парна и на конска тяга, въздушни-въжени линии, камиони и животински впрягове. Тяхната основна цел е осигуряването на фронта и те с недоволство гледат към предприетото от УЖПС строителство на дековилката Дреново-Плетвар. Безспорно българската страна преследва по-дългосрочни цели в Македония и за нея тази линия няма само военно значение. Германското недоволство е илюстрирано от В. Тетцлаф: "От страна на българите съществуваше горещо желание, щото съществуващите теснопътни линии Градско-Дреново и Прилеп-Беранци да се свържат пак посредством теснопътна линия през планината, така щото влаковете от Градско да могат да минават планината през Плетварския проход непрекъснато за Прилеп и за фронта през Битоля. Това желание произтичаше по-късно от чисто стопански нужди. Чрез тоя път би се открило съобщение за града Прилеп и за високата равнина Прилеп-Битоля. На българите тук се предоставяше случая да осъществят един стопански строеж за сметка на войната.".[174] За жп обектите УЖПС преотстъпва на съюзниците си от своя парк за парна тяга 64,5 км релсови звена, 10 локомотива, 19 тендри и 84 вагона.[175] Германците се ангажират с построяването на дековилка Плетвар-Прилеп и на втора въздушна-въжена линия Дреново-Плетвар. На 22 февруари 1917 г. те са пуснати в експлоатация. В края на март 1917 г. за експлоатация са открити въжените линии Демир Капия-Конопище и Степанци-Прилеп. Втората въжена линия преминава през Бабуна планина и е проектирана да се захранва с материали посредством камиони от Велес. През зимата се установява, че шосето е трудно проходимо и започва изграждането на дековилка Велес-Степанци. По тактически съображения германците държат на действието на тази подвозна линия.[176]

УЖПС също проучва възможностите на това направление, но се спира върху построяването на дековилката Дреново-Плетвар, въпреки изгледите да се използва за превоз предимно на хора. Началната точка е разположена на 299 м надморска височина, а крайната на 1106 м. За ръководител на постройката е назначен кап. Б. Бракалов. Като изходни параметри са приети максимален наклон от 20 ‰, станции на всеки 4 км и на всеки един километър по една хоризонтална част. Следва специален оглед, проведен от комисия между 6 и 9 май 1917 г., на който са уточнени основните параметри. Решено е линията да започва от деветнадесетия километър на линията Градско-Дреново. Цялото протежение е разделено на две секции – от началото до Троянци и от Троянци до Плетвар. В първата секция са предвидени 7 станции и се оказва, че максималният наклон може да бъде спазен, докато във втората секция са допуснати наклони до 25 ‰ и изграждането на две глухи станции. Хоризонталните части на всеки километър имат дължина от 120 м, а гаровите коловози са дълги по 160 м.

При пикетирането са избегнати две глухи станции и новото трасе се оказва по-късо от германското. Организацията на работата е същата като тази на дековилката Гостивар-Буковик. Трасето сега е разделено на три секции. Първоначално на строежа е привлечена Пета строителна рота, която заема първа секция от началото до 18 км. От строителството на линията Каспичан-Силистра са изтеглени три взвода от Първа рота, които заемат втора секция между 18 и 35 км, а за трета секция, от 35 до 40 км, е изтеглена Трета строителна рота с придадените ѝ работници от Гостиварския район. Наличието на работна ръка създава възможност на първа секция да се започне цялостното изграждане, докато на втора се работи на отделни участъци, а на трета поради недостига на работници са извършени само подготвителни мероприятия. (Изтеглената от Гостивар рота скоро е върната обратно в района си.) Административните мерки да се изкара местното население на строежа, не успяват, и се появява проблем с осигуряване на работници.[177] Със започването на строежа на дековилката Дреново-Плетвар пред българските жп войски е поставена втора отговорна задача. Идентичният релеф на трасетата Гостивар-Буковик и на Дреново-Плетвар поставя пред тях приблизително еднакви проблеми за разрешаване. Един съществен въпрос е осигуряване на необходимата работна ръка, която освен от военнопленници се попълва от местното население, но то се оказва несигурен източник. Планинският характер на местността допълнително утежнява строителството, защото са необходими повече усилия за изграждане на изкуствени съоръжения и серпентини. Не достига подготвен войнишки състав, за което говори местенето на роти от един обект на друг и връщането им обратно на старото място.

С цел да се осигурят достатъчно войскови подразделения, на 11 април 1917 г. УЖПС започва формиране на една нова железопътна експлоатационна дружина в пет ротен състав и на две роти (№ 6 и 7) към строителната дружина. Пристъпено е към промени в експлоатацията на линията Радомир-Левуново и са предвидени за включване участъците Левуново-Марно поле и Припечено-Петрич.[178] Участъкът Левуново-Марно поле (дълъг 17 км) се строи на пътни участъци от Втора армия с помощта на Двадесет и пета германска резервна строителна рота. В средата на април 1917 г. германците са изтеглени от почти завършения строеж.[179] След някои допълнителни мероприятия участъкът е открит на 1 май 1917 г. и е включен в Струмския военен жп район. Изградени са три станции, мостове с обща дължина 524 м и един тунел с дължина 15 м.[180] До най-близката жп гара на нормална линия – Демир Хисар – остават за построяване около 20 км, които също са в обсега на действие на Втора армия. Този участък е в непосредствена близост до фронта, преминава през Рупелското дефиле, фактори, които го правят по-труден за построяване.

За армейското обезпечаване е обърнато по-сериозно внимание на преминаващия предимно през равнинен терен теснолинеен жп клон Припечено-Струмица. Чрез него се снабдяват войсковите съединения по Беласица планина. В началото на януари 1917 г. започват постепенно строителните дейности. За изграждането на два моста над река Струма с обща дължина 265 м е поискана помощ от Двадесет и пета резервна германска строителна жп рота. За цялостния строеж първоначално са съсредоточени 360 работници (от албански произход) и 458 военнопленници, а в средата на март още 448 работници. Изграденият участък до Петрич е открит на 6 юни 1917 г. За усилване на обекта е командирована мостова команда, която построява 13 моста между Петрич и Струмица, с обща дължина 285 м. Към средата на август 1917 г. всички обекти до станция Ново село са приключени (на четиридесетия км), но поради липса на железопътни звена линията е открита до четиринадесетия км – станция Елешница. Изградена до това положение, дековилката е предадена за достройване на Втора армия.[181] На двата обекта – Левуново-Марно поле и Припечено-Струмица – се използва специализираната помощ на германските жп войски, което не е само съюзнически жест, но говори за недостига на български специалисти. Забелязва се тенденция за недостиг на работна ръка и на железопътен парк, което влияе върху навременното построяване и пускане в експлоатация. Непосредствената близост до фронта като че ли оказва възспиращо влияние за доизграждане на обектите, защото те стават уязвими от противниковата артилерия и авиация.

През първата половина на 1917 г. УЖПС продължава строителството на теснолинейния клон Дупница-Бобов дол. Пикетираната линия е отново проучена и са премахнати всички наклони, по-големи от 25 ‰, с изключение на един от 26 ‰. Коригирани са кривите, като не е допуснат радиус под 50 м. Съществено внимание е обърнато на участъка от Бобов дол до мината. Тук са допуснати две глухи обръщателни станции, а последната станция е изградена на 655 м от минната галерия. Между гарата и входа на мината също е изградена линия с наклон от 40 ‰, но по нея се движат само единични вагони, които се композират на близката станция. Строителството е разделено на четири участъка, като през януари-март се работи с от 300 до 1000 работници, а през април-юни 1917 г. между 1900 и 1100 души. Дължината на линията е 26 км и за прокарването са изкопани 70 хил. куб. м земя и 500 куб. м скали. Построен е един мост с дължина 110 м (над р. Джерман) и един двуетажен мост, дълъг 55 м, още 15 моста и 127 водостоци. По теснолинейката са построени 5 станции. Първите въглища са доставени от мината до гара Дупница на 1 юли 1917 г., а клонът е открит за редовна експлоатация на 12 юли 1917 г.[182] Със свързването на мина Бобов дол е осигурен допълнителен източник на каменни въглища за дековилката по долината на р. Струма, а също за БДЖ и за индустрията

на страната. При строежа в Струмския военен жп район се използва създадената още през 1915 г. организация на участъци, като се взаимодейства с Втора армия и изпратените германски подразделения. Изградената към средата на 1917 г. линия с клоновете напрактика е гръбнакът на транспортното направление за тила на Втора армия. С малко усилия, наличие на жп материали и работна ръка строителните обекти е възможно да бъдат приключени до края на годината.

Проектираната дековилка за парна тяга Симитли-Мехомия, която през 1916 г. е проучена и част от нея пикетирана, също става обект на изграждане. В началото на август 1917 г. от Втора армия решават и пристъпват към строителство, но липсата на железопътен материал довежда до скорошното спиране на дейностите.[183] Към това строителство се пристъпва не за да се осигури армейското снабдяване към Неврокоп (дн. Гоце Делчев) с жп линия, а като свързващ клон на железниците по долините на р. Струма и р. Места. След направено проучване на потенциала на дековилката в Струмския военен жп район се оказва, че тя не може да осигури нужната пропускателна способност за пълен капацитет на железница към долината на р. Места и затова са проучени възможностите главната линия да се отклони от нормалната железница София-Пловдив при Белово или Саранбей. УЖПС предлага теснолинейката да започва от станция Саранбей, по Ели дере да премине вододела Колибите и по долината на р. Места да достигне до Неврокоп. Този проект е с дължина 165 км и се счита за по-лесно изпълним. Другият вариант от Белово също преминава през Колибите и на юг следва трасето по р. Места, но първият етап се счита за по-труден за изграждане, въпреки че е по-къс. От ЩДА нареждат да се пикетира първият вариант за теснолинейка с отстояние на релсите 760 мм. Изготвени са предварителните планове и се пристъпва към тахиметрична снимка на трасето. След корекции е установен по-лесен вариант от първоначалния проект, но това удължава теснолинейката с около 5 км. Тахиметричното заснемане е извършено до с. Лъджене (дн. гр. Велинград). До края на военните действия обаче не се пристъпва към строителство на линията Саранбей-Неврокоп.[184] Ограничените количества на парк за военна дековилка може да се приеме като повод строителството да не бъде започнато. По-скоро след завземането на Югоизточна Македония с нормалната линия Окчилар-Демир Хисар отпада необходимостта от големи военни доставки към Неврокоп. Проектираната жп линия трябва да изпълнява предимно стопански задачи. Отпада военният приоритет, което забавя строителството, и при новите условия се подготвя теснолинейка, съобразена с изискванията на закона и икономическите потребности на района.

В средата на 1917 г. УЖПС и подразделения на армията проучват и работят по редица железопътни обекти в Македония. Разгърнато е строителство по долината на р. Струма, в процес на изграждане е жп линията

Гостивар-Кичево, с цел да се продължи към Охрид, и се работи по свързващия участък Дреново-Плетвар, с който да се изгради непрекъсната връзка с Прилеп и фронта при Битоля. Германците съсредоточават вниманието си към построяването на дековилката Велес-Степанци, няколко линии за конска тяга и въздушни-въжени линии.

Теснолинейката Велес-Степанци е изградена на два етапа, като първият участък Велес-Стари град (с дължина 35,5 км) е готов в края на май 1917 г., а вторият участък Стари град-Степанци е открит на 6 юли 1917 г. Цялото трасе има дължина 53,5 км и за постройката му са направени 53 моста с дължина 1384 м и са изкопани 178 хил. куб. м земя. На етапи се изграждат конските дековилки Майкснер-(станция край Беровци на линията Прилеп-Беранци) Канатларци-Мусинци-Църничани и Майкснер-Бучин-Мургашево. След построяването на линията Велес-Степанци, с цел да се подобри снабдяването на десния фланг на германо-българската армейска групировка, е заповядано теснолинейката към Мургашево и Кажани да се преработи от конска за парна тяга.[185] На няколко етапа дековилката е подменена и достроена до Кажани. Открита е за експлоатация в края на февруари 1918 г. Линията е дълга 54 км, като при построяването ѝ са изградени 80 моста с дължина 1200 м и са направени изкопи от 130 хил. куб. м. Преработена е от конска на парна тяга и дековилката Майкснер-Канатларци, с дължина 9 км. Теснолинейка за конска тяга е построена от Свинище към Кукуречани (дълга около 10 км). Германските подразделения построяват няколко въздушни-въжени линии към фронта. Освен двете по направлението Дреново-Плетвар-Прилеп и Дреново-Плетвар и двете по направлението Степанци-Пестрица, които снабдяват предимно фронта към Прилеп, са изградени въжени линии Троянци-Дуня-Расъм бей-Пантелеймон и Демир Капия-Конопище-Рожден.[186] На обектите има значително българско участие, предимно като обикновени работници. От общо 10200 души под германско ръководство работят 1000 войници и 6500 местни жители, които в огромното си мнозинство са българи. Останалите 2900 работници са главно румънски пленници.[187] Българските военни и административни власти продължават да подкрепят инфраструктурните проекти на германската армия. С това се преследват разнообразни задачи, за армейското и гражданското снабдяване, а също и по-дългосрочни цели, свързани със следвоенните намерения на България в Македония. Германците имат по-различен подход. Подсигуряването е една от основните задачи, която се преследва от тяхната армия. Без да фаворизират даден вид транспортно средство, те се стремят да постигнат максимално добър обем за снабдяване на частите. Затова подменят теснолинейки за конска тяга с парна тяга, строят паралелни въздушни-въжени линии. За германците всичките видове транспортни средства имат основно кратковременна, военна цел и затова не планират и реализират

еднородни подвозни линии, както се стремят и предпочитат от българската армия.

Въпреки че има случаи, когато са проучвани и започвани мероприятия по постройка на различни последователни транспортни комуникации, за българската армия теснолинейките за парна тяга са предпочитано транспортно средство. Това обаче не изключва строежа на дековилки за конска тяга. Такъв обект в Македония е конската дековилка Милетково-Серменлии-Конско-Хумата. Необходимостта от свързване на тила на Пета пехотна дивизия с нормалната жп линия Скопие-Гевгели подтиква командването ѝ да поиска помощ от германската жп дирекция в Ниш за изграждането на транспортна комуникация. Германците препоръчват изграждането на въздушна-въжена линия, която има стойност – 400 хил. марки, или редуването на теснолинейка и въжена линия, на стойност 280 хил. марки. Доставката на въжената линия те предвиждат за май 1917 г. ЩДА уведомява Пета дивизия, че УЖПС е извършило проучване по карта и са уточнени две трасета за теснолинейка Милетково-Серменлии и Крали Марко-Серменлии и изпращат две инженерни бригади за пикетиране. След проучване на местността първото трасе е одобрено и на 1 април 1917 г. ЩДА нарежда построяването на конска дековилка. Строителството се извършва от пионерната дружина на дивизията, като трасето е разделено на три участъка. Платното е построено от 660 души, позата е поставена от един взвод на Трета строителна жп рота и на 4 юли 1917 г. дековилката е открита за експлоатация до станция Бурлово (на 13 км). Предвидените въжени линии след Серменлии са отхвърлени и е наредено продължаване на теснолинейката за конска тяга до Хумата. Работи се с различна интензивност, като са включени 280 пленници при направата на платното между Бурлово и Серменлии. Между Серменлии и Конско работят 570 пленници, към които са привлечени и 720 души от местното население. В началото на януари 1918 г. на обекта е изпратена една дружина от Петдесет и четвърти пехотен полк. Вследствие на променливия брой на строителите при изграждането се работи с различно темпо. На 8 януари 1918 г. са спрени всички мероприятия, като пикетажът е приключен до Хумата (на 30 км), платното е готово до Конско (на 25 км), а позата е поставена до 23 км.[188] Експлоатацията започва поетапно с въвеждането на отделни участъци. Построени са две конюшни в Милетково и Бурлово. Ежедневният маршрут е сутрин от Милетково да тръгват два натоварени влака, включващи по 40–50 вагона, теглени от по два или четири коня. На станция Бурлово се сменят конете, като освободените се връщат обратно с празни вагони, а пълните продължават до Серменлии, където се разтоварват за два часа и се връщат обратно в Бурлово. При експлоатацията е констатирано, че използването на криви с радиус 10 м е неудобно, както и на максимални наклони от 60 ‰, а се установява, че

радиусите трябва да не надминават 30 м и наклоните 40 ‰. Тези недостатъци и състоянието на конете оказват влияние върху ефективността на дековилката. Добитъкът е събиран от частите на Пета пехотна дивизия и когато е охранен, работи по-добре от изнемощелите коне, затова се налага в зависимост от състоянието му един вагон да се запряга с два или 4 коня. (Експлоатацията се извършва от войници от същата дивизия.)[189] Както в случая с дековилките за парна тяга и при експлоатацията на тези за конска тяга са допуснати отклонения от предписанията. Германците препоръчват изграждането на междинна станция (на около 10–12 км) и главна станция (на 25–30 км). На междинните станции добитъкът почива и се разминават влаковете, а на главните станции има помещения за конете и войниците, складове за храна и вода. На главните станции се извършва смяната на добитъка. В случая някои елементи на експлоатацията на дековилката Милетково-Серменлии по-скоро се доближават до тези на конската теснолинейка Ямбол-Казълагач (дн. Елхово), където станциите за размяна на конете не са на предписаните разстояния, а по-близо. Неудачно се оказва и построяването на обекта с максимални параметри на кривите и на наклоните, което намалява превозоспособността на дековилката.[190] Всичките особености на конската дековилка Милетково-Серменлии-Конско-Хумата са в резултат на начина на построяване, при който са допуснати редица допълнения в хода на изграждането, като първоначалният проект да се построи до Серменлии теснолинейка, а до Хумата въжени линии, се променя и явно е оказало своето влияние при проектирането на разменната станция и конюшните за добитъка. За пълна характеристика на обекта трудно може да се говори, защото той не е изграден изцяло и напрактика се експлоатира само първият участък. Теснолинейките за конска тяга в Македония се строят главно в самата зона на фронта, предимно за подсилване на тиловете на отделни войскови части, и имат по-ограничено влияние от теснолинейките на парна тяга.

Едновременно със стоежа на конската дековилка се извършва постройката на парната теснолинейка Дреново-Плетвар. Върху изграждането негативно влияние оказва недостигът на специалисти и на обикновени работници. Особено големи отклонения има при работниците от местното население. Първоначално в участъка на Пета строителна рота се работи с около 3000–3100 д., 27 коня и 128 вола.[191] През юни 1917 г. на целия обект работят около 4700 д., през септември около 1200 д., а през октомври 1917 г. около 3000 д.[192] Освен проблемите при ангажиране на местното население, през лятото негативно влияние оказват заболяванията. Сериозен проблем създава маларията, дизентерията и петнистият тиф. Маларията взима големи размери сред българските и германските войници и особено сред военнопленниците. На 16 август 1916 в дневника на Пета строителна рота записват: “Появи се в ротата малария, 2/3 от състава на ротата забо-

ляха, но кризата не трае дълго време. Повечето от войниците прекараха кризата накрак, без да легнат и не се отрази сериозно на работата.…В работниците пленници взе големи размери и се отразяваше в успеха на работата.” Между 30–40 % от германските войници боледуват по същото време от различни болести.[193] Затруднения от различно естество пречат на трудовия процес, в следствие на което строежът е усилен с работна ръка, и на два етапа – първо между Дреново и Троянци, а след това между Троянци и Плетвар, дековилката е построена и предадена за експлоатация на германските жп войски. При изграждането са изкопани 195 хил. куб. м земна и скална маса, направени са 351 моста и водостоци, прокопани са тунели с дължина 43 м.[194] С края на строителството от българска страна обаче линията не е въведена веднага в действие. От страна на германците има не само обструкции за необходимостта на теснолинейката въобще, но и за качеството при нейното построяване. Опитът да започне самостоятелна българска експлоатация, е провален и след преговори (на 22 февруари 1918 г.) е сключен договор за предаването ѝ на германците.[195] Те извършват някои допълнителни дейности по укрепването и насипват още чакъл. През април 1918 г. участъкът Дреново-Плетвар е пуснат в експлоатация, с което започва да действа непрекъсната теснолинейка за парна тяга Градско-Прилеп-Кажани (с няколко клона за парна и конска тяга към фронтовата линия), с обща дължина 157 км. Без да се отказва напълно от негативната оценка за тази част от теснолинейката, В. Тетцлаф признава нейното позитивно значение за превоза на пътници – болни или ранени войници и отпускари, които, без да сменят транспортните средство, се придвижват от фронта до станция Градско, където се прекачват на нормалната жп линия.[196]

Местното население обаче помни и предава през поколенията друг спомен за тази дековилка. За разлика от официалната македонска (югославска) историография, която се стреми чрез различни нюанси да омаловажи значението ѝ, хората си спомнят своеобразния български подвиг. Построяването на теснолинейката през Плетварския проход се възприема като съревнование между германски и български инженер. Германецът прави няколко неуспешни опита да проектира трасето, а българският инженер с помощта на магаре успява да открие най-добрия вариант и да прокара дековилката. Не успял да преживее българското постижение, германският офицер се самоубива.[197] Като не се омаловажава водещата роля на германците за построяването на голяма част от цялата линия, без свързващия участък и българската военна и цивилна помощ този обект едва ли би получил завършен вид. Взаимодействието между подразделенията от двете съюзнически армии невинаги е гладко, но резултатът показва, че е доведен до успешен край един обект, строен малко повече от две години. От район без всякакви жп комуникации в началото на 1916 г., през пър-

вата половина на 1918 г. там функционират две теснолинейки за парна тяга – Градско-Прилеп-Кажани (с клоновете) и Велес-Степанци – с над 200 км железен път и около 50 км дековилки за конска тяга.

За железопътния специалист В. Тетцлаф тези комуникации са достатъчни за десния фланг на фронта и посредством добрите шосейни връзки от Кажани до Охрид разположените в този район войскови части имат възможност да се снабдяват успешно, като се включат и камиони. За него дековилката Скопие-Кичево-Охрид не е необходима и счита, че българите използват ситуацията да подобрят транспортните връзки в "българска Македония". "От гледна точка на българските интереси явно изпъкваше, че не е желателно да се пропусне благоприятния случай да се използват, както наличните сили във военно време, също така и намиращите се тогава военни материали." – пише той.[198] Германското несъгласие не променя започнатото изграждане на обекта. Докато напредва строежът по участъка Гостивар-Буковик, с дековилка е свързана гара Жостов и гара Скопие.[199] Заповядано е проучване на цялото трасе Буковик-Кичево-Охрид. Огледът е извършен от кап. Б. Бракалов. В рапорт, получен на 25 юли 1917 г. в УЖПС, той предлага вариант за направление и план за организация на работата. Трасето от вододела Буковик се спуска по Буковишкото плато до над с. Буковичан, преминава край селата Бориково, Папрадище, Тухин (Туин), Сърбица, Премка, Горана и Еримовци и достига до Кичево, като на местността Горица, югозападно от града, се предвижда да бъде гарата. От Кичево се насочва през с. Другово и следвайки реките Брежанска и Белица, достига по масива Турия до вододела. От вододела Турия трасето се спуска към с. Издеглава, следва реките Връбенска и Песочник, преминава с. Климентово, навлиза в Стружкото поле и достига Охрид. Общата дължина на проекта е 118 км. При връщане от Охрид кап. Б. Бракалов оглежда и вариант през вододела Пресека, но го отхвърля като по-сложен за построяване. "Обаче терена в северната част е извънредно труден, образуван е от силно скалисти масиви, дълбоко прорезани със скалисти зъбери и наместа отвесни, скалисти стени, условия които не позволяват развитието на една теснолинейка, строежа на която се иска в най-скоро време."-докладва той. В плана за организация на работата Б. Бракалов предлага две бързи мерки. Първо, да се усили строежът на учасъка Гостивар-Буковик с още 4000 д. и второ, да се върната изпратените на обекта Дреново-Плетвар две строителни роти, като се усилят с още 2000 д. С увеличаването на работниците и специалистите той прогнозира, че до началото на януари 1918 г. е възможно дековилката да достигне Охрид.[200]

Мнението на кап. Б. Бракалов е трасето Гостивар-Охрид да бъде разделено на 12 секции. От направените изчисления не достигат около 8200 работници, като той иска да му се осигурят от УЖПС – 6000 д., а останалите 2200 д. да събере от местното население. От Управлението иска още

250 волски коли и 50 коня, като недостига от 30 коли и 50 коня предполага, че ще събере от ротите. При изпълнение на разчетите и при добро време Б. Бракалов счита за възможно да започне експлоатацията на дековилката към 15 септември 1917 г. до Буковик, към 15 ноември 1917 г. до Кичево, към 15 декември 1917 г. до Климентово и към 15 януари 1918 г. до Охрид.[201] Рапортът е приет с известни резерви, защото инж. В. Самсоров веднага нарежда да се проучи вариант през Соп. Напрактика са проучени три трасета между Кичево и Охрид. Първото преминава през Кичево-Соп-Илиенския вододел-Брежанската долина-Охрид, второто е през Кичево-Белишката долина-вододела Турия-Върбенската долина-Охрид и третото е по направлението Кичево-Изворската долина-вододела Пресека-Върбенската долина-Охрид. В разрез с предложението на Б. Бракалов за окончателно трасе е избрано третото направление през вододела Пресека, защото е възприето като най-лесно за изграждане.[202]

Явно рапортът предизвиква положителен ефект, защото започва съсредоточаването на жива сила. В началото на август 1917 г. от обекта Дреново-Плетвар е изтеглена Първа строителна рота, прехвърлена е ѝ Четвърта строителна рота, като са изпратени пленници, интернирани (гърци и сърби) и са мобилизирани допълнително работници от местното население. Нуждата от квалифицирана работна ръка води до формирането (на 30 септември 1917 г.) на нови школи за подготовка на работници по строителството и експлоатацията. Школа за специалисти по постройката на теснолинейни жп линии е създадена в Гостивар със състав от 4 взвода – два за надзиратели по постройката и два по поддържането. Експлоатационни школи са формирани в Радомир и на гара Жостов.[203] Съсредоточената жива сила по дековилката Гостивар-Кичево в началото на октомври 1917 г. достига до 15 хил. души. От ЩДА на 20 октомври 1917 г. издават заповед линията да бъде завършена до Кичево към 1 ноември 1917 г., а до Сливово към 31 декември 1917 г. Въпреки нареждането едва към средата на ноември са приключени работите в четвърта и пета секция и освободените роти заемат осма и девета секция, а впоследствие е заета и последната десета секция до Охрид. Разчетите показват, че за спазване на наредените срокове на обекта трябва да се съсредоточат общо 20 хил. души. Сериозни проблеми създават редица обективни и субективни фактори. За променливите характеристики в броя на работниците влияние оказва фиксираният срок на задължителната повинност за местното население от 15 дни. Така след отработване на задължителните трудодни хората се връщат по родните си места в Македония. Остават войниците, пленниците и интернираните – общо около 6 хил. души. Друг проблем е свързан с осигуряване на добри битови условия – жилища, храна и облекло. В планинска местност през зимата тези условия са от съществено значение за ефективността на работата.[204] Тези трудности принуждават завеждащия постройката кап. Б.

Бракалов да докладва и да иска необходимите количества храни и материали. Увеличава се броят на слабите работници, наричани в докладите "слабосилни", като например в Гостивар има 400 д., в Кичево – 600 д., в Извор – 300 д. и на Пресека – 50 д., или общият им брой е 1350 д. Нарастват ѝ смъртните случаи, като съществено влияние оказват заболяванията. Б. Бракалов иска отпускането на дървен материал за построяване на бараки, понеже високите води не позволяват изкопаването на землянки.[205] Така вследствие на различни фактори за времето от 27 октомври до 30 ноември 1917 г. умират 148 военнопленници сърби.[206] Сериозен проблем създава появата през януари 1918 г. на петнист тиф сред пленниците, което довежда до обявяване на карантина и задържане на наемните работници да не влизат в контакт със своите близки.[207]

Сред факторите, оказали позитивно влияние на обекта, са изграждането на работилници за инструменти, строителни материали (тухли и керемиди) и на самостоятелно домакинство. На прехраната е обърнато сериозно внимание. Засети са 120 декара зеленчукови градини и са изградени сушилни за сушене на продукцията. Засяват се зърнени култури. Отглежда се едър и дребен добитък, изградена е мандра за сирене и кашкавал и работилница за цървули. Организирана е риболовна команда. Всичките усилия по обезпечаване на прехраната привличат местното население на строителния обект, като част от заплащането на труда се извършва в продукти. Въпреки променливите характеристики, през януари 1918 г. линията до Кичево е готова за експлоатация. Началникът на УЖПС полк. Р. Лудогоров изказва благодарност на строителите и специално на ръководителя – кап. Б. Бракалов, за добрата организация и лична инициативност.[208] Теснолинейката Скопие-Гостивар-Кичево с дължина 146 км е най-големият обект в Македония, построен през 1917 г. Намеренията да се постигнат по-добри резултати, се провалят по редица причини, които довеждат до забавяне на плановете. Българските жп строители показват своите възможности в непознати планински условия.

В експлоатация са включени поетапно готовите секции, като до Буковик трафикът е открит на 1 ноември 1917 г., а до Кичево през януари 1918 г., съответно от Дванадесета и Тринадесета експлоатационни роти. Планинският характер на дековилката с големи наклони и много завои между Гостивар и Кичево води до по-слабата превозоспособност. Много от гарите в участъка са с къси коловози, което не позволява разминаването на двойните влакове. Докато по участъка Жостов-Гостивар водата се снабдява от кладенци, по-нататък към Кичево се осигурява от ручеи, а в участъка Гьоновица-Буковик-Бориково, поради липса, се доставя с воден влак. Колебанията в речното ниво през лятото, когато дебитът намалява, и през зимата – поради замръзване, също пречи за бързото снабдяване с вода за парните локомотиви. Освен тези проблеми върху трафика влияние оказва

наличният подвижен състав. Първоначалните разчети за 500 т. дневен товар за участъка Скопие-Гостивар трудно се изпълняват по продължението на линията. През ноември 1917 г. общият обем между Скопие-Гостивар-Буковик е 460 т, а през януари 1918 г. с продължението до Кичево е 332 т среднодневно. В отделни дни има значително по-големи превози – например на 5 януари 1918 г. по дековилката Скопие-Кичево са превозени 545 т товари.[209] Природогеографските условия оказват значително влияние върху изграждането и експлоатацията на дековилката. Съществен фактор се оказва наличната техника, както и способността на тиловите служби своевременно да доставят необходимите за фронта и местното население продукти и материали. Като цяло в началото на 1918 г. теснолинейката Скопие-Кичево показва по-малка товаропревозност от заложената в първоначалните проекти. Едновременно с доизграждането на участъка Кичево-Охрид, пред железопътните части остава задачата за подобряване на превозоспособността.

През цялата 1917 г. продължават проблемите с навременното и ефективно снабдяване на фронта с храни и боеприпаси. Усложнено е положението по северната централна жп линия в България, която поема значителна част от превоза на храна и фуражи. Повечето проблеми са свързани с ненавременното товарене и композиране на влаковете. Превозването по маршрута също води до престой по гарите, което създава задръствания и забавяне на доставките. Всички опити да се облекчи трафикът чрез използването на р. Дунав или южната жп мрежа, не довеждат до позитивни резултати. В началото на декември 1917 г. все по-осезателно се чувства недостиг на продукти на фронта, като за фуражи са необходими по 100–120 вагона дневно, а за добитък, предназначен за клане, се изискват 45 влака с около 1440 вагона. Въпреки че в България се ползват 4000 германски вагона, едва ли може да се отговори на подобен трафик, и изход е потърсен в организирането на кланици в страната, с което се икономисват 450 вагона. Проблемите с разчети за движението се допълват от липса на достатъчен персонал, което принуждава УЖПС да поиска изтеглянето на мобилизираните железничари от фронта. В този период се появява и недостиг на въглища за машините, което допълнително усложнява обстановката. Като цяло за излизане от затрудненатa ситуация са взети мерки за доставяне на вагони едва след съсредоточаване на товарите на съответната гара, създаване на добра организация за товарене, като се наблюдава вагоните да се пълнят според изискванията. От БЕД в Скопие за линията Ниш-Гевгели и от офицера за връзка при Единадесета армия за теснолинейките, контролирани от германците (Градско-Прилеп и Велес-Степанци), се изисква наблюдение на доставките и контрол над вагоните, които в този район продължават да са обект на посегателство от страна на съюзниците. С подобни функции е натоварен и началникът на Гостиварски военен жп район.[210]

Допълнителни трудности при функционирането на жп линиите южно от Ниш създават вражеските действия. Организирано е Топлицкото въстание предвождано от войводите Коста Войнович и Коста Пекянец. Взривен е мост край Враня, който спира жп трафика за около две седмици[211]. Диверсия извършват няколко стотин сръбски четници на 13 май 1917 г. в района на гара Ристовац. Вследствие на тяхното нападение за около 15 часа е прекъснато движението, повреден е един мост и са прекъснати телеграфните и телефонни съобщения. На следващия ден два вражески самолета проникват между Велес и Скопие, с което застрашават жп линията. Тези два случая принуждават българската охрана, състояща се от опълчение втори призив и германските части, да пристъпят към изграждане на фортификационни съоръжения по уязвимите обекти – предимно мостове. Създадена е мрежа от противосамолетни взводове и постове за територията на цялата страна, като в Македония те са разположени около Дреново и Градско (три взвода) и в Беломорски военен жп район, който е най-уязвим от вражески нападения.[212] Натоварването по нормалната жп мрежа на България не отговаря на изискванията на фронта, което е вследствие на организацията и наличието на подвижен състав. Трафикът през Ниш за долината на р. Вардар и оттам към теснолинейките за десният фланг на армията зависи от наличието на достатъчно доставки, които своевременно да бъдат разтоварени, и от условията, които създава контролираната от германците жп експлоатация. Проблемите от вътрешно българско естество се допълват от сблъсъците с германските интереси в районите с непосредствен контакт – нормалната жп линия и теснолинейките, които те контролират.

Проблемите между съюзниците създават предпоставки за търсене на изход от българска страна. Ограничавайки намеренията си, от ЩДА е поискано теснолинейките Дреново-Прилеп-Беранци и Велес-Степанци и няколко въздушни-въжени линии да преминат под българска експлоатация. Опитът през ноември 1917 г. Двадесета експлоатационна жп рота да започне работа по участъка Дреново-Троянци не успява и тези войници са прехвърлени с германско съгласие на дековилката Велес-Степанци. Българските искания частично са отхвърлени от германския главнокомандващ ген. Лудендорф, който дава своето съгласие да се отстъпи Велес-Степанци и въжените линии през Бабуна, но да останат под върховен немски контрол. Дори този компромис не е приет от УЖПС, откъдето през януари 1918 г. изключват каквато и да е възможност за поемане на нови участъци поради липса на квалифициран персонал и материали.[213] Въпреки възникващите проблеми и склонността към частичен компромис от германска страна, българската армия се оказва неподготвена да започне постепенното поемане на контрола върху дековилките, експлоатирани от съюзниците. Недостигът на специалисти и материали продължава да бъде съществен

проблем за железопътните войски, което довежда до разминаване между намеренията на ЩДА и възможностите на УЖПС.

В района на левия фланг под ръководството на българската армията функционират два военни железопътни района – Струмски и Беломорски. Теснолинейката по долината на р. Струма през 1917 г. е разделена на пет експлоатационни участъка, заети от шест роти. В Дупница, Крупник и Припечено се извършват смените на локомотивите и персонала. Към 1 януари 1918 г. в района има 79 локомотива за парна тяга, 731 вагона, 61 машинни и 65 превозни бригади или с наличната техника и специалисти могат да работят 35 чифта влакове. От тях между Радомир и Дупница се движат 14 товарни и 4 пътнически влака, между Дупница и Марно поле 8 товарни и 4 пътнически и между Дупница и Бобов дол 4 товарни и 1 смесен. В посоката от Радомир към Марно поле средният полезен товар е 408 т, а в обратна посока 562 т. Клонът Дупница-Бобов дол към същата дата осигурява 172 т предимно въглища, като трафикът по дековилката е обвързан с добива на суровината – за 1917 г. около 60 т среднодневно.[214] Участъците в близост до фронта стават обект на вражеската авиация, на която противодействат самолетите на Втора армия.[215] С увеличаването на подвижния състав в сравнение с 1916 г. общият обем на товарите нараства, но не може да достигне разчетите от 700 т на ден. На тази дековилка също не достига необходимият жп парк, което е сред основните причини за намаления товаропоток. Проблеми със съглашенските самолети има тук и в Беломорски район.

През първата половина на 1917 г. в Беломорски железопътен район се движат редовно по два чифта товарни и един чифт пътнически влакове, а през втората половина по три чифта товарни и едни чифт пътнически влакове. За усилване на войсковите подразделения в началото на 1917 г. в района е прехвърлена Трета експлоатационна рота, което довежда до сгъстяване на участъците на другите две роти. В средата на годината е извършено разместване, като в Югоизточна Македония между Бук и Серес е разположена Четвърта експлоатационна рота. Направени са подобрения по гарите и по трасето, което осигурява стабилен трафик и допуска включването на извънредни влакове. Сред проблемите, освен заболяванията от малария при войниците, значително място заемат бомбардировките на съглашенските войски. С тежката артилерия – последователно на 15, 19, 20 и 28 април 1917 г. – е обстрелвана спирка Нихор, а на 18 април спирка Тополяне, като са нанесени различни повреди. Значително по-активна е вражеската авиация, която прониква в дълбочина по жп линията. С различна интензивност през цялата година са обстрелвани гарите Окчилар, Беломорци, Драма, Ангиста, Борна, Тополяне и мостовете при Еникьой и между Беломорци и Окчилар. Има убити и ранени войници, нанесени са повреди по зданията и коловозите.[216] За противопоставяне на честите

атаки в района са разположени противовъздушни взводове – на гарите Окчилар, Бук, Нусретли, Драма, Ангиста и Борна, а между Драма и Борна е изградена подвижна охрана от 8 картечни поста. [217]

Сред най-мащабните прехвърляния на войскови части е транспортирането в началото на януари 1917 г. на Четиридесет и шеста турска пехотна дивизия в Драма и връщането ѝ в Турция след средата на март 1917 г. Прехвърлени са между 15 юли и 2 август 1917 г. с 64 влака от Велес в Ангиста Дванадесети и Двадесет и трети пехотен полк, Осми артилерийски полк и Осма пионерна дружина.[218] Жп линията в Беломорски район започва да изпитва подобни проблеми с вражеската авиация, както линията Скопие-Гевгели. Уязвимостта ѝ влияе върху транспортните възможности и ангажира допълнителни сили с нейната отбрана. Напрактика линията се оказва в обсега на военните действия и по-трудно изпълнява снабдителните и тилови функции.

През 1917 г. продължават доставките на германски теснолинеен жп парк за парна тяга. Внесени са 195 км релсов път, 52 локомотива, 50 тендри, 520 вагона и 12 дрезини. Те са доставка от поръчките, направени през 1916 г.[219] Към 6 февруари 1917 г. са получени всички материали от железопътния парк за конска тяга – 126 км релсов път, 40 четириосни вагона, 360 двуосни вагона, 50 двуосни вагони с платформи, 25 четириосни вагона с обръщателни столове и резервни части.[220] Доставките на жп парк за парна тяга се забавят през тази година и не са изпълнени според заявките на българското командване. Това принуждава УЖПС често да планира линии, които да са различни от парните теснолинейки – или за конска тяга, или теснолинейки с отстояние на релсите 760 мм. Основната част от парния парк се съсредоточава по главните направления в Македония – по долината на р. Струма, Скопие-Кичево-Охрид и Дреново-Плетвар.

От теснолинейката Радомир-Демир Хисар до края на 1917 г. напълно са изградени участъкът от главната линия Левуново-Марно поле и клоновете Припечено-Елешница и Дупница-Бобов дол, с обща дължина 57 км. Построени са дековилките Дреново-Плетвар (49 км) и Скопие-Гостивар-Кичево (146 км). Общата дължина на напълно завършените обекти надминава 250 км, което е значително повече от 1916 г. Като прибавим преотстъпените 64 км на германците и построените през 1916 г. над 150 км дековилен път и отклоненията за гарите и коловозите, в Македония са вложени около 500 км релсов път за парна тяга. Това е едно голямо вложение, направено от България. Отделно е построена конска дековилка около 25 км. Проучени са трасета на отделни направления и клонове, някои от тях по няколко пъти. Всички тези дейности се извършват в условията на война, като допълнително обстановката се усложнява от ограничените доставки на жп парк, недостига на работна ръка и специалисти. От започнатите обекти за достройване през 1918 г. остават от Струмската дековилка

участъкът Марно поле-Демир Хисар с клоновете Елешница-Струмица и Бараково-Орлица. В Западна Македония за довършване остава участъкът Кичево-Охрид. Това са обекти от железопътната програма за 1918 г., но от много фактори зависи нейното изпълнение, промяна или допълване.

Българската железопътна политика в Македония две години след началото на Първата световна война се провежда от армията, на която се подчиняват експлоатационните и строителните формирования. Армейското командване контролира и направлява трафика на превозите и изграждането на военни теснолинейки. Правителството на В. Радославов предприема действия за провеждане на ясна и планомерна железопътна политика в края на 1917 г. На 10 ноември 1917 г. министърът на железниците, пощите и телеграфите Величко Кознички подписва законопроект и мотиви за построяване на жп линии Гюешево-Крива Паланка-Куманово (87 км), Кюстендил-Кадин мост-Царево село-Кочани-Щип-Градско (около 160 км) и за продължаване на линията Радомир-Дупница-Горна Джумая-Левуново-старата гръцка граница до Демир Хисар (около 170 км). Проектът предвижда построяването на нормални жп линии чрез общо предприятие по единични цени или със съдействието на войската.

Сред мотивите на законопроекта са посочени необходимостта от пряка жп връзка между старите предели и новоосвободените земи, с което се създава възможността от национално и икономическо сближаване, по-добро управление и благоустройство. Напомнена е дългогодишната политика за свързване с Македония, планирана по направлението Кюстендил-Куманово, и възможността то да се извърши по време на войната. Жп линията по долината на р. Струма също е спомената като част от преговорите с Османската империя. Проектът, гласуван преди войната, въпреки че има изградена теснолинейка, се възприема като непълен и се иска свързването на бъдещата нормална линия с Демир Хисар. Последното трасе свързва Кюстендил през Царево село и Щип със станция Градско в Централна Македония. Освен стопанско, направлението има важно военно-стратегическо значение, поради което военните среди подкрепят изграждането му. Проектираните жп линии се възприемат като начален етап от изграждането на цялостна жп мрежа – "Няма да бъде излишно, ако на това място бъде изтъкнато, че изброените три линии са установени в свръзка с бъдещата железопътна мрежа на Македония, на която тези линии, продължени, първата до Охридското езеро, втората до Битоля, а третата до Бяло море, ще образуват главните артерии.". Предложеният начин на построяване създава възможност за използването на всички законови средства. В случай че тръжните процедури се провалят, Правителството подготвя възможността линиите да се построят от армията, както при изграждането на дековилките.[221] В законопроекта напрактика се предвиждат два строителни периода в Македония. Първият обхваща реализирането на трите предлагани ли-

нии, а вторият предвижда строежа на трасетата Скопие-Охрид, Градско-Битоля и връзката с Бяло море. На военните теснолинийки по тези направления и по долината на р. Струма се гледа като на временно транспортно средство, което ще бъде подменено с нормална жп линия. Възможностите и интересите на армията са взети предвид и тя остава една от основните структури, която може да реализира проектите. Вижда се и еволюция във военните среди, които от основни противници на направлението Градско-Щип-Царево село по време преговорите с Турция от 1911–1912 г. при новото териториално разпределение се проявяват като основни защитници на същото трасе.

Законопроектът е внесен в 17 ОНС и през първата половина на февруари 1918 г. са проведени парламентарните дискусии. Пръв в парламента се изказва А. Ляпчев, който познава в детайли въпроса за свързването на БДЖ с Македония и често прозорливо предвижда неуспехи на начинанието. Той разглежда значението на всяка линия по отделно, като групира няколко основни въпроса. На първо място, кои от тези проекти напрактика може да бъдат реализирани скоро. Приоритетът, който направлението Гюешево-Куманово има за страната, провокира депутатът да упрекне държавата и армията в небрежност: "Безспорно е за мен, че е една грешка дори, дето се закъсне досега с линията Гюешево-Куманово, и което бих могъл аз да препоръчам, то е час по-скоро да се удаде на г. министъра на железниците да започне с действителното построяване на тая линия.". Трасето по долината на р. Струма се поставя на втори план, защото функционира дековилка, както и проектът Кюстендил-Царево село-Щип-Градско, изграждането на което се предвижда в по-далечно бъдеще. За А. Ляпчев близка строителна перспектива има само за линията Гюешево-Куманово.

Вторият въпрос, който народният представител поставя, е откъде по време на война ще се достави железопътният материал за нормални жп линии. При строежа на нови направления България обикновено внася релси и мостови конструкции от чужбина, но войната сериозно може да попречи за приемането на поръчки от западни фирми, които в реалните условия трябва да са или германски или австроунгарски производители. Дори при осигуряване на необходимите финансови средства, което в практиката почти винаги става чрез заем, трудно разрешим е въпросът с доставката на жп материалите. Третият въпрос, който А. Ляпчев поставя, е по кое направление може да се свърже България с беломорското пристанище Кавала – по долината на р. Струма или през Родопите (Пловдив-Ксанти) и построяването на жп клон Драма-Кавала. Търсенето на най-удачния транспортен коридор към Бяло море също има своя богата история. Приемането на Струмското направление като основно неминуемо води към построяване на нормална жп линия, защото с дековилката трябва стоките и пътниците да се претоварват, а също се намалява обемът на превозваните

товари. А. Ляпчев извежда тези въпроси при анализа на трите предлагани жп линии и защитава мнението, че единствено реалистично е построяването на направлението Гюешево-Куманово. Най-трудното съоръжение в проекта е вододелният тунел под местността Деве баир, който пръв трябва да се построи. "Сигурно тоя тунел ще се иска много години, докато се пробие, но колкото по-рано се започне, толкова по-скоро ще ни доведе до един край." – с характерното си политическо прозрение приключва изказването си А. Ляпчев.[222] За това съоръжение прогнозата на този български държавник се оказва вярна, защото десетилетия наред тунелът е обект на периодично внимание.

Поставените въпроси до голяма степен присъстват в по-нататъшните изказвания, като депутатите наблягат на отделни акценти или сравняват предложението с други належащи постройки. В подобни дискусии, когато се касае за железопътното свързване с Македония, винаги се декларира политически консенсус по предложенията, но се забелязва и наличието на трезва оценка на действителните възможности. В този дух е изказването на бившия министър на железниците Никола Апостолов, който изяснява защо се е забавило придвижването на въпроса през неговия мандат. Сред основните причини той посочва невъзможността да се внесат релси от чужбина, пренасочването на работната ръка към строежа на теснолинейни линии и осигуряването на достатъчно финансови средства за закупуване на необходимите материали.

Следващите изказвания въвеждат законопроекта в политическите боричкания в парламента. Например Г. Данаилов критикува предложението, защото не включва цялостен проект за железопътна мрежа на Македония, и атакува министър В. Кознички, че жп линиите са проектирани през Кюстендилско, защото това е роднят му край. За слабостите при железопътното планиране говорят С. Шиваров, Ал. Ботев и А. Буров, като в зависимост от положението на мнозинство или опозиция нападат или защитават отделни аспекти на железопътната проблематика. Не са подминати историческите перипетии, през които преминава железопътното свързване с Македония, и негативната роля на Сърбия при дипломатическите усилия, а също и натискът, който е оказван на преминаващото по техните железници българско население да декларира сръбско национално съзнание. Запазва се поредността на изказаното значение на трите жп линии, като безспорен фаворит остава трасето Гюешево-Куманово, към което са насочени надеждите за свързване с Охрид и Адриатическо море.[223] Въпреки че в мотивите на законопроекта са посочени някои от бъдещите основните направления в Западна Македония, опозиционните депутати спекулират с този факт и атакуват правителството за този пропуск. Този мотив не може да се възприеме за сериозен пропуск на българската железопътна политика, защото Западномакедонската жп мрежа в този момент

е в процес на изграждане под формата на военни теснолинейки, които са по трасетата, предвидени в мотивите. По-сериозен е въпросът с осигуряване на финансови средства и железопътни материали, които се внасят от чужбина, и във военната обстановка това обстоятелство поставя правителствените намерения в затруднено положение.

Последен се изказва министър В. Кознички, който отхвърля персоналните обвинения, че предлага жп линии, чрез които облагодетелства родния си Кюстендилски край. Дългогодишната история на трите жп направления се явява сериозен аргумент в подкрепа на неговата теза. Като признава пропуснатите повече от две години за построяването на линията Гюешево-Куманово, министърът набляга на необходимостта от бързо ѝ реализиране преди края на войната. Той е склонен да се изчака при изграждане на широка линия по долината на р. Струма, но приема това направление за връзка с Бяло море при Кавала. Особено настойчиво В. Кознички защитава трасето Кюстендил-Царево село-Щип-Градско. Неговата мотивировка е свързана с декларираното намерение на военните да пристъпят незабавно към строителството му, като за тях то има приоритетно значение. Законопроектът е приет на първо четене и внесен за разглеждане в комисия по железниците, пощите и телеграфите на НС.[224] Парламентарната дискусия за пореден път показва консенсус за българската железопътна политика по отношение на Македония. Преобладават като цяло оптимистичните прогнози за общите събития и проличава стремеж към реализъм при реализиране на отделните направления. Никой от участниците в дебатите не намеква за загуба на войната или не посочва, че Македония временно се контролира от България и не трябва да се пристъпва към изграждане на свързващи жп линии. Законопроектът и идеите на народните представители оформят основните жп направления, които трябва да се реализират към Адриатическо и Бяло море вече в територия, която е част от българската държава.

След приемането с пълно мнозинство на законопроекта от комисията, той е внесен на второ четене в Народното събрание.[225] При повторната дискусия се изказват по-малко народни представители и се поставят почти същите въпроси. Правителството е атакувано, че планира нови линии, без да привърши строителството на старите, сред които с пословична известност е посочено над 10 годишното строителство на линията Мездра-Враца-Видин. Дълго се изказва депутатът Тодор Петров. Той акцентира върху положението в държавата вследствие на войната, като допуска намеса на военните в политическия живот и не е оптимист за присъединените територии, а оттам за перспективите за строителство на линията Гюешево-Куманово. “Но необходимо ли е да се свърже Скопие, без да са определени още границите и без да се знае, дали Скопие ще бъде българско или не, понеже не е събрана мирната конференция и не е подписан

договорът за мир? Понеже линията свързва един важен търговски град, не би имало защо човек да да се противопостави, но мене ми се струва, че прибързана работа е да се строят тия линии, преди да са уговорени границите на България." – със сериозно съмнение пита Т. Петров. Другият важен въпрос, който поставя пред Народното събрание, е свързан с демобилизацията на железопътните специалисти, които да се насочат към започнатите строителни обекти. Към проблема той развива идеята за оформянето на стриктни норми и работно време за наемните работници и предлага включването на допълнителен текст към чл. 2 на законопроекта: "Изброените по-горе линии да се построят по стопански начин. На работниците наети за постройката им, се определя максимален работен ден от 8 часа, минимална работна заплата и ежеседмично изплащане на заплатите им, като тия условия се предвидят в правилник, който министерството на железниците се задължава да изработи и да прилага при постройката на всички железопътни линии."

Внасянето на нов текст към законопроекта не е оспорвано от министър В. Кознички. Отново неговото изказване е последно в дискусията, като отговаря за забавянето на строителството по старите обекти. Основната причина, която министърът изтъква за пренасочване на работната ръка от линиите Мездра-Видин и Карнобат-Шумен, е нуждата от бързо изграждане на дековилката Скопие-Охрид, която трябва да осигури десния фланг на Македонския фронт. Позовавайки се на преобладаващото съгласие към законопроекта, В. Кознички вижда приемането му само като първото действие за последователното осигуряване на необходимите кредити. При последвалото гласуване текстът, предложен от Т. Петров, е отхвърлен и законопроектът отново е приет без изменения.[226] Окончателното утвърждаване от Народното събрание е извършено на 15 февруари 1918 г., като приетият закон е препратен в Министерството на железниците, пощите и телеграфите за последващата процедура.[227] Приемането на правителственото предложение показва нагласата да се третира Македония като неразделна част от българската държава и предложените свързващи жп линии като непосредствена необходимост. Въпреки критичните бележки към трасетата Радомир-Демир Хисар и Кюстендил-Градско и появилите се вече съмненията, че неокончателният статут на Македония ще провали строежа на безспорно най-важното направление Гюешево-Куманово, Народното събрание потвърждава следваната след Освобождението политика на железопътно свързване на България с Македония. Надмощие взема мнението, че трябва да се построи поне железницата към Скопие преди края на войната, приоритет, към който се стремят почти всички участници в дискусията. Дори трасетата да се изградят от войската, сериозен недостатък на закона е осигуряването на финанси и материали за обектите. Ако законът започне веднага да се реализира от армията, означава да се

пренасочат наличните трудови ресурси от строителството на военните дековилки, което няма да отговори на преследваните дотогава цели. С оглед на постоянния недостиг на работна ръка на започнатите обекти едва ли би се намерил допълнителен източник в държавата. Затова пред отговорните фактори, наравно с финансовите и материални въпроси, за разрешаване стои и проблемът с начина на построяване. Напрактика процедурата за изграждането на жп линии в мирно време едва ли може да бъде следвана и държавата трябва да потърси нов начин на обезпечаване на необходимите ресурси, ако иска бързо да бъдат реализирани проектите.

Правителството проявява последователност и още на 22 февруари 1918 г. изграждането на железниците е включено в законопроекта за извънреден свръхсметен кредит на стойност 1139000000 лв, предвиден за военни нужди. В мотивите е посочена необходимостта от построяването на линиите Гюешево-Куманово и Кюстендил-Царево село-Щип-Градско и доставката на локомотиви, релси и други жп материали. На министъра на войната се разрешава кредит от 10 мил. лв за двете проектирани трасета, необходим за подробно проучване, доставка на инструменти и на строителни материали. Предвидено е след евентуалното свършване на войната неизразходваните средства да се прехвърлят на министъра на железниците, пощите и телеграфите. Министерството на железниците, пощите и телеграфите получава кредит от 24 мил. лв, от който 14 мил. лв са отпуснати за локомотиви, вагони, резервни части и въглища, а 10 мил. лв за доставка на релси, траверси, стрелки, материали за водоснабдяване, апарати за сигнализация и за техния монтаж. Останалата сума е предвидена за армията и за различни ведомства. Целият кредит се реализира чрез заем, обезпечен срещу държавни съкровищни бонове.[228]

Дискусията по приемането на законопроекта за свръхсметен кредит на първо и второ четене се провежда в няколко заседания, но като цяло промените са извършени от мнозинството. Общата сума на кредита е намалена и фиксирана на 1260000000 лв, което не засяга сумите за железопътното развитие. При второто четене на законопроекта военният министър, който е разпоредител със средствата за строеж на двете жп линии, е заменен с министъра на железниците, пощите и телеграфите. Промяната е извършена, защото според законодателството жп линиите се строят и управляват от железопътното ведомство. За участието на армията се включва допълнителна алинея: "За всички работи, които през време на войната ще се извършват направо или със съдействието на войската, необходимите суми да се отпущат на надлежното военно учреждение.".[229] С тези промени законът е приет на 23 март 1918 г. на трето четене.[230] Параметрите, включени в свръхсметния кредит, видоизменят духа на приетия преди него закон за построяване на три нормални свързващи жп линии. Оправдават се съмненията, че при функционирането на военна теснолинейка едва ли

ще се пристъпи веднага към построяването на нормална жп линия Радомир-Демир Хисар. Тя въобще не е включена сред финансираните линии. Фаворитът на правителството Гюешево-Куманово и армейския приоритет Кюстендил-Царево село-Щип-Градско влизат в държавната програма за 1918 г., като на военните структури напрактика се възлага започването на строителството им. Въпреки че сумите, предвидени за изграждане на трасето и за снабдяването с релси, траверси и други материали, са разделени и са общо 20 мил. лв, едва ли могат да покрият всичките разходи. Двете предвидени направления имат обща дължина около 250 км и труден терен, през който преминават. През 1915 г. са утвърдени 12 мил. лв за построяването на жп линията Радомир-Дупница-Горна Джумая и клона Дупница-Бобов дол, с обща дължина от около 90 км. Като се включи обезценяването на лева и промените в цените на материалите, средствата, приети в закона за свръхсметен кредит, едва ли могат да стигнат дори за линията Гюешево-Куманово, като се вземе предвид използването на труда на военнопленниците. С тази сума по-скоро може да се започнат подготовката и строителните мероприятия, а с напредването на обектите да се осигуряват допълнителни финансови средства.

В началото на 1918 г. в Германия анализират бъдещото развитие на Балканския регион и ролята на България в него. С близо 200 хил. кв. км и над 8 мил. души население Царството се оценява като бъдещия фаворит в региона. От особено значение е контролът над комуникацията Ниш-Скопие-Солун. Като стабилизиращ фактор, който може да контролира и Албания, чрез втория син на Фердинанд, княз Кирил, България осигурява германските интереси на Изток. Притежаването на две основни направления към Солун и Цариград издигат нейното значение, но от Берлин се стремят да запазят под своя власт поне третото трасе, завършващо с железницата Черна вода-Кюстенджа в Северна Добруджа. Затова в преговорите с Румъния се настоява за въвеждане на кондоминимум на четрите съюзни държави от линията до устието на р. Дунав.[231] Отделно продължават опитите за поемането на експлоатацията на железниците в сръбска територия. Създаден е предлаганият през предходната година консорциум. Разработени са два плана – единият включва само Германия и България, а вторият допуска и австроунгарско участие. Целта е в дългосрочен порядък да се осигури властта на Берлин над линиите към Царството и особено на връзката през Македония към Солун. Противоречията между съюзниците поставя тази програма само във фаза на преговори. Един съществен проблем е спирането от 1 април 1918 г. на финансовата помощ, оказвана на София.[232]

Опасенията, свързани с материалното осигуряване на планираните обекти, се потвърждават индиректно при строителството на теснолинейки. На 14 април 1918 г. германците преустановяват доставката на железопътен парк за парна тяга с мотива, че не са уредени финансовите въпроси

между военните министерства на двете страни. От началото на годината са внесени към 143 км релсов път, 32 локомотива, 38 тендри и 403 вагона.[233] Нередовното снабдяване с материали и проблемите с работниците подтикват ЩДА да предложи още в края на 1917 г. на някои участъци от дековилката Скопие-Охрид да се построят въздушни въжени линии. Предложението е подновено от УЖПС, което на 11 март 1918 г. докладва за необходимостта от изграждане на въжена линия от Малковец до удобен пункт на шосето за Охрид, с която да се преодолее вододелът Пресека. По този начин стоварището на стоки се прехвърля на по-удобно за армията място, като на животинските впрягове не се налага да преодоляват този вододел. За да се увеличи обемът на товарите през Буковик, се предлага построяването на въжена линия от три единици. Подсилването на тези два участъка се налага от по-ограничената превозоспособност, която е вследствие на по-големите наклони и по-малкия радиус на кривите в планинските райони и ограниченото количество на подвижен състав по теснолинейката. Зимните условия и петнистият тиф, който се проявява до месец май 1918 г., оказват негативно влияние върху хода на строителството. Въпреки че на 30 януари 1918 г. е издадена заповед за формиране на нов щаб на обекта Кичево-Охрид, начело с командира на първа рота кап. Б. Колчев, и през март 1918 г. е открит участъкът до станция Малковец, като цяло изграждането върви бавно. Ситуацията се подобрява едва през юни и юли 1918 г., когато са привлечени допълнителни сили – включени са работници на пътни участъци, Първа и Трета погранични роти. Край Охридското езеро, в близост до станция Чифлик, е изградена работилница за циментови тръби с диаметър от 0,4 до 0,9 м, които са предназначени за покрити водостоци. Чрез тях между Пресека и гара Мешевище всички водостоци са построени по нов начин, което ликвидира проблемите с ненужните вибрации или дерайлиране на влаковете при преминаване по откритите водостоци. Коригирани са плановете и са отстранени повечето криви с радиус от 30 м. С доближаването на дековилката към Охрид от командването на Сборната дивизия е поставен въпросът за построяването на един клон до щаба им в с. Радолище. Участъкът е проектиран от станция Чифлик през Струга до Радолище, с дължина 12,6 км. В края на военните действия землените работи и мостовете са изградени до крайните точки – Охрид и Радолище, релсите са положени до стация Чифлик (отдалечена от Охрид на 6 км), а експлоатацията се извършва до Мишевище.[234] От цялата дължина от 230 км напълно са построени 224 км, което показва, че теснолинейката Скопие-Охрид се намира пред цялостно въвеждане в експлоатация.

Необходимият железопътен материал за линията, отклоненията и гаровите коловози възлиза на 260 км, а в районът има 73 локомотива с 51 тендри, 644 вагона и 6 дрезини. Съгласно изискванията на германския жп

парк за парна тяга по такова разстояние трябва да се движат 138 локомотива със 138 тендри, 1265 вагона и 23 дрезини. Намалявайки цялата заявка за подвижен състав по финансови съображения, българската страна приема, че за една експлоатационна единица от 10 км са необходими 4 локомотива, 1 тендър и 35 вагона.[235] Според тези разчети за дековилката Скопие-Охрид (230 км) са необходими 92 локомотива, 23 тендри, 805 вагона. Количеството на локомотивите е занижено с 19 броя, а на вагоните с 161 броя, но почти двойно е увеличено числото на тендрите. По-малките бройки са вследствие на неизпълнената доставка от германска страна, което води до неизпълнение на българските разчети, и оттам рефлектира върху общия обем на превозените товари. Необходимостта от тендрите по тази линия е почувствано по-остро поради проблеми с водоснабдяването, но германците доставят повече бройки от заявените, което създава възможност за по-широкото им използване.

Постепенното въвеждане в експлоатация на новите участъци увеличава броя на подвижния състав, което се отразява върху обема на товарите. Така между Скопие и Кичево от 332 т, превозени през януари 1918 г., през април са превозени 700 т, а през август 630 т. През отделни дни са постигнати месечни рекорди – от 920 т на 27 април 1918 г. и от 836 т на 7 август 1918 г.[236] Изискванията за 500 т среднодневен превоз е достигнат и преминат през 1918 г. Доколко обаче той може да се поддържа след спирането на германските доставки на жп парк и специално на подвижен състав, който не достига и се амортизира от натоварването.

Необходимостта от тази дековилка е оспорвана от германските жп специалисти. "Направата на теснопътната железница от Скопие през Тетово до Охридското езеро дълга около 200 км бе проектирана от българите главно поради съображения да се облагодетелствува страната." – е мнението на В. Тетцлаф.[237] Тази и други констатации безспорно са известни на македонските историци, защото те често цитират неговия труд за германските жп войски на Солунския фронт. Въпреки мнението му в редица исторически проучвания и спомени се твърди, че има германско участие в строителството, а в брошурата "Железничката линија Гостивар-Кичево" цялото строителство се приписва на "германско-буржоаските освојувачи".[238] Друг съществен пропуск на македонските изследователи е непознаването на българските исторически източници, вследствие на което за тази дековилка се споменават предимно пропагандни клишета, без да се покажат основните мотиви за започването на обекта, строителните и експлоатационните аспекти. Целта, която прозира, е да се злепостави българското управление в Македония като безогледно експлоатиращо труда на военнопленниците и местното население, и на природните ресурси.[239] С особена настървеност се впускат любителите проучватели. Без да проверят фактите, те преповтарят неверни тези или описват събития, за които

не посочват източници. Цитират се съвременници на строителството, без да се посочат техните имена и къде са казани техните думи. Така например Катерина Гогова, преписана по-късно от Тренко Стояновски, твърди, че "Современениците од градењето на оваа линија велат дека нема да се претера ако се рече: "Дека секој метар от оваа линија бил покриен со трупови от заробеници и други градители на линијата." Вменяват се жестоки обноски със строителите, чести убийства и се твърди, че практика е изгрянето на бараките с болните работници.[240] Безспорно условията при изграждането на дековилката не са леки и има смъртни случаи, за които вече бяха посочени съответните причини и резултати. При македонските проучвания се сблъскат две тенденции – на първо място, не се познават фактите или се преиначават и на второ място, от непълна и невярна информация се правят изводи. Като краен резултат се получава удобна пропагандна антибългарска конструкция, която се натрапва на македонския читател.

Подобна е схемата, която се използва и за описанието на дековилката Дреново-Плетвар-Прилеп-Кажани и Велес-Степанци. Задължителна част са недостоверните факти и грешната хронология на събитията.[241] Предумереното сатанизиране на жп строителството от Централните сили в Македония се прави с цел да се покажат те като окупатори, целещи единствено безогледно натрупване на печалби от ресурсите на страната. Източниците показват сериозни противоречия между българите и германците именно по отношение на експлоатацията на природните богатства в Македония. Те са конфликтна зона между двата съюзника през цялата война, като българската страна се стреми да запази ресурсите от безогледна експлоатация и изгражда обектите с дългосрочна цел.

Сериозни противоречия между съюзниците продължава да има и в снабдяването на Съединените армии (Първа българска и Единадесета германска), за отстраняването на които в началото на 1918 г. ЩДА извършва редица мероприятия. Дотогава отделните войскови части пристъпват към организация на самостоятелни доставки на необходимите храни и фуражи. За целта се образуват команди, които поемат продуктите от съответните станции на дековилките и въздушните въжени линии. Подобна организация създава възможност за спекула и кражби. Към тези недостатъци трябва да се прибавят проблемите, възникващи с германците по отделните снабдителни линии. Те контролират разделените в етапна и оперативна област въжени линии и дековилки, като дават предимство на техните доставки. Вследствие на това германските части получават достатъчно храна и фуражи, а отделно и приеманите като луксозни пратки от минерална вода, напитки и други добавки. Българските части в същия момент получават само пратки от първа необходимост, което влияе върху бойния дух и съюзническите отношения.

За промяна на създадената практика ЩДА назначава при Единадесета германска армия офицера за свръзка поручик Фридман. Той изготвя подробен доклад, в който са констатирани редица слабости и нарушения. Запознат със ситуацията, полк. Р. Лудогоров, заедно с пор. Фридман, посещават щаба на Единадесета армия, където всички проблеми са поставени пред тяхното командване. На съвместно заседание на 13 февруари 1918 г. е изготвен протокол за конкретните действия, които трябва да се предприемат за пресичане на недоразуменията и кражбите. На мястото на офицера за свръзка към щаба на Единадесета армия се създава бюро за българските превози по теснолинейките и въжените линии, което да изпълнява функциите на свързващо звено между съюзническите железопътни и тилови командвания. Българската страна настоява да поеме контрола върху дековилката Велес-Степанци и въжената линия Степанци-Пестрица, като тази подвозна линия, с изключение на някои видове германски товари, се използва изключително за българските части. За избягване на проблемите при смесване на товарите двете страни предлагат маркиране, създаване на телефонна линия между гаровите комендантства, подобряване на организацията по разтоварването и въвеждането на разпределителни жп гари. Станция Пестрица става разпределителна за дивизиите, а станциите Беранци и Лера – за полковете. Уточнени са условията при предаване на дековилката Дреново-Плетвар за експлоатация на германските части. Българската страна поставя искането за пропускане на два отпускарски, един санитарен и най-малко един товарен влак по този участък и за изработване на график за движение на отпускарските влакове по цялата дековилна мрежа. Въз основа на подписания протокол УЖПС изготвя инструкция за работата в района на Единадесета германска армия.[242]

На 4 май 1918 г. командирът на УЖПС полк. Р. Лудогоров със заповед учредява жп бюро при Единадесета армия със седалище в гр. Прилеп и назначава за началник полк. Антон Пчеларов. Бюрото е част от УЖПС и включва следните служби – транспортна, комендантска и охрана на линиите. Изградена е телефонна мрежа, а службата се ръководи по изготвената инструкция.[243] Със създаването на железопътното бюро в Прилеп българското командване се стреми да подобри снабдяването на войските, осъществявано по контролираните от германците дековилки. Работещата БЕД в Скопие изглежда не може да изпълнява своите задължения по теснолинейките и въжените линии, което принуждава командването да пристъпи към формиране на нова структура с командване и транспортни, охранителни и комендантски поделения. Всъщност се изграждат контролни звена, които са внедрени в българската практика по други жп линии.

Предявените в края на 1917 г. и впоследствие отложени претенции за поемане на експлоатираните от германците транспортните комуникации отново са поставени в междусъюзническите отношения. Този път ини-

циативата идва от германския командващ Лудендорф. През юли 1918 г. той предлага на ЩДА да поеме експлоатацията на всички дековилни и въжени линии в Македония. От българския щаб приемат предложението, но УЖПС отново отхвърля тази възможност поради липса на подготвени кадри. По това време се формира Пета експлоатационна жп дружина и три роти за въздушни въжени линии. От Управлението поставят условието да се изчака 7 месеца за окомплектоване на новите подразделения и да се иска гаранция, че германците не само ще оставят техниката, но и ще снабдяват обектите с необходимите материали до края на войната. Българската страна се съгласява да поеме експлоатацията на дековилката Велес-Степанци и на въжените линии Демир Капия-Конопище-Рожден и Троянци-Расъм бей-Пантелеймон. Теснолинейката е заета на 14 юли 1918 г. от Двадесета експлоатационна жп рота и е обазуван Велешки военен железопътен район, но той остава подчинен на командването на съединените армии. В района под български контрол преминават 30 локомотива и 253 вагона.[244] Подвижният състав по дековилката Велес-Степанци (с дължина 53 км) отговаря на разчетите за германския жп парк – при изискване от 6 локомотива и 55 вагона на 10 км участък, броят на локомотивите покрива норматива, а на вагоните е с 22 по-малко. Германците се придържат по-стриктно към изискванията, от което се учеличава обемът на превозените товари. Няколкократно заявяваното желание теснолинейката Велес-Степанци да премине под българска експлоатация, е реализирано. Създадената възможност за преминаване на всички дековилки и въжени линии в Македония под български контрол е пропусната поради липсата на достатъчно подготвени специалисти. Този проблем се оказва сериозен недостатък на железопътната политика през войната.

Въпреки проблемите УЖПС продължава да получава разпореждания за планиране и строеж на нови теснолинейни линии. След проучването на шосе по долината на р. Черна, между станция Ловеч и моста Расъм бей, за да се снабдява Втора дивизия, е взето решение да се пристъпи към изграждането на дековилка за парна тяга по същото трасе, с дължина около 52 км. Специално назначена комисия между 20 и 24 юни 1918 г. обхожда терена и предлага два строителни етапа. През първия етап да се изгради участъкът от жп станция Ловеч, разположена на шестнадесети км на дековилката Градско-Прилеп, като достигне до моста Годяк. Вторият етап включва строежа между мостовете Годяк и Расъм бей и се приема като по-труден за реализация. Според изчисленията при осъществяване на първия етап за разстояние от 38 км трябва да се изкопаят около 90 хил. куб. м скали и 70 хил. куб. м земна маса, да се построят около 8 хил. кв. м подпорни стени и общо 357 м мостове, единият с дължина от 80 м. За пусков срок на етапа е приет 1 януари 1919 г. при работа на 2 строителни роти и 6500 работници, разделени в две секции. Поради трудния терен

пикетажът е приключен без няколко участъка с обща дължина около 1200 м. Строителството започва на 30 юли 1918 г. от една полурота от Втора строителна дружина и 300 работници, включително и военнопленници. Започнатият обект предизвиква несъгласието на германската жп дирекция, откъдето поставят под въпрос възможността новата дековилка да се захранва по линията Градско-Дреново-Прилеп. Повишаването на капацитета ѝ изисква преработване на гарите от Градско до станция Ловеч, за да се разминават повече влакове. След уточняване на промените строителството продължава и към средата на септември 1918 г. са изградени около 800 м трасе, складове и работилници при началната станция Возарци (на 700 м от станция Ловеч).[245] Започнатата дековилка е разположена в непосредствена близост до фронта и има предимно военно предназначение. След спирането на германските доставки съществен въпрос е откъде ще се снабди нужният жп парк за парна тяга. Иначе по долината на р. Черна строителите едва ли биха се сблъскали с непознати дейности, защото след работата на линията по р. Струма спицификите на подобно изграждане са им познати.

През 1918 г. значително по-ограничено е железопътното строителство в Струмски железопътен район. Голяма част от главната линия и клоновете са готови и въведени в експлоатация, като за изграждане остават няколко участъка. От главната линия се довършва участъкът Марно поле-Демир Хисар (с дължина 19,5 км). Проектирани са 4 станции, три по-големи моста, максимални наклони до 18 ‰ и минимални радиуси на завоите от 30 м. За участъка е отпуснат 23 км релсов път, а строежът се извършва на пътни участъци от Втора армия. На подготвените участъци команда от Пета строителна рота полага релсите и след това се пуска в експлоатация. Участъкът Марно поле-Драготин е включен в Струмски район на 5 май 1918 г., а Драготин-Рупел на 27 юли 1918 г. Подготвеният материал за крайния участък Рупел-Демир Хисар със заповед е прехвърлен на обекта Припечено-Струмица. Дековилката е открита за експлоатация с крайна станция Рупел, без да се доизгради останалото около 8 км трасе до Демир Хисар.[246] С оглед на разстоянието, което остава, напълно е по силите на българските строители да го завършат бързо. Основната причина за спиране на строежа е пренасочването на железопътния материал. Към причините може да се добави непосредствената близост на недостроения участък до фронта, което го прави уязвим от вражеската артилерия и авиация.

В района се работи по няколко жп клона. След построяването на участъка Струма-Бараково, което свързва фабриката на Бр. Балабанови, е решено клонът да бъде продължен до метоха Орлица. Там се съсредоточава дървеният материал, спускан по реките, и посредством дековилката той по-бързо може да се транспортира във фабриката за преработване. Работата по трасето започва на 9 февруари 1918 г. на пътни участъци, а от

УЖПС е доставен 12 км релсов път. Команда от Пета строителна рота и тук полага релсите, като достига до станция Рила, когато на 20 юни 1918 г. е заповядано преустановяване на строителството, а останалият материал се пренасочва към обекта Припечено-Стумица. За тази цел е демонтиран около 5 км от положения релсов път и изпратен на същия обект.[247]

В Струмски железопътен район по настояване на командването приоритет е даден на клона Припечено-Струмица, с обща дължина 60 км и включващ 12 станции. След приключване на работите по платното от Втора армия е поискан 52 км релсов път за доизграждане на линията от станция Елешница до Струмица. Ограничните запаси от релси водят до промяна на крайната точка, като усилията се съсредоточават за построяване на участъка до станция Златарево (разположена на 31 км от Припечено). На 21 август 1918 г. дековилката е открита до станция Самуилова крепост, към края на септември линията е напълно готова до 30 км, а релсите са поставени до 34 км.[248] За снабдяване на позициите от тиловото управление на Съединените армии е поискано изграждането на две отклонения – Ново село-Мокрино и Струмица-Валандово, които чрез въздушни въжени линии да се свържат с фронта.[249] Това предложение остава нереализирано също като дековилката между станция Златарево и Струмица. Напрактика от клона Припечено-Струмица в експлоатация е включена половината от разстоянието. Най-сериозният проблем за незавършеното строителство по този клон и по обектите на Струмски военен жп район се оказва недостигът на релсови звена за парна тяга. След спирането на германските доставки България няма откъде да осигури необходимото количество, което предизвиква криза на тези строителни обекти.

Спирането на вноса на германски жп парк се отразява и върху експлоатацията на дековилката. В Струмски район общата дължина на мрежата е повече от 250 км, а с гаровите коловози надхвърля 290 км, но както през предходната 1917 г. има почти същия брой подвижен състав – 76 локомотива, 54 тендри, 735 вагона и 9 дрезини. Тук също като в Гостиварски район не са достигнати дори българските разчети – на 10 км участък да има 4 локомотива, 1 тендра и 35 вагона. Не достигат 24 локомотива и 140 вагона, като броят на тендрите и тук е увеличен двойно. От необходимите 474 души персонал в наличност има 271 души или не достигат 203 работника. Въпреки недостига в сравнение с 1917 г. през 1918 г. се увеличава превозоспособността на теснолинейката. По централната линия средно-дневно са превозени – 610 т през април, 660 т през август и 960 т през септември 1918 г. Трафикът по клоновете Дупница-Бобов дол и Струма-Рила е в зависимост от добитите въглища и дървен материал. По клона Дупница-Бобов дол през април и август 1918 г. са превозвани по 154 т, а през септември 1918 г. среднодневният товар достига до 174 т. Разчетите за централната линия от 700 т дневно, предвидени при започване на стро-

ителството, са достигнати през 1918 г. Полк. Р. Лудогоров посочва причините за повишаване на превозоспособността: "Въпреки това, имало е моменти, когато в Струмски и Гостиварски жп райони са се возили дневно много повече товари, което е ставало за сметка на почивката на персонала и трайността на локомотивите, които – пресилени в работата и поправяни набързо и повърхностно – скоро са се износвали.".[250] Увеличаването на работния ден компенсира липсата на достатъчно персонал и подвижен състав. Безспорно тези ограничения водят до изтощаване на хората и амортизация на техниката, което поставя под въпрос дългосрочността на железопътната експлоатация. Но при очерталия се недостиг този риск е единственото възможно решение, макар и да има относително краткосрочни перспективи.

В Беломорски железопътен район също имат проблеми с персонала. През дългата служба повечето хора заболяват от малария, което налага смяната на трите експлоатационни роти със служещите по северната жп мрежа Осма, Девета и Десета експлоатационни роти. Смяната е извършена поетапно за два месеца, между средата на април и средата на юни 1918 г. В района е командирована Първа строителна рота със задачата да разшири гарите и спирките, да построи нови разменни станции и да усъвършенства водоснабдяването. Най-значим трафик е реализиран за прехвърлянето на новосформираната Четвърта армия от Добруджа в Македония, когато влаковете достигат по 5 чифта дневно. Сериозни проблеми създава съглашенската авиация, която продължава да бомбардира железопътни обекти. На прицел оново са гарите Драма, Ангиста, Борна, обстрелвани многократно, и спирка Тополяно, която само през април 1918 г. е атакувана 7 пъти. При отстъплението от Югоизточна Македония Осма експлоатационна рота напуска участъка и се изтегля в Струмски жп район, а Десета рота се оттегля в Западна Тракия.[251] Недостатъците на Беломорски жп район, свързани с близкото разположение до фронта и морския бряг, не довеждат до преждевременно прекратяване на неговото функциониране. Направени са усилия за усъвършенстване на превозоспособността и инфраструктурата. Недостигът на теснолинеен парк и близката фронтова линия пречат са свързване на района с Струмски жп район. С осъществяването на подобна връзка жп комуникацията между столицата, ЩДА в Кюстендил и Беломорското крайбрежие значително се скъсява. Създава се и непрекъснат железопътен пръстен София-Пловдив-Одрин-Дедеагач-Демир Хисар-Радомир-София, по който могат да циркулират пътници и товари с известно прекачване от дековилна към нормална линия и обратно. Уязвимостта на участъка Серес-Демир Хисар от близката фронтова линия безспорно е най-важната причина двата жп района да не бъдат свързани.

Една от дейностите, предхождащи строителството и експлоатацията на нови жп линии, е сързана с тяхното проучване. С тази цел работят

две постоянни инженерни бригади, а за отделни проучвания са създадени още четири временни бригади. На повечето обекти се налагат по няколко обхождания, за да се постигне най-добрият вариант за изграждане. Освен построените теснолинейки в Македония, по нареждане на УЖПС са проучени още трасета за нормални и дековилни линии. Предварително е проучено трасе за теснолинейки Кичево-Илийно, Другово (Кичевско)-Доленци (Битолско), Кажани-Маловище, Свинище-Сливово и Гюешево-Крива паланка. Няколко бригади на участъци обхождат направленията за нормална жп линия Гюешево-Крива паланка-Куманово, Кюстендил-Кадин мост-Царево село и Копиловци-Пиперков чифлик. За нормалните линии е извършено тахиметрично заснемане и са изготвени подробни планове на трасета.[252] След приемането на закона за построяване на свързващи жп линии и на свръхсметен кредит за направленията Кюстендил-Куманово и Кюстендил-Царево село-Щип-Градско инженерните бригади подготвят необходимата документация за първата, за част от втората линия и за свързващ клон, който заобикаля Кюстендил. Времето от края на март до края на септември 1918 г. е използвано за подготовката само на проектите, без да се предприемат строителни дейности. Дековилките в повечето случаи са клонове към фронтовата линия или алтернативни трасета, които са оставени на първоначалния етап за доуточняване.

УЖПС проучва, строи и експлоатира голяма част от дековилките в Македония, а български военни части и българското население участват на обектите, строени от германски войски. Такава помощ е оказана при построяването на още няколко клона. За свързване с фронта от жп линия Скопие-Гевгели е направен клон с начална точка станция Удово, който завършва при с. Дедели. Този клон, построен от германците, има нормална широчина на междурелсието и е с дължина 14 км. С цел свързването на Хромовата мина край Скопие със станция Жостов германците изграждат дековилка с дължина 23 км.[253] Това са малки отклонения, които са строени по други обекти за връзка с фронта или за доставка на суровини. Тяхното предназначение, освен с няколко десетки км нови линии, с нищо не допълва българската железопътна политика в Македония.

На 21 юни 1918 г. в България е назначено ново правителство начело с Ал. Малинов. Министър-председателят е запознат с възникващите проблеми със съюзниците, между които постоянните конфликти, свързани с жп линиите София-Ниш-Кюприя и Ниш-Скопие-Велес-Гевгели. В основата на напрежението е неспазването на договорите от страна на съюзниците, които не позволяват на българските подразделения да контролират доставките по тези линии.[254] Отношенията със Германия и Австро-Унгария допълнително се усложняват от прекъснатите военни доставки и спирането на паричните вноски от по 50 мил. лв на тримесечните. Българският министър-председател настоява пред съюзниците за възстановяване

на доставките и вноските, като обръща внимание на сложното положение по македонския фронт. "Относително самите военни действия, трябва да заявя на Ваше Превъзходителство, че българското правителство счита за свой най-наложителен дълг да съобщи на германското (австро-унгарското) правителство опасенията си относно положението на южния фронт. Императорското (императорското и кралевското) правителство не може да не знае числеността съотношение между нашите и неприятелските сили; то знае че още преди влизането на Гърция във войната, пропорцията не беше в полза на съюзниците. Днес, когато Гърция се бие рамо до рамо със Съглашението, тази пропорция се увеличи още повече в наш ущърб. Мобилизираните гръцки дивизии се изпращат една подир друга на линията, силата на неприятеля се увеличава всеки ден и абсолютно е необходимо да се вземат мерки от наша страна." – заявява българският премиер в нота от 12 август 1918 г. до посланиците на Германия и Австро-Унгария.[255] Нотата показва сериозността на положението на фронта и отношенията между съюзниците. С постепенното изтегляне на техни части, спирането на доставките и паричните вноски българската армия е оставена сама да защитава позициите от Охридското езеро до Орфанския залив.

На Солунския фронт Съглашението започва подготовка за настъпление. Използването на жп комуникациите е важен фактор за успеха на техния план. В началото на 1918 г. е изградена дековилката Карасули-Ореовица, дълга 6,5 км, за осигуряване на английските войски на Дойранските позиции. Значително внимание е обърнато за подобряване на снабдяването в Мъгленския район, където от теснолинейката Вертекоп-Пребъдеще през август 1918 г. е изграден клон Драгоманци-Бизово с дължина 10,5 км. Тази жп линия изиграва важно значение при подготовката на съглашенската офанзива, като превозът на материали достига до 700 т за 24 часа.[256] Жп строителството е насочено в района на планираните пробиви на Дойранското езеро и Добро поле. Това са зоните, където Съглашението съсредоточава сили и средства, за които дековилките трябва своевременно да доставят необходимите попълнения.

След няколкодневни боеве в средата на септември 1918 г. съглашенските сили извършват пробив във фронта при Добро поле и преминават в настъпление. Под ударите на тяхната авиация и артилерия попадат въздушните въжени линии и участъци от теснолинейките. Неприятелят нанася сериозни повреди, но отстъпващите части също извършват разрушения. По дековилките Градско-Прилеп-Кажани, Велес-Степанци и отделните клонове, съгласно заповед, между 20 и 25 септември 1918 г. германците разрушават мостовете и стрелките на жп линията.[257] Българското железопътно бюро при Единадесета армия, разположено в Прилеп, се изтегля първоначално във Велес, на 24 септември в Скопие, а на 27 септември 1918 г. се прибира в София, където е разформирано.[258] При отстъпление-

то от позициите край Охридското езеро българската армия извършва разрушения по линията между Охрид и Кичево. Подготвен е за взривяване участъкът Кичево-Буковик, но със специална заповед разушенията са спрени. Теснолинейката Скопие-Гостивар-Кичево остава невредима, като в Гостиварски район продължават да изпълняват своите задължения пет експлоатационни и една строителна рота. След сключване на примирието те остават в плен на съглашенците.[259] Настъплението на противниковите части във Вардарска Македония слага край на железопътното строителство и експлоатацията, осъществявани от българската армия. Престават да функционират Гостиварски и Велешки военен жп район, БЕД в Скопие и железопътното бюро в Прилеп. С изтеглянето на армията се слага край на българската железопътна политика във Вардарска Македония, реализирана в продължение на три години.

При безредното си отстъпление отделни войскови части настояват да използват теснолинейката по долината на р. Струма. Персоналът отказва да сътрудничи на бунтуващите се войници и някои железничари след насилие са принудени да извършват превозите. Стига се до безредици и убийства. "Решихме да минем през Петрич-Свети врач по теснолинейката за Горна Джумая. Какво щяхме да правим по-късно, не ни беше ясно, но ако се започнеше борба за свалянето на монархията – щяхме да участваме. На места железничарите не искаха да ни возят, но ние ги заставяхме. Особено голяма упоритост прояви един началник гара или на влак – не помня точно. Той за нищо не света не искаше да пусне влака да ни откара в Радомир, но един войник се нахвърли върху него, удари го с приклада по главата и го уби на място. След това задължихме друг железничар да ни кара в Радомир." – пише в спомените си Илия Радевски. Хаотичният бунт придобива по-организиран характер в Радомир, където на 27 септември 1918 г. от Райко Даскалов е обявена република и започва подготовката за превземането на София. Теснолиейката Петрич-Горна Джумая-Радомир и жп линията Кюстендил-Радомир-София са използвани за прехвърляне на войскови подразделения, които са насочени към столицата. Разбунтуваните войници претърпяват неуспех, като техните подразделения са разбити във Владайското дефиле.[260] Железниците са най-важното транспортно средство, което се използва от бунтуващите се войници по пътя им към столицата. Много са случаите на малтретиране на персонала, превземане на влакови композиции и използването им по друго предназначение. Това допълнително усложнява връзките с фронта, като води до създаване на хаос при движението на необходимите доставки. В края на септември 1918 г. железниците по долината на р. Струма не могат да изпълняват нормално своите задължения.

На 29 септември 1918 г. в Солун е подписано примирие между България и Съглашението. С този акт страната излиза победена от Първата

световна война. Наред с други задължения, България приема при отстъплението на армията да не нанася никакви повреди в завзетите райони. В тайните членове на споразумението се предвижда използването на железниците в пределите на Царството и окупацията на важни стратегически пунктове от войски на Съглашението.[261] Победителите искат да гарантират своето завоевание с по-малко материални загуби, което включва безспорно и железопътната инфраструктура. На тази основа, без никакви разрушения е отстъпена Югоизточна Македония с жп линията Окчилар-Демир Хисар. С изтеглянето на частите престава да съществува и участъкът от Беломорски военен жп район. В българската територия остава само Струмският военен жп район, но експлоатацията му попада под контрола на съглашенците съгласно Солунското примирие.

Съглашенски части настъпват и на 30 септември 1918 г. овладяват пътя Мировче-Струмица-Еникьой и осъществяват връзка с дековилката по долината на р. Струма. По това трасе към София и оттам към Одрин и Дунав – са двете направления за движение на войските. Целта е да се прекъсне връзката на Османската империя с Германия и Австро-Унгария. По жп линията се придвижват Двадесет и шеста и Двадесет и седма английска дивизия и други части. Дековилката се използва за снабдяването на окупационния корпус и през 1919 г.[262] Теснолинейката по струмската долина се превръща в една от артериите за осигуряването на съглашенските окупационни сили в България. Съгласно Солунското примирие жп линиите трябва да се използват от победителите, но границите на България остават непроменени до подписването на мирен договор, което на този етап гарантира български суверенитет върху Струмския жп район. Тук единствено, макар и с ограничения, може да се провеждат мероприятията на държавата, като в много сложна обстановка попада цялостната по-нататъшна железопътна политика към Македония.

Независимо от поражението във войната, България прави много за железопътното развитие на Македония. За постиженията на българските железопътни строители говорят изградените обекти, но те не са подминати от държавните ръководители и войскови командири. Германски представители също се възхищават от постигнатото. При посещението си на дековилката Радомир-Марно поле през септември 1918 г. Саксонският крал изказва своето удовлетворение, "че тя е прокарана твърде изкусно и изработена твърде солидно.".[263] Командирът на германските жп войски на Македонския фронт В. Тетцлаф, който е много критичен към изграждането на някои обекти, също подчертава качеството на постигнатото: "Като се държи сметка върху обстоятелството, че българите в своето мнозинство са земеделски и скотовъден народ, то напредъкът, който те показаха в жп делото под ръководството на командира на българските железопътни войски, полковник Лудогоров, беше достойно за внимание.".[264]

За военни нужди през Първата световна война България поръча в Германия железопътен парк за парна тяга, с общ размер – 797 км релси, 220 локомотива, 140 тендри, 1800 вагона и 30 дрезини. От направените поръчки получава 760 км релси, 174 локомотива, 178 тендри, 1663 вагона и 16 дрезини. Не са доставени 37 км релси, 46 локомотива, 137 вагона и 4 дрезини, което създава сериозни проблеми с доизграждането и експлоатацията на обектите. От внесения жп парк в географската област Македония са построени две жп линии и няколко участъка и клонове. За изграждане на централното трасе, клоновете и гаровите коловози по дековилките Радомир-Демир Хисар и Скопие-Охрид е положен 550 км релсов път. Заедно с преотстъпения материал и временно предадения участък Дреново-Плетвар, под германска експлоатация се намира 121 км от българския железопътния парк.[265] От получените общо 760 км релси, 671 км са монтирани в Македония, или това е 88,3% от цялата доставка. По тези обекти работят 165 локомотива и 1556 вагона или 95% от локомотивите и 94% от вагоните, внесени в България. Всичките линии и подвижният състав в Македония са насочени предимно към задоволяване на фронтовите нужди, но част от доставките е предназначена за местното население. Ако българската страна безропотно изпълняваше вижданията на германските съюзници, едва ли дековилките Скопие-Охрид и Дреново-Плетвар биха се построили, което изчислено е около 50% от железопътния парк, вложен в Македония. Тези факти са в подкрепа на тезата, че България има по-дългосрочна железопътна политика в Македония в сравнение с краткосрочните чисто военни цели.

Направената поръчка на железопътен парк за конска тяга от 126 км релсов път, 40 четириосни вагона, 360 двуосни вагона, 50 двуосни вагона с платформи и 25 четириосни вагона с обръщателни столове (всичко 475 вагона) е изпълнена стриктно от германска страна. От този парк в Македония са използвани по трасета, гари и за спомагателни линии при строежи на дековилки за парна тяга 50 км релси с 232 вагона.[266] В тази територия са положени 40% от внесените релси и около 49% от общия брой на вагоните. Железопътният парк за конска тяга е използван в Македония изключително за целите на военното снабдяване и се доближава до стойностите на изградените с приоритетно военно предназначение дековилки за парна тяга. Конските не са планирани за използване след войната и нямат никакво потенциално стопанско значение.

След примирието всички железопътни обекти във Вардарска и Югоизточна Македония, построени и усъвършенствани от българската държава през Първата световна война, преминават под сръбска и гръцка власт. От железопътния парк за парна тяга под чужда власт остават дековилките Скопие-Охрид, Дреново-Плетвар, преотстъпеният на германците материал и 10 км участък от Радомир-Демир Хисар-Струмица, или общо 390 км

теснолинеен път, на стойност 4408825 германски марки, и подвижен състав, на стойност 4466423 марки. От железопътния парк за конска тяга в тези райони остават материали, на стойност 802632 марки. Българските инвестиции в районите от Македония, върнати под чужда власт, само за железопътен парк са в размер на 9677880 германски марки.[267] Тази сума не включва проучването, изграждането на трасето и съоръженията по него (мостове и водостоци), гарите и гаровите сгради. Освен труда в тези дейности се влагат много строителни материали – тухли, керемиди, дялани камъни, дървени греди, дъски и др., които за тези обекти са в значително количество. Само за постройките на гарите, които са на разстояние средно от 5 км, и за мостовете е необходим дървен материал, голяма част от който е доставен от сечищата в България.[268] Извършени са подобрения по нормалните жп линии, най-много от които по контролираната от УЖПС железница в Югоизточна Македония.

Направените вложения, сред които и в жп инфраструктурата, обобщено са посочени от българската страна пред съглашенците при анализа на проектодоговора за мир. Поставено е искането те да се имат предвид при окончателното определяне на репарациите. В своя отговор победителите категорично отхвърлят подобна възможност: "И накрая искането на Българската делегация, щото някои от съюзните и сдружени Сили да платят на България стойността на военните постройки, които тя е направила с цел да се бие против тях, не заслужава да се разисква."[269] В резултат на тази твърда позиция направените инвестиции не са признати и не фигурират в окончателния текст на Ньойския договор. Постигнатото обаче едва ли може да бъде омаловажено, защото неговата стойност категорично говори за направените усилия и жертви.

България изгражда или участва при построяването в Македония на три теснолинейни жп линии за парна тяга, които нямат само военно предназначение. Направленията Радомир-Горна Джумая-ДемирХисар, Скопие-Кичево-Охрид и Градско-Прилеп-Битоля са проучвани в предвоенния период и са приети като основни трасета за железопътното развитие на Македония. Макар под формата на теснолинейки, те са реализирани във времето на българското управление, като редица фактори пречат за цялостното им построяване. С предлаганите и проектираните връзки се подготвя една цялостна железопътна мрежа. Дековилката Радомир-Горна Джумая-Демир Хисар е участък не само от възможна непрекъсната жп линия София-Пловдив-Одрин-Дедеагач-Демир Хисар-София, но посредством връзката Припечено-Струмица-Валандово се осъществява непрекъсната линия София-Ниш-Скопие-Удово-Припечено-София и възможност за движение към Бяло море. Направлението Саранбей-Мехомия-Неврокоп и клонът за Симитли също са част от непрекъснатата мрежа в Източна Македония. Чрез проучените участъци в Западна Македония е възможно

осъществяването на железен път Скопие-Кичево-Прилеп-Градско-Скопие и връзки с останалите жп линии. Тези проекти са само част от направленията и са повлияни от реалните фронтови позиции, но са проучвани и предлагани не само за войсковото осигуряване.

България показва сериозна визия за железопътното развитие на Македония. Приетият закон за проучването и изграждането на нормалните жп линии Гюешево-Куманово, Кюстендил-Царево село-Щип-Градско и Радомир-Горна Джумая-Демир Хисар са първата част от осъществяването на един амбициозен проект за цялостна жп мрежа на тази географска област. С построяването на свързващ участък до Бяло Море и на нормални жп линии Скопие-Охрид и Градско-Битоля българската държава предвижда да изгради основните жп магистрали, а чрез тези в Западна Македония да се осъществи връзката с Адриатическо море. Времето на Първата световна война е използвано да се постигне част от този план, като се спазят военните интереси – строеж на дековилки с по-кратък период на експлоатация и проектиране на най-важните свързващи линии към Скопие и Градско. Развиват се две тенденции, едната, предимно военна, е краткосрочна и по-фрагментирана, а другата – държавна, която е планомерна и има значително по-дългосрочни цели. Голяма част от направленията за реализиране се припокриват, още при строежа на обектите се мисли за следвоенното им използване, което говори за преследване на трайни интереси, свързани с цялостното железопътно развитие на Македония. В сравнение с германците и съглашенците, стремежите на които са изключително военностратегически, българските са свързани с изпълнението на дългосрочни стопански и транспортни задачи. За един тригодишен период, започнат с големи пропуски и недостатъци, в края му железопътната реалност в Македония е съвсем различна, което в основна степен се дължи на българската железопътна политика, провеждана в географската област.

В периода на войните 1912–1918 г. железопътната политика на България в Македония претърпява сериозно развитие. След военновременното освобождение на Източна Македония основният държавен приоритет се променя и от Скопското направление вниманието е насочено към свързването на столицата с Бяло море през долината на р. Струма. Неуспешният край на Междусъюзническата война за кратко води до спиране на железопътните усилия, но Струмското направление освен външнополитически приоритет придобива вътрешнополитическо значение, с чието изграждането се ангажира държавата. През Първата световна война са осъществени редица железопътни проекти за развитието на Македония. Под български контрол преминават нормалните линии във Вадарска Македония, които по обективни причини са преотстъпени за експлоатация на германците. Българите обаче запазват контрола върху жп линията в Югоизточна Македония. Изградени са военни теснолинейки по три основни

направления, проектирани за използване и след войната. Държавата обаче се връща към предвоенните си приоритети и за най-важно направление отново е потвърдено трасето София-Кюстендил-Скопие. Другите две основни направления – Радомир-Горна Джумая-Демир Хисар и Кюстендил-Царево село-Щип-Градско – също запазват мястото си за реализация в правителствената програма. От построените обекти и планираните нови строежи се оформя българското виждане за цялостната основна жп мрежа на Македония. Значителна част от направените инвестиции след края на войната остават в пределите на предвоенните съседи, където експлоатацията им може да продължи. Всички тези постижения са в резултат на провежданата от България железопътна политика в Македония.

За разлика от предходните два периода, между 1912–1918 г. на преден план излизат военните структури. Като цяло те доминират, без да изтласкват напълно Парламента, Правителството и Царя от провежданата железопътна политика. Военните подразделения са водещи при завземането, възстановяването и експлоатацията на жп мрежата в освободената част от Македония. Друг съществен аспект е изграждането на нови жп линии, които са планирани и реализирани първоначално без необходимия опит, и в течение на бойните действия. Българските офицери и войници се оказват на необходимата висота, бързо усвояват и успешно внедряват непознат дотогава железопътен парк. Цивилните държавни структури продължават да изпълняват своите законови правомощия в съществено промени условия.

След Балканските войни основният външнополитически фактор – Османската империя – е отстранен от Македония, но мястото му е заето от най-последователните противници на българската железопътна политика – Сърбия и Гърция. Тази конфигурация не предвещава по-никакъв начин скорошно изграждане на свързващите жп линии. Такава възможност се създава по време на Първата световна война, когато под българска власт е по-голямата част от Македония. Повечето велики сили и балкански държави се нареждат сред българските врагове, а съюзниците Австро-Унгария и Германия не скриват своите апетити към основната част от жп инфраструктурата на полуострова. Все пак германската подкрепа е важна при реализирането на повечето от железопътните начинания, основна част от които е изграждането на дековилни линии.

Неблагоприятната ситуация със снабдяването на фронта отклонява българската държава от целта за железопътно свързване с Македония. Усилията се насочват към осигуряване на бойните части, за което са изградени множество теснолинейки. Едва след това вниманието е насочено към планирането на нови нормални свързващи железници, които остават само в проект. Строените дековилки Скопие-Кичево-Охрид, Градско-Кажани и Радомир-Г. Джумая-Демир Хисар също не са завършени в крайни-

те си точки. Нереализирането на теснолинейката по р. Струма оставя без пряка свързваща железница България с Македония. Въпреки тези съществени пропуски около 88 % от внесените от Германия теснопътни линии са реализирани в Македония, а над 390 км остават след примирието от края на септември 1918 г. под сръбска и гръцка власт. Всичките обекти са построени в тежки военни условия при недостиг на специалисти и работна ръка. Използват се предимно войници, пленници и местното население. Цивилните работници обаче не се оказват надежден източник и както през 1893 г. при строежа на линията София-Перник, задължителната повинност не се изпълнява качествено.

Направеният пропуск през Първата световна война да се реализира железопътното свързване въпреки обективните причини, е най-сериозният недостатък на българската железопътна политика, провеждана по отношение на Македония. Допусната е грешка, която след загубата на войната и възстановяване на статуквото трудно може да се поправи.

БЕЛЕЖКИ

1 **Марков, Г.** България в Балканския съюз срещу Османската империя 1912–1913. С., 1989, 86–91.

2 Ролята на железопътните линии в Европейска Турция през Гръцко-турската война в 1897 г. – Железопътен сборник, т. 5, 1898, 117–119; Железопътната линия Солун – Дедеагач. – Военен журнал, 1902, № 4, 386–405.

3 **Марков, Г.** България в Балканския съюз… , с. 87.

4 **Джалева, А., Е. Костов и др.** История на железниците в България. С., 1997, 53–54.

5 **Самсоров, В.** Железниците през войните. – В: Сб. 50 години държавни железници в България 1888–1938. С., 1938, с. 362.

6 Българин, Солун, бр. 1, 5 ноември 1912 г.; Беломорец, Солун, бр. 5, 6 ноември 1912 г.

7 Мир, бр. 3705, 6 ноември 1912 г.

8 Мир, бр. 3708, 9 ноември 1912 г.

9 Българин, Солун, бр. 5, 11 ноември 1912 г.

10 Мир, бр. 3724, 25 ноември 1912 г.; **Караманов, В.** Дойран и околията му и българското управление през войните 1912–1913 г. Кюстендил, 1931, с. 44.

11 **Марков, Г.** България в Балканския съюз…, с.178.

12 **Морфов, Б.** Относно железният превоз от Солун до Дедеагач и Чаталджа – В: Македония 1912–1913 дневници и спомени. С., 1995, 157–159.

13 Историја на железниците во Македонија, Скопје, 1973, с. 103; **Хесапчиев, Хр.** Служба на България в чужбина. Военнодипломатически спомени (1899–1914 г.). С., 1993, с. 513.

14 **Хесапчиев, Хр.** Цит. съч., с. 517.

15 НА-БАН, ф. 42к, оп. 1, а.е. 592, л. 1.

16 НА-БАН, ф. 42к, оп. 1, а.е. 594, л. 1.

17 НА-БАН, ф. 42к, оп. 1, а.е. 595, л. 1; **Хесапчиев, Хр.** Цит. съч., с. 523.
18 НА-БАН, ф. 42к, оп. 1, а.е. 598, л. 1; **Хесапчиев, Хр.** Цит. съч., с. 525.
19 НА-БАН, ф. 42к, оп. 1, а.е. 600, л. 1; **Хесапчиев, Хр.** Цит. съч., с. 526.
20 ЦДА, ф. 568к, оп. 1, а.е. 941, л. 4.
21 НА-БАН, ф. 42к, оп. 1, а.е. 603, л. 1–2.
22 **Хесапчиев, Хр.** Цит. съч., 531–532.
23 **Марков, Г.** България в Балканския съюз…, с. 306.
24 Мир, бр. 3772, 16 януари 1913 г.
25 Право, Солун, бр. 637, 25 януари 1913 г.
26 Мир, бр. 3774, 18 януари 1913 г.
27 Мир, бр. 3824, 10 март 1913 г.; Право, Солун, бр. 676, 13 март 1913 г.
28 Мир, бр. 3825, 11 март 1913 г.; Право, Солун, бр. 681, 19 март 1913 г.
29 **Трифонов, Ст.** Тракия. Административна уредба, политически и стопански живот 1912–1915. С., 1992, с. 40.
30 Мир, бр. 3827, 13 март 1913 г.; Право, Солун, бр. 679, 16 март 1913 г.
31 Мир, бр. 3828, 14 март 1913 г.
32 Доклад на парламентарната изпитателна комисия (назначена с решение на XVII ОНС в първата му извънредна сесия, в заседанието от 10 май 1914 г. за анкетиране кабинетите на Ив. Ев. Гешов и д-р Ст. Данев по цялото им управление – включително подготовката и водене на войната). Том първи. Войната, дипломатическата ѝ подготовка и дипломатически преговори. С., 1918, с. 1003.
33 ДА – Кюстендил, ф. 269к, оп. 1, а.е. 79, л. 95–96; **Караманов, В.** Кукуш и околията му и българското управление в тях през войните 1912–1913 г. Кюстендил, 1929, 45–47.
34 **Иванов, Н.** Балканската война 1912–1913 год. Част втора. Действия на Втора армия срещу съюзниците през 1913 год. С., 1925, 14–15; **Марков, Г.** България в Балканския съюз…, с. 396.
35 **Марков, Г.** България в Балканския съюз…, с. 414.
36 ДА-Кюстендил, ф. 269к, оп. 1, а.е. 79, л. 100; а.е. 77, л. 170; Доклад на парламентарната изпитателна комисия…, 1060 – 1061.
37 **Марков, Г**. България в Балканския съюз…, с. 423.
38 **Марков, Г.** Българското крушение 1913. С., 1991, с. 21.
39 **Хесапчиев, Хр.** Цит. съч., 627–628.
40 **Иванов, Н.** Цит. съч. с. 33.
41 **Тошев, А.** Балканските войни. Т. 2. С., 1931, с. 299.
42 **Иванов, Н.** Цит. съч., 36–37.
43 Мир, бр. 3877, 6 май 1913 г.
44 Мир, бр. 3891, 21 май 1913 г.
45 **Марков, Г.** Българското крушение…, с. 47.
46 **Иванов, Н.** Цит. съч., с. 75.
47 **Хесапчиев, Хр.** Цит. съч., с. 637
48 **Тошев, А.** Цит. съч., с. 346.
49 **Марков, Г.** Българското крушение…, с. 66. Цитатът е по произведението.
50 **Марков, Г.** Пак, там, 74–76; **Тошев, А.** Цит. съч., с. 382.
51 **Хесапчиев, Хр.** Цит. съч., 640–641.

[52] **Тошев, А.** Цит. съч., 382–383; **Марков, Г.** Българското крушение…, 81–83.
[53] **Иванов, Н.** Цит. съч., с. 87.
[54] **Марков, Г.** Българското крушение…, с. 91.
[55] Пак там, с. 111.
[56] **Иванов, Н.** Цит. съч., с. 164.
[57] **Джалева, А., Е. Костов и др.** История на железниците в…, с. 57.
[58] **Иванов, Н.** Цит. съч., с. 335
[59] **Јузбашиќ, Ц.** За некои прашања на австроунгарската политика спрема уредувањето на стопанските односи во Македонија и на Балканот за време на кризата во 1912–1913 год. – В: Работничкото движење на Македонија до 1929 г. (материјали от научна средба). Скопје, 1971, 218–219.
[60] Пак там, 225–226.
[61] **Тодоровски, Гл.** Српски извори за историјата на македонскиот народ 1912–1914 г. Скопје, 1979, с. 122, 132, 227.
[62] **Саздов, Д., П. Пенчев.** Проектът за Родопската железница и за мост над река Дунав 1913–1915 г. – В: 90 години Балканска война (сборник от международна конференция). Кърджали, 2002, с. 276; **Саздов, Д., П. Пенчев.** Дунав мост 100 години дипломация и политика. С., 2006, 60–61.
[63] Мир, бр. 4099, 28 декември 1913 г.
[64] **Зографски, Д.** Економските и стратешките аспекти на железниците во Македонија до крајот на Првата светска војна. – Гласник на ИНИ, Скопје, 1989, № 1, с. 48.
[65] СпБИАД, 1914, № 28, 232–233.
[66] ЦДА, ф. 176к, оп. 3, а.е. 134, л. 51–55.
[67] ЦДА, ф. 176к, оп. 3, а.е. 40, л. 1–2.
[68] Пак там, л. 10.
[69] ЦДА, ф.173к, оп. 3, а.е. 630, л. 3–4.
[70] Стенографски дневници на 17 ОНС, I редовна сесия. С., 1928, 89 заседание, 12 март 1915 г., 2949–2952.
[71] Пак там, 90 заседание, 13 март 1915 г., 2997–2998.
[72] Пак там, 3007–3009.
[73] ЦДА, ф. 173к, оп. 3, а.е. 497, л. 11.
[74] Държавен вестник, бр. 83, 15 април 1915 г.
[75] ЦДА, ф. 157к, оп. 1, а.е. 620, л. 1–3.
[76] ЦДА, ф. 284к, оп. 1, а.е. 3355, л. 2.
[77] **Гоцев, Д.** Националноосвободителната борба в Македония 1912–1915. С., 1981, 145–146.
[78] **Марков, Г.** Нашумелите международни афери на Третото българско царство. С., 1998, 173–176.
[79] **Илчев, И.** България и Антантата през Първата световна война. С., 1990, 172–176.
[80] Пак там, с. 198; **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за европейския погреб 1914–1916. С., 1995, 156–157.
[81] Пак там , 174–175; **Георгиев, В., Ст. Трифонов.** История на българите 1878–1944 в документи. Т. 2, 1912–1918. Периодът на войните 1912–1918. С., 1996, 384–386; **Лалков, М.** Балканската политика на Австро-Унгария

(1914–1917 г.). С., 1983, 293–294, 299–300; **Петров, И.** Войната в Македония (1915–1918). С., 2008, с. 16.

82 **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, с. 173, 177–178; **Илчев, И.** Цит. съч., с. 207.

83 **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 183–184; Българската армия в Първата световна война. Т. 1 (1915–1916). [С., 2005], с. 36, 74–75.

84 **Лудогоров, Р**. Дейността на железопътната дружина през Световната война 1915–1918. – ВИС, 1931, № 3, 2–4 ; **Същият.** Възстановяване на ж.пътните съобщения в долините на Нишава, Морава и Вардар през световната война. – ВИБ, 1931–1932, № 7–8, 33–36;

85 **Лудогоров, Р**. Дейността на железопътната дружина през Световната война…, 8–9; **Същият.** Възстановяване на ж.пътните съобщения в долините на Нишава, Морава и Вардар през световната война…, 39–40; **Йосифов, А.** Железопътните войски в България 1888–1945. С., 1991, 92–94.

86 Ген. С. Савов, ген. К. Жостов. Интимните причини за погромите на България. С., 2000, 94–95.

87 Българската армия в Първата световна война. Т. 1…., с. 105; **Петров, И.** Цит. съч., с. 20.

88 **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 186–187.

89 Дипломатически документи по участието на България в Европейската война. Т. 2, 1915–1918 год. (до примирието). С., 1921, 3–4.

90 **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 199–200.

91 Дипломатически документи по участието на България в Европейската война. Т. 2…, 21–22.

92 **Дървингов, П.** Действията на 11-а пехотна Македонска дивизия от Криволак до Богданци 1915 г. С., 1920, с. 51, 57, 77; **Янчев, В.** Възникване на Солунския фронт. – В: Иронията на историка. Сб. в памет на проф. Милчо Лалков. С., 2004, с. 137; Българската армия в Първата световна война. Т. 1…, с. 134; **Петров, И.** Цит. съч., с. 26.

93 **Дървингов, П.** Цит. съч., с. 307, 311, 332, 335.

94 **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 221–224; **Янчев, В.** Цит. съч., 140–141; Българската армия в Първата световна война. Т. 1…, 136–137.

95 **Лудогоров, Р.** Възстановяване на ж.пътните съобщения в долините на Нишава, Морава и Вардар през световната война…, 49–50.

96 Пак там, 46–48.

97 **Лудогоров, Р.** Дейността на железопътната дружина през Световната война…, с. 28.

98 **Лудогоров, Р.** Възстановяване на ж.пътните съобщения в долините на Нишава, Морава и Вардар през световната война…, с. 61.

99 Пак там, 41–42; **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 372.

100 Дипломатически документи по участието на България в Европейската война. Т. 2…, с. 72, 104; **Петров, И.** Цит. съч., с. 35.

101 Мир, бр. 4724, 18 ноември 1915 г. Температурите спадат в цялата страна като в София е минус 25 градуса, в Кюстендил минус 22 градуса, в Плевен минус 20 градуса. Вестникът съобщава, че от 1881 г. толкова ниска температура в София не е имало.

[102] ДА – Кюстендил, ф. 269к, оп. 1, а.е. 303, л. 1–5.

[103] Ген. С. Савов, ген. К. Жостов. Интимните причини за…, 115–116; **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, с. 227.

[104] **Гуче, В.** Югоизточноевропейската политика на германския империализъм от края на XIX век до Първата световна война. – В: Българо-германски отношения и връзки. Материали и изследвания. Т. 2. С., 1979, с. 83.

[105] **Влахов, Т.** Отношенията на България и Централните сили по време на войните 1912–1918 г. С., 1957, с. 244.

[106] **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, с. 227.

[107] Ген. С. Савов, ген. К. Жостов. Интимните причини за…, 117–118, 120–121.

[108] Македонија во меѓународните договори (1913–1940). т. 1, Скопје, 2006, 138–140; **Лудогоров, Р.** Обслужване и експлоатация на железо-пътните линии в пределите на Царството и окупираните земи от германски ж.п. части през Световната война (1915–1918 г.). – ВИС, 1932, № 8, 2–6; **Същият.** Дейността на железопътната дружина през Световната война 1915–1918…, 30–31.

[109] Ген. С. Савов, ген. К. Жостов. Интимните причини за…, с. 126; **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 232–233.

[110] Дипломатически документи по участието на България в Европейската война. Т. 2…, с. 148, 150.

[111] Пак там, с. 152, 170, 182; **Милосављевић, Св.** Железнице колосека 60. см. и њихова примена на Солунском фронту 1916.–1918. године. – Ратник, Београд, 1922, № 7, с. 81; Българската армия в Първата световна война. Т. 1…, 144–145.

[112] **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 232–233; Ген. С. Савов, ген. К. Жостов. Интимните причини за…, с. 132.

[113] **Милошев, В.** Сведения за организацията на теснолинейните железници и използването им от нашата армия през войната 1915–1918 година. – ВИБ, 1923, № 6, 29–34.

[114] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, 69–71; **Същият.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, с. 85.

[115] **Милошев, В.** Сведения за организацията на теснолинейните железници и използването им…, 35–39.

[116] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, с. 75.

[117] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 61–62.

[118] **Михайлов, Р.** Железопътните строежи през време на световната война 1915–1918 г. – Архив на държавните железници и пристанища в България, 1933, № 5, 343–344.

[119] Пак там, с. 344; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 62–63; ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 163.

[120] **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 383.

[121] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 164–165; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 64–65.

[122] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, 79–80.

[123] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 165; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 65–66.

[124] Ген. С. Савов, ген. К. Жостов. Интимните причини за…, с. 129.

[125] **Лудогоров, Р.** Дейността на железопътната дружина през Световната война…, с. 29.

[126] Дипломатически документи по участието на България в Европейската война. Т. 2…, с. 242.

[127] **Тетцлаф, В.** Германските железопътни войски на македонския военен театър. – ВИБ, 1925, № 3–4, 83–85.

[128] Пак там, 89–91.

[129] Ген. С. Савов, ген. К. Жостов. Интимните причини за…, с. 131; **Костов, Е.** Транспортната проблематика и институтът за конституционната министерска наказателна отговорност в България (1895–1923 г.). С., 1999, 196–199.

[130] **Лудогоров, Р.** Обслужване и експлоатация на железо-пътните линии в…, 6–8; **Найденов, К.** Снабдяването на армията във време на война. С., 1925, 37–38; **Влахов, Т.** Отношението на България и Централните сили…, с. 245.

[131] **Лудогоров, Р.** Формиране управлението на железо-пътните съобщения (УЖС) в София. – ВИС, 1933, № 11, 64–67.

[132] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 1–2.

[133] **Лудогоров, Р.** Формиране управлението на железо-пътните съобщения…, 66–67.

[134] Дипломатически документи по участието на България в Европейската война. Т. 2…, 282–284, 288–289, 296–297, 302, 306, 312, 314, 326.

[135] **Милосављевић, Св.** Цит. съч., 81–82; **Николић, Ј**. Историја железница Србије, Војводине, Црне горе и Косова. Београд, 1980, с. 244.

[136] Българската армия в Първата световна война. Т. 1…, 156–158; **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 242–245

[137] **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 243–245, 247–248; Българската армия в Първата световна война. Т. 1…, с. 165.

[138] **Тетцлаф, В.** Цит. съч., 91–93.

[139] **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, с. 255, 258.

[140] **Милосављевић, Св.** Цит. съч., 83–84; **Николић, Ј.** Цит. съч., 244–245; Историја на железниците во Македонија…, с. 142.

[141] **Марков, Г.** Голямата война и българският ключ за…, 263–268.

[142] **Попов, В.** Работата на военния железничар на Битолския фронт. (Спомени). – ВИС, 1936, № 25, 132–140.

[143] **Тетцлаф, В.** Цит. съч., 93–94.

144 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 65–66.; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 345.

145 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, с. 80.

146 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 166–168; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 66–69.

147 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 61.

148 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 70–71; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 350; **Петров, Т.** Демонстративните действия на съглашенските войски по долината на Струма в края на 1916 г. – ВИС, 2006, № 1–2, с. 44.

149 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 78–79; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 353.

150 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 180–181; **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 386.

151 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 172–173, 176–177, 179; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 74–80; **Михайлов, Р.** Цит. съч., 352–353.

152 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, с. 88.

153 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 10, 14, 17.

154 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 48.

155 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 98.

156 Българската армия в Първата световна война. Т. 1…, 178–181.

157 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 72–74.

158 **Петров, Т.** Цит. съч., с. 44.

159 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 75–83.

160 Дипломатически документи по участието на България в Европейската война. Т. 2…, с. 523; **Петров, И.** Цит. съч., с. 78.

161 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 198.

162 Пак там, л. 186; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 7–8, 53–54.

163 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 199; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 7–8, с. 68.

164 **Тетцлаф, В.** Цит. съч., 100–102.

165 **Милошев, В.** Как се построи тясната (60 см.-ова) ж.-пътна линия "Скопие (Жостов)-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид". – ВИБ, 1931–9132, № 6, 41–44;

Лудогоров, Р. Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 7–8, 54–56.

166 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, 68–69; **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 398.

167 Обвинителен акт против бившите министри от кабинета на д-р В. Радославов през 1913–1918 г. С., 1921, 141–142; **Лудогоров, Р.** Обслужване и експлоатация на железо-пътните линии в…, 23–26; **Влахов, Т.** Отношенията на България и…, 256–257.

168 **Гуче, В.** Цит. съч., 84–85.

169 **Милосављевић, Св.** Цит. съч., 83–86; **Николић, Ј.** Цит. съч., 244–245.

170 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 188–189; **Милошев, В.** Как се построи тясната (60 см.-ова) ж.-пътна линия "Скопие (Жостов)-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид"…, 46–47.

171 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, с. 56.

172 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 128, 147; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, с. 93, 95.

173 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 7–8, 57–58; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 355.

174 **Тетцлаф, В.** Цит. съч., 100–101.

175 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, с. 70.

176 **Тетцлаф, В.** Цит. съч., 113–115.

177 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 101–102; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 7–8, 70–72; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 360.

178 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 167–168.

179 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 170.

180 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 188; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 350.

181 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 6, л. 8; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 77–78; **Михайлов, Р.** Цит. съч., 353–354.

182 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 1, л. 32.; а.е. 19, л. 173–176; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 75–76; **Михайлов, Р.** Цит. съч., 352–353.

183 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 181; **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 386.

184 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 244–246; **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 397.

185 **Тетцлаф, В.** Цит. съч., с. 118, 122–124.

186 Пак там, 135–139.

187 Пак там, с. 118.

188 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 204–205.

189 Пак там, л. 205–206; **Друмев, М.** Боевете южно от с. Хума от 1. 09. 1917 до 31. 05. 1918 г. и действията на артилерията. С., 1924, с. 11; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 363; **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 392.

190 **Милошев, В.** Сведения за организацията на теснолинейните железници и използването им…, 35–39; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 362.

191 ЦВА, ф. 2552, оп. 2, а.е. 4, л. 37.

192 **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 361.

193 ЦВА, ф. 2552, оп. 2, а.е. 4, л. 54; **Тетцлаф, В.** Цит. съч., 125–126.

194 **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 361.

195 **Лудогоров, Р.** Обслужване и експлоатация на железо-пътните линии в пределите на Царството и окупираните земи от германски ж.-п. части през Световната война…, 29–30.

196 **Тетцлаф, В.** Цит. съч., с. 136.

197 **Неделкоски, М.** Пертафил на вечната земја. Скопје, 1989, 258–259. В разговор с автора на книгата Миле Неделкоски стана ясно, че това мнение е било широко разпространено в неговия роден Прилепски край. Тази информация се потвърждава също от Панде Ефтимов от Скопие.

198 **Тетцлаф, В.** Цит. съч., с. 128.

199 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 191.

200 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 9, л. 346–347.

201 Пак там, л. 348.

202 Пак там, а.е. 19, л. 190–191; **Милошев, В.** Как се построи тясната (60 см.-ова) ж.-пътна линия “Скопие (Жостов)-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид”…, с. 49.

203 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 6, л. 68; **Лудогоров, Р.** Формиране управлението на железо-пътните съобщения…, с. 75.

204 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 193.

205 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 9, л. 436.

206 Пак там, л. 261–263.

207 Пак там, л. 446.

208 ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 6, л. 15; а.е. 19, л. 192; **Милошев, В.** Как се построи тясната (60 см.-ова) ж.-пътна линия “Скопие (Жостов)-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид”…, 52–53; **Самсоров, В.** Цит. съч., 390–391.

209 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 93–97.

210 **Лудогоров, Р.** Военни превозки по българските железници през Световната война (1915–1918 год.). – ВИС, 1934, № 16, 25–27; **Найденов, К.** Цит. съч., 37–38.

211 **Марков, Г.** Голямата война и българската стража между Средна Европа и Ориента 1916–1919 г. С., 2006, 99–101.

212 **Лудогоров, Р.** Охраната на ж.-п. линии и комендантска служба по станциите в пределите на Царството и в окупираните земи през Световната война (1915–1918 година). – ВИС, 1933, № 11, 36–39.

213 **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 99–101.

214 Пак там, 90–92.

[215] **Лудогоров, Р.** Охраната на ж.-п. линии и комендантска служба по станциите в пределите на Царството и в окупираните земи през Световната война…, с. 41.

[216] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 76–81.

[217] **Лудогоров, Р.** Охраната на ж.-п. линии и комендантска служба по станциите в пределите на Царството и в окупираните земи през Световната война…, 39–40.

[218] **Лудогоров, Р.** Военни превозки по българските железници през Световната война…, 37–39.

[219] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, с. 69.

[220] Пак там, с. 74.

[221] ЦДА, ф. 173к, оп. 3, а.е. 1393, л. 3–4.

[222] Стенографски дневници на 17 ОНС, IV редовна сесия. С., 1930, кн. 1, 40 заседание, 1 февруари 1918 г., 832–833.

[223] Пак там, 833–839.

[224] Пак там, 839–840.

[225] ЦДА, ф. 173к, оп. 3, а.е. 1393, л. 35.

[226] Стенографски дневници на 17 ОНС, IV редовна сесия. С., 1930, кн. 2, 46 заседание, 13 февруари 1918 г., 1028–1032.

[227] ЦДА, ф. 173к, оп. 3, а.е. 1393, л. 36–37.

[228] Стенографски дневници на 17 ОНС, IV редовна сесия. С., 1930, кн. 2, 50 заседание, 22 февруари 1918 г., 1085–1086.

[229] Пак там, 64 заседание, 22 март 1918 г., с. 1326.

[230] Пак там, 65 заседание, 23 март 1918 г., 1333–1334; **Георгиев, В., Ст. Трифонов.** История на българите 1878–1944 в документи. Т. 2…, с. 636.

[231] **Марков, Г.** Голямата война и Българската стража…, 176–177, 194–195.

[232] **Кацаркова, В.** Експлоатацията на подземните богатства и железопътната мрежа на България и част от Сърбия от Германия през Първата световна война (1915–1918). – Известия на Българското историческо дружество, 1972, № 28, 126–127.

[233] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, 68–69.

[234] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 194–195; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 7–8, 62–63; **Милошев, В.** Как се построи тясната (60 см.-ова) ж.-пътна линия “Скопие (Жостов)-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид”…, 49–50.

[235] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, 70–73.

[236] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 96–97.

[237] **Тетцлаф, В.** Цит. съч., с. 126.

[238] **Петровски, Т.** Железничката линија Гостивар-Кичево. ЖТП-Белград, б.д. с. 3.

[239] **Битоски, К.** Положбата во Вардарска Македонија за време на бугарската окупација (1915–1918 година). – Гласник на ИНИ, Скопје, 1960, № 1–2, с. 62; Историја на железниците во Македонија…, с. 141; **Стојанов, П.** Македонија во времето на Балканските и Првата светска војна (1912–1918). Скопје, 1969, с. 364.

[240] **Гогова, К.** Крвава пруга. Скопје, 1965, 7–8; **Стојановски, Т.** Историја на теснолинејката Скопје-Охрид-Подмолје-Струга-Ташморуништа 1916–1966. Скопје, 2001, 18–21.

[241] Прилеп и Прилепско низ историјата. Книга прва. От праисторијата до крајот на Првата светска војна. Прилеп, 1971, 308–309; **Стојанов, П.** Цит. съч., с. 364.

[242] **Лудогоров, Р.** Военни превозки по българските железници през Световната война…, 43–50.

[243] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 15, л. 492; **Лудогоров, Р.** Военни превозки по българските железници през Световната война…, 51–53.

[244] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е.18, л. 122; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 101–102; **Тетцлаф, В.** Цит. съч., с. 145.

[245] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 206–208; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 7–8, 77–78; **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 392.

[246] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 15, л. 581.; а.е. 19, л. 170–171; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, с. 72.

[247] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 179–180; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с.353.

[248] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 15, л. 581; а.е. 19, л. 178; **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, с. 78; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 354.

[249] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 19, л. 249.

[250] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, с. 70; **Същият.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, с. 87, 92.

[251] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, 77–81.

[252] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 5–6, 52–55; **Михайлов, Р.** Цит. съч., 365–366.

[253] **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 394; **Михайлов, Р.** Цит. съч., с. 339; Историја на железниците во Македонија…, с. 130.

[254] **Георгиев, В., Ст. Трифонов.** История на българите 1878–1944 в документи. Т. 2…, с. 467.

[255] Пак там, 473–474; **Марков, Г.** Голямата война и Българската стража…, 272–273.

[256] **Милосављевић, Св.** Цит. съч., 83–86; **Николић, Ј.** Цит. съч., 244–245; **Петров, И.** Цит. съч., с. 186.

[257] **Тетцлаф, В.** Цит. съч., 148–150.

[258] **Лудогоров, Р.** Военни превозки по българските железници през Световната война…, с. 54.

[259] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 18, л. 126.

[260] 1918 Войнишкото въстание. Сборник от документи и материали. С., 1968, с. 113, 116, 119, 136, 297–301, 311, 322, 343, 346–347.

[261] **Георгиев, В., Ст. Трифонов.** История на българите 1878–1944 в документи. Т. 2…, 734–735.

[262] За съглашенската окупация по-подробно вж.: **Минков, С.** Съглашенските войски в Югозападна България (края на 1918–1919 г.). – Известия на ИМ-Кюстендил, т. 11. Кюстендил, 2005, 143–144, 146–147.

[263] ЦВА, ф. 2553, оп. 1, а.е. 15, л. 612.

[264] **Тетцлаф, В.** Цит. съч., с. 146.

[265] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, 69–70.

[266] Пак там, с. 74.

[267] Пак там, 76–77; **Самсоров, В.** Цит. съч., с. 398; **Йосифов, А.** Цит. съч., с. 166.

[268] **Лудогоров, Р.** Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1933–1934, № 1–2, 81–82.

[269] Българската делегация за мира. Документи по договора в Ньойи. С., 1919, 213–214, 238.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

От Освобождението до края на бойните действия на Първата световна война географската област Македония заема особено важно място в железопътната политика на България. Железопътното свързване между тях и развитието на тази транспортна комуникация се възприемат като един от основните компоненти при разрешаването на националния въпрос от държавата. Интересът възниква непосредствено след 1878 г. и протича с различна интензивност, но перманентно присъства в усилията на управляващите фактори, а също и на обществеността от двете страни на границата. Българската железопътна политика се изгражда и развива в сложна външно- и вътрешнополитическа ситуация. Интересите на европейските велики сили до голяма степен още в самото начало повлияват върху бъдещето на този жизненоважен проблем за България. В конкурентна среда младата държава защитава, доколкото може, своите приоритети и изработва стратегия за развитие на транспортните си комуникации. В стремежа си да запази суверенитет върху железопътния транспорт, тя допуска компромиси за свързването с мрежите на своите съседи и с европейската по трасе, което не приема за приоритет. Постигнатото на Конференцията на четирите е предпоставка за налагането на държавен монопол върху железниците в България. Държавните институции съсредоточават в свои ръце всички етапи по изграждането, функционирането и контрола на жп мрежата.

Узаконяването на монопола създава възможност за провеждане на централизирана железопътна политика, осъществявана от легитимните власти в България. Народното събрание, Министерският съвет и Монархът са държавните органи, които получават правомощия за провеждането ѝ. Тези три фактора успешно си взаимодействат, но не са изключение противоречията между тях по отделни въпроси. Те се открояват предимно при реализирането на конкретни действия и изключително рядко са върху самата стратегическа цел. Като цяло доминира единодействието между тези фактори, което е предпоставка за стабилна и последователна железопътна политика на България към Македония. Законовите правомощия, които Парламентът и Правителството получават, създават възможност тези две институции да имат най-важна роля във вътрешно- и външнополитическите действия.

Народното събрание е мястото за утвърждаване на непосредствените задачи, които формално се отнасят до приемането на конкретен желе-

зопътен проект, но всъщност следват един глобален стратегически план. Тази философия трудно се открива в кратките законодателни казуси, но проличава изключително ярко в дискусиите в пленарната зала. Българската железопътна политика по отношение на Македония получава завиден консенсус и противоречията, възникващи между управляващите и опозицията, се проявяват предимно при взимането на някое непопулярно, негативно решение. Съмненията в отделни детайли на следваната стратегия също са конфликтни точки, но често демонстрираното парламентарно единодушие доминира пред партизанщината и популизма. Това се дължи преди всичко на факта, че партийните формации възприемат железопътната политика на България към Македония като важен елемент от стратегията за национално обединение. На тази база може да се установи изключителната приемственост и последователност при провеждането ѝ от отделните правителства, върху които оказват влияние непосредствените им приоритети и възможности.

Министерският съвет е институцията, която инициира, но и реализира напрактика железопътната политика. Тук противоречията са голяма рядкост, което може да се отдаде не само на осъзнатите национални приоритети към Македония, но и на партийно хомогенните кабинети. Изпъква значението на няколко основни министерства. Вътрешнополитическите въпроси се ръководят от специализирано ведомство, претърпяло няколко реформи. След 1893 г. с тези функции е натоварен министърът на обществените сгради, пътищата и съобщенията, а след 1911 г. министърът на железниците, пощите и телеграфите. Външнополитическите аспекти са под контрола на министъра на външните работи и изповеданията. Военният министър също има решаваща роля, особено при определянето на стратегическите характеристики. Премиерът не само координира железопътната политика, но често в качеството и на външен министър управлява дипломатическите усилия на държавата. Не е изключение и ръководството на железопътното ведомство от министър-председателя, което оказва влияние и във вътрешнополитически план. Честата смяна на правителствата създава възможност на отделни хора да ръководят по няколко министерства, с което те натрупват повече опит и оказват по-качествено влияние при реализирането на решенията. Сред тези личности с голям принос за българската железопътна политика към Македония се открояват Др. Цанков, П. Каравелов, Ст. Стамболов, Д. Греков, Гр. Начович, К. Стоилов, Р. Петров, Д. Станчов, Ал. Малинов, Ст. Паприков, Ив. Е. Гешов, А. Ляпчев и др.

Монархическият институт има също своята основна роля. От Освобождението до края на бойните действия на Първата световна война на българския престол има само двама държавни глави – княз Александър I и княз (след 1908 г. цар) Фердинанд I. Тяхната намеса се чувства по-

осезателно при провеждането на външната политика. Те вземат участие в дипломатическите усилия, ръководят правителствени делегации, чрез които се реализира железопътната стратегия. Дългият период на престола дава възможност на Фердинанд да изпъкне като един от непременимите и най-значими фактори. Той има собствена визия за железопътната политика, влизаща понякога в разрез с официалната позиция на другите държавни фактори. Методично проследяващ дипломатическата преписка, той не само се информира своевременно, но успява да постави, не дотам законно, под свой контрол един от най-важните документи, издадени от Османската империя – везирското тескере от 1897 г. със съгласието железопътното свързване да се реализира по трасето Кюстендил-Куманово. Присъствието му при откриването на отделни участъци дава възможност в речите си да чертае близката перспектива, която показва неговата позитивна публична позиция за преследваната политика към Македония.

Политическите структури оказват предимно ръководни и контролни функции. Оперативната дейност се реализира от специализирани звена, изградени в трите основни министерства и визиращи външните- и вътрешнодържавните аспекти. Железопътните специалисти имат решаващата дума предимно при определянето на конкретните параметри на всеки отделен проект. Те са натоварени с проучването му, оказват постоянен контрол при изграждането и осъществяват експлоатацията на готовите линии. Мнението им се има предвид при провеждането на външнополитическите действия. Дипломатическото ведомство и структурите му в чужбина реализират международния аспект. Тяхната задача е значително по-сложна, защото съчетава в себе си задоволяването на много противоречащи си интереси. Служителите на външното министерство показват блестящи качества, използват цялата палитра от такт до натиск – за реализирането на поставените им задачи. Най-голяма отговорност получава българският представител в Цариград, който води непосредствените преговори. Дипломатически талант показват Г. Вълкович, П. Димитров, Д. Марков, Ив. Ст. Гешов, М. Сарафов, А. Шопов, Д. Ризов и др. Военните са другите специалисти, натоварени с железопътната политика. До войните от 1912–1918 г. те са използвани предимно за експертни мнения по изграждането и следването на определена стратегия. Техните становища са сред решаващите при изясняване на приоритетните направления за Македония.

Военни подразделения са използвани и за построяване на отделни железопътни обекти. Тази тенденция се запазва и получава изключително сериозно развитие през Балканските и особено през Първата световна война. Армията поема контрола върху строителството и експлоатацията на железниците в освободените територии, включително и в Македония. Специализираните военни подразделения извършват възстановяването на

разрушенията по функциониращата мрежа. Най-сериозни са резултатите, постигнати в построяването на нови теснопътни жп линии, които имат по-особени характеристики, но се изграждат с по-дългосрочни от военните, предимно стопански и политически цели. Специалистите от структурите на трите министерства действат самостоятелно, управлявани от политическите си ръководители, но са включвани и в експертни смесени комисии, особено в годините до края на XIX в. Интересна симбиоза се получава между военни и железничари през Първата световна война.

Външнополитическите фактори оказват също голямо влияние върху българската железопътна политика. На първо място трябва да се изтъкне ролята на Османската империя, която до последните месеци на 1912 г. владее географската област Македония. Турските управляващи, особено султан Абдулхамид II и военните, поставят редица пречки срещу целите на българската политика. В продължение на десетилетия въпросът за железопътното свързване под различни предлози се протака, дават се много устни обещания, но изключително трудно се пристъпва към поемането на писмени ангажименти. Основната причина е в наложеното мнение, че с успешната реализация би се засилило българското политическо влияние в Македония. Три документа визират двустранния, респективно турския интерес – везирското тескере от ноември 1897 г., протоколът към споразумението от март 1904 г. и протоколът от април 1912 г. за определяне на вододелния тунел под местността Деве баир на проекта София-Кюстендил-Скопие. В два от трите документа това трасе е декларирано като приоритет за империята и отговаря напълно на политиката, провеждана от България, която изгражда изцяло участъка на своя територия. Другите два основни свързващи варианта – по долината на р. Струма и на р. Брегалница, въпреки фаворизирането им на моменти не получават необходимия консенсус и остават само като алтернативи.

Великите сили са другият фактор, за действията на който трудно може да се даде еднозначна оценка в положителен или отрицателен смисъл, също оказват значително въздействие върху българската железопътна политика. По категоричен начин се проявява влиянието на Австро-Унгария, която, преследвайки своите интереси в Западните Балкани и конкретно в Македония, се противопоставя най-решително на стремежите за изграждането на проекта към Скопие. С няколко тактически отклонения тази политика се запазва стабилна до войните. Налагането на трасето Белград-Ниш-София-Пловдив-Цариград и Ниш-Скопие-Солун за международно предопределя железопътното развитие в Югоизточна Европа. В противоречие с българските цели влиза и другият ѝ, макар и нереализиран Новопазарски проект. Въпреки че губи своята първенстваща роля за сметка на Германия, Дунавската монархия продължава да отстоява своята стратегия и когато България е съюзник на Централните сили. Германските

интереси на изток се проявяват по-късно и за тях Македония има по-маловажно значение. Въпреки тази констатация, доказана с проекта им за Багдатската железница, те изпълняват първоначално поддържаща роля, но постепенно се намесват и показват своите експанзионистични намерения и на Балканите. Особено силно се развива тази тенденция през Първата световна война, когато под различни форми получават контрола върху голяма част от железопътната инфраструктура, включително и намиращата се под българско управление. Те правят и дългосрочни проекти за реализация на стратегия за пълното подчинение на основните направления на тяхната държава. Докато Австро-Унгария изиграва подчертано негативна роля, то Германия има и съществен принос за реализирането на българската политика, особено чрез доставката на парк и командироването на свои специалисти при изграждането на теснолинейките в Македония.

Останалите велики сили действат не толкова категорично, съобразявайки се с непосредствените си интереси. Русия не отдава особено голямо значение на железниците при реализирането на своята политика на Балканите. Липсва ѝ конкретика и целенасоченост. Тя използва съперничеството в тази област предимно в дипломатическите си усилия или противодействия. За разлика от нея Италия има свои намерения първоначално за свързване през Южна и Централна Македония със Солун, а впоследствие, изтласквайки ги на по-заден план, но без да ги изостави напълно, се насочва към проект за трансбалканска железница от Дунав до Адриатика през Румъния, Сърбия и Турция. Именно условно наречениият Северен вариант на Адриатическа железница фокусира в себе си подкрепата на Италия, Русия и Франция. Той е техният контрапроект, противопоставен на австро-германската експанзия. Чрез нея италианците изоставят оказваната през XIX в. политическа подкрепа на българските намерения и в годините преди войните са дори сред основните ѝ противници. Тяхното и руското противопоставяне трябва да се разглежда именно в този план и не е породено като австроунгарското само от стремежа за ограничаване на българското влияние в Македония.

Англия и Франция проявяват своите интереси с предпочитанията си към инвестирането в отделни проекти. Двете държави, както в случая с Русия, нямат цялостна и последователна политика. Франция винаги съобразява своите действия да са в помощ на дружеството Жонксион, експлоатиращо линията Дедеагач-Солун. Икономическите им интереси обаче не се проявяват като политическа подкрепа за България освен в някои моменти, каквато е помощта, оказана от Лондон на правителството на Ст. Стамболов. Френските намерения се проявяват, инцидентно свързани с проекта по р. Струма, за да подпомогнат възвръщането на направените инвестиции за линията Дедеагач-Солун. И те както Италия и Русия прибягват до лансирането на свои проекти за трансбалканска железница като

алтернатива на австроунгарските стремежи. В повечето случаи те не съвпадат с българските интереси в Македония и преди войните всичките тези велики сили се нареждат сред нейните опоненти. Като противници през Първата световна война те нямат позитивно отношение към реализираните проекти от България.

В различни периоди строителни предприемачи, свързани с отделни или няколко велики сили, проявяват интерес към Македония и се оформят като друг важен фактор. Най-съществено място за българските усилия имат Компанията за експлоатация на Източните железници и френското дружество Жонксион. Като проводници на чужд икономически и политически експанзионизъм тези дружества не играят много позитивна роля на Балканите и са възприемани с голяма доза недоверие от управляващите фактори в България. Внимателно се подхожда дори в моменти, когато се създават възможности за реализирането на взаимен интерес.

Макар и малки, балканските държави също трябва да бъдат обособени като значим фактор. Сред тях Сърбия се проявява като параноичен противник на българската политика, включително и железопътната към Македония. С изключение на първите няколко години след Освобождението, от Белград последователно действат за провалянето на всяко българско усилие, особено болезнено се посреща проектът към Скопие. Гърция също противодейства, но не толкова истерично, а запазва известно хладнокръвие. Двете балкански държави имат собствени железопътни проекти за Македония, като Сърбия успява с австроунгарско съдействие да реализира своя и да доминира пред другите в това отношение. Косвено влияние оказват Черна гора и Румъния, основно посредством трансбалканските проекти. Двете страни опитват да реализират своя интерес – за Черна гора опасността е да не бъде заобиколена, а за Румъния – да не допусне негативно въздействие върху своята икономика и пристанището си в Кюстенджа. Въпреки тези опасения като цяло двете държави са поблагосклонни към вариантите за трансбалкански проекти през Сърбия, което нанася косвен удар върху българските железопътни стремежи, които трябва да се реализират през Македония за Адриатика и Беломорието. Геополитическото съперничество след изпълнението на договора от Конференцията на четирите парализира до голяма степен всички индивидуални или колективни усилия. Вследствие на това до войните не е реализиран нито един от проектите за свързващи или трансбалкански железници, лансирани самостоятелно или подкрепени от сериозни политически и икономически лобита.

В такава подчертано неблагоприятна среда България провежда своята железопътна политика по отношение на Македония. Външнополитическият аспект придобива категорично предимство и доминира над вътрешнополитическия, особено до Балканската война. Вследствие на това се

изгражда държавната стратегия, която има два основни подхода. В единия случай българската дипломация първо работи за подписване на двустранно споразумение с Турция, а след това се ангажира строителна компания, която да изгради свързващия участък на съседите. Във втория случай се действа обратно – първо компанията строи участъка на съседите, а в последващ етап се сключва двустранно споразумение. И при двата подхода България под различна форма демонстрира готовност да осигури част от финансирането на обекта. Обезпечава се подкрепата на велики сили или потенциални инвеститори в зависимост от конюнктурата, но като цяло не е привлечен стратегически съюзник, което оказва само краткосрочен, моментен ефект. Постигнатите резултати, макар и минимални, са по първия вариант, като са получени няколко писмени документа за политическо съгласие към Скопското направление. Извеждането на това трасе като приоритетно обуславя строителството първо на този участък на българската територия. То не преминава безпрепятствено, но изграждането му е завършено изцяло от София до границата при Гюешево. Струмското направление придобива второстепенно значение, без да бъде отхвърлено, защото притежава някои предимства пред другото. Преднамереното му стопиране довежда до един от проблемите през войните, защото средното течение на р. Струма се оказва комуникационно неосигурено. Осъзнаването на грешката и извеждането му като основен приоритет не променят качествено ситуацията и реализирането му е осъществено, но като теснолинейка едва през Първата световна война. Въвеждането на военните дековилки самостоятелно или в сътрудничество с германците довежда до изграждането на няколко направления за снабдяването на армията и населението, но реализирани с дългосрочни стопански и политически цели. Изградени са три основни направления – по долината на р. Струма, Скопие-Охрид и Градско-Кажани, както и няколко клона за снабдяването на фронта или за други нужди. По различни причини крайните им участъци при Демир Хисар, Битоля и Охрид не са завършени, което особено в първия случай не позволява да се реализира поне едно директно жп свързване с Македония. По време на войната е допълнена и систематизирана държавната стратегия за построяване на два етапа на основната жп мрежа в Македония. Първо се предвижда реализирането на свързващи нормални линии – Гюешево-Куманово, Кюстендил-Царево село-Щип-Градско и Радомир-Г. Джумая-Демир Хисар, а впоследствие на Скопие-Охрид, Градско-Битоля и връзката по долното течение на р. Струма с Бяло море. Това остава само един план, защото освен частично проучване към реализацията му отново не се пристъпва. Трасето Гюешево-Куманово получава категорично предимство пред другите, но това политически е демонстрирано твърде късно, което позволява на опозицията да обвини управляващите за пропуснатия удобен времеви период за реализацията му. Закъснението, допуснато и по

много обективни причини, не е наваксано, довежда до провал и на това жп свързване в трите годините на Първата световна война.

През 40-те години от 1878 г. до 1918 г. в България се подготвят редица проекти и идейни варианти за свързване и за железопътно развитие на Македония. Особено много са те в пограничната зона, защото с преследването на целта се допускат множество компромиси. Оформят се няколко основни проекта на българска територия, които имат за основен център столицата София. Доминира Скопското направление, следвано от Струмското и придобилото в последните години популярност – Брегалнишкото. Основното трасе следва Струмската долина и в нея са най-много от потенциалните алтернативи. Допускат се и проекти от горното течение на р. Искър през Самоков към р. Струма и от водосбора на р. Марица за долината на р. Места. Те обаче остават в периферията на железопътната политика. Идеите за свързване с Беломорските и Адриатическите пристанища също са причина, а разгорялата се конкурентна борба е един от поводите за компромисни варианти. Вследствие на това българската политика обръща внимание върху перспективите за изграждане на цялостна жп мрежа на Македония. Идеите и потенциалните проекти напускат кабинетите на железопътните специалисти и получават частична реализация в географската област през Първата световна война.

От планираните жп линии пълна реализация не получава нито един проект. Скопското трасе е изградено между София и Гюешево на разстояние от около 134 км. Част от другите обекти са построени като теснолинейки, които, макар че не могат да се сравняват с нормалните железници, целенасочено са подготвяни за по-дългосрочна експлоатация. И при тях съществен недостатък е неуспехът да бъдат завършени до крайната планирана точка. По няколко километра остават за достройване на дековилката по р. Струма, за да се свърже София с Беломорието. Същото е положението с линията от Скопие, която достига до околностите на Охрид и от Градско завършва на няколко километра от Битоля. Въпреки този неуспех България с германска подкрепа влага в Македония 671 км жп линия (88,3 %) от общо внесените 760 км. От тях 390 км попадат след примирието от края на септември 1918 г. на територията на Сърбия и Гърция и заедно с подвижния състав се изчисляват на около 9677880 марки. Направените инвестиции не са взети предвид от победителите при окончателното изготвяне на Ньойския договор.

Железопътната политика се подлага на критично отношение от обществеността от двете страни на границата. Доминира консенсусът при определянето на необходимостта от свързването на България с Македония, защото чрез него се очаква да се намалят пречките пред разделената нация. С тревога се посреща всяка информация за отстъпки или провал на някое начинание или строителен обект. Противоречията отчетливо се

забелязват сред местната общественост в България при дискусиите за направлението на свързващото трасе. В такива случаи се проявяват различни форми на противопоставяне – предимно организирани под формата на митинги, протести, вестникарски кампании, изпращане на делегации и декларации до управляващите фактори и др. Стихийна е съпротивата при засягане на личните интереси. Тя се проявява чрез саботирането на трудовата повинност от населението, наложена му при строителството на линията София-Перник и на някои обекти в Македония през Първата световна война.

Между 1878 г. и 1918 г. ясно се обособяват три периода на българската железопътна политика към Македония. Първи – от Освобождението до началото на Второто управление на Стамболовистите, втори оттогава до началото на Балканската война и третият обхваща периода до края на бойните действия на Първата световна война.

Първият период от Освобождението до средата на 1903 г. преминава през няколко етапа и фази. Първият етап 1878–1888 г. изцяло е подвластен на изпълнението на решенията на Берлинския конгрес, отнасящи се до България. Затова железопътната политика към Македония е на втори план. Оформят се три фази, като първата – между 1878–1880 г., е под знака на противоречията между строителните предприемачи, насърчавани от някои велики сили покровителки. Другите две са между 1880–1883 г. във връзка с Конференцията на четирите и между 1884–1888 г., когато се изпълняват нейните решения. През втората фаза има някои опити за включване на железопътното свързване с Македония сред решенията на Конференцията, но те са относително слаби и непоследователни. Направени са и пропуски за договаряне извън формата на форума. През третата фаза не е предприето нищо повече от проучване на потенциалните варианти на територията на страната. Като цяло през етапа железопътното свързване с Македония е част от намеренията на държавата, което категорично е декларирано чрез присъствието му във всичките закони и решения на Народното събрание.

Вторият етап включва времето от 1889 до средата на 1894 г. Железопътното свързване с Македония заема място сред основните приоритети на Княжеството. Обособяват се две фази – между 1889 и средата на 1892 г. и оттогава да средата на 1894 г. През първата фаза проектът София-Кюстендил е включен като съставна част от централната железопътна линия. Започнати са последователни преговори в Цариград за свързването му със Скопие. Правителството на Ст. Стамболов изгражда стратегия, която включва преки двустранни преговори с Турция, подкрепени от външнополитическо лоби. Въпреки няколко затихвания, до средата на 1892 г. Скопското трасе е държавният приоритет. Втората фаза започва с промяната на отношението към свързващото направление. Не без турско влияние за ос-

новен проект е прието свързването по долината на р. Струма. Видоизменя се и следваната политика, като се лансира идеята първо двата участъка да се построят, а след това да се пристъпи към двустранното споразумение. През тази фаза се построява и първият участък от София до Перник. Етапът се характеризира с повишена активност и дава много от основните насоки на българската железопътна политика към Македония.

Между втория и третия етап може да се констатира изключителна приемственост. Третият включва времето от средата на 1894 до самото начало на 1899 г. и се припокрива с управлението на К. Стоилов. И при него отчетливо се забелязват две фази, като границата е средата на 1897 г. През първата фаза са направени няколкократни неуспешни опита за активизиране на турската страна. Затова продължава да се разчита на привличането на чужд предприемач, който да изгради участъка в Империята. Поради неясната позиция на Цариград в приетите закони не се упоменава конкретното трасе на българска територия, но все още предпочитание се отдава на направлението по Струмската долина. Изчакването е използвано за построяване на безалтернативния участък между Перник и Радомир. През втората фаза въпросът придобива изключителна динамика. За кратко време България постига няколко успеха. Окончателно е определен приоритетът към Скопското направление. След дипломатически натиск от великия везир е получено тескере, потвърждаващо турския интерес именно към това трасе. Народното събрание гласува закон за изграждане на линията Радомир-Кюстендил-Гюешево, който въпреки забавянето е приложен, и след тръжна процедура утвърденият предприемач започва строежа. Продължен е натискът в Цариград, като в него освен дипломацията са включени и български предприемачи. Комбинираният натиск обаче не дава резултати и строителството на турския участък не е започнато. Сериозни трудности създават не само несъгласните фактори в Цариград, но и австроунгарската и сръбската дипломация – утвърдени противници на българските намерения. През този етап на първия период са постигнати най-съществените резултати за българската железопътна политика към Македония.

Четвъртият етап включва времето от началото на 1899 до средата на 1903 г. През него динамиката на процесите бързо спада и достига до мъртва точка. Трудно могат да се оформят отделни фази, защото след втората половина на 1899 г. има само спорадични прояви, свързани с някои международни събития. Поради финансови трудности правителството на Д. Греков решава и Народното събрание спира строежа на участъка Кюстендил-Гюешево, с което е предрешена съдбата на целия обект. Игнорирани са постиженията на дипломацията, като полученото везирско тескере е изоставено. Прекратени са усилията на българския предприемач. Единственият опит въпросът да се постави на международно ниво не

успява поради турската незаинтересованост. След 1899 г. активност има основно за обезщетяване на строителния предприемач. Етапът има пасивен характер с негативни последици за българската железопътна политика по отношение на Македония.

Между 1903 г. и 1912 г. се оформя втория период. Той преминава през три етапа – първият се припокрива със Стамболовистките правителства – май 1903 г.-януари 1908 г. Вторият етап се припокрива с управлението на демократите от началото на 1908 г. до средата на март 1911 г., а третият е оттогава до началото на Балканската война.

Първият етап преминава през четири фази – от началото на управлението до последните месеци на 1904 г., оттогава до края на 1906 г., от началото на 1907 г. до средата на май 1907 г. и от средата на май 1907 г. до средата на януари 1908 г. През първата фаза въпросът за железопътното свързване с Македония отново е актуализиран. Използват се преките преговори с Турция за уреждане на двустранните отношения след Илинденско-Преображенското въстание. Българското правителство предлага в проектоспогодбата да залегне свързване по Скопското и Струмското направление. Понеже на този проблем се отдава второстепенно значение, а и турската страна демонстрира несъгласие, Стамболовисткото правителство се съгласява на компромис, като в окончателния протокол е констатирана само необходимостта от жп свързване между двете държави, без да се указват конкретните трасета. През втората фаза – от последните месеци на 1904 г. до края на 1906 г., дипломатическите усилия са спрени за сметка на приоритетното решаване на проблемите, свързани с Илинденско-Преображенското въстание. Правителството обръща внимание на вътрешнополитическия аспект, като са осигурени средства, проведени са процедурите и е подновено изграждането на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница при Гюешево. Трасето по р. Струма, въпреки че влиза в държавната програма, не е започнато за реализация. Третият етап започва с началото на турско-български преговори по редица проблеми, провеждани в Цариград, сред които и железопътното свързване. За стамболовистите този въпрос е един от приоритетите и усилията се насочват към проекта към Скопие. Изработена е стратегия, подготвена е външнополитическата подкрепа на Австро-Унгария и Германия. В средата на май 1907 г., границата между предпоследната и последната фаза, Турция противопоставя на Скопското направление своя приоритет за свързване по долината на р. Струма. В сложна външнополитическа обстановка българското правителство е принудено да се съгласи и с него, но да запази първенстващото значение на проекта към Скопие. Австроунгарската и германската подкрепа не оказват съществено значение, още повече първата държава се подозира в противоположни действия. Двете велики сили в този момент актуализират своите проекти за Новопазарска и Багдатска железница и саботират

реформите в Македония. Особено активно е сръбското и италианското противодействие, като балканската държава се стреми да актуализира Адриатическия си проект. Вследствие на турското несъгласие, подсилено от чуждестранния натиск, преговорите са провалени. Единствено продължава изграждането на българския участък Радомир-Кюстендил-Гюешево.

Вторият етап съвпада с управлението на Ал. Малинов. Той преминава през две фази, с граница в средата на 1910 г. Първата фаза започва с много динамични събития, свързани с изостряне на железопътното съперничество на Балканите. Австро-Унгария с германска подкрепа не само актуализира Новопазарския жп проект, но и работи за получаване на монопол върху всички строителни обекти в Западните Балкани. За да противодействат, останалите велики сили застават зад сръбския проект за Адриатическа железница. Българското правителство се опитва да постигне своите цели, като залага на приоритетното трасе към Скопие. Изоставени са направените компромиси от предходния кабинет. Следва се стратегията първо да се обезпечи строителна компания, подкрепена финансово от България, и с осигурена дипломатическа подкрепа да се получи концесия и да се подпише двустранно споразумение. Преговаря се с редица предприемачи, но не се постига взаимноизгодно споразумение. Дипломатическата подкрепа също не е осигурена по категоричен начин. Младотурската революция и обявяването на Независимостта на България променят външнополитическата ситуация. Железопътното свързване е поставено на преговорите в Цариград, но не получава задоволително решение. Турция противопоставя отново като контрапроект Струмското направление. Демократическият кабинет проявява твърдост и първоначално отказва да направи компромис. Във вътрешнополитически план продължава изграждането на жп линията, като до Кюстендил е открита на 26 юли 1909 г., а до Гюешево след едногодишно закъснение – на 16 юли 1910 г. Втората фаза преминава с промяна на българската железопътна политика. Правителството се съгласява да преговаря и за Струмското направление, дори активизира усилията си за построяването на своя участък. Турското шикалкавене продължава и се допълва от внимателен опит да се лансира нов проект по долината на р. Брегалница.

Третият етап започва в началото на управлението на Ив. Е. Гешов и преминава в три фази – от средата на март до края на септември 1911 г., от началото на октомври 1911 г. до края на февруари 1912 г. и от началото на март до края на септември 1912 г. През първата фаза железопътният въпрос се усложнява допълнително от официалното турско предложение за изоставяне на двете лансирани направления за сметка на трети вариант по р. Брегалница – Градско-Щип-Кочани-Царево село-българската граница. Кабинетът на Ив. Е. Гешов бързо се противопоставя. Втвърдяването на позицията му е съпроводено със спирането на всички действия, предпри-

ети към проекта Радомир-Дупница-Кочериново. Те обаче не възпират турската страна, която включва своята идея сред ангажиментите на Френската генерална режия. Турската позиция се променя едва след избухването на войната с Италия. В началото на октомври 1911 г. започва втората фаза, през която постепенно Високата порта се отказва от предишните си предложения и се съгласява с варианта първо да се изгради Скопското трасе. През този етап в България се обмислят алтернативи на свързването по р. Струма, като се проучва вариант през Самоков за Дупница. Третата фаза започва с окончателното турско съгласие за свързване по Скопското направление. То съвпада по време със сключването на българо-сръбски договор, като в един от членовете се допуска дележ на Македония и значителна част от трасето попада в определената като спорна за двете държави зона. През фазата е регистриран един от най-големите успехи на българската железопътна политика – подписан е протокол за определянето на вододелния тунел под местността Деве баир, в близост до гара Гюешево. Заедно с турските представители участват и инженери от Компанията за експлоатация на Източните железници, които демонстрират интерес към изграждането на обекта. Последващите събития не довеждат до сключването на двустранен договор, като Турция известно време протака, а с обявяването на мобилизацията преди Балканската война железопътният въпрос губи актуалност.

Войните от 1912 г. до 1918 г. обособяват третия период на българската железопътна политика. Той преминава през три етапа – октомври 1912 г. – септември 1915 г., октомври 1915 г. – декември 1916 г. и януари 1917 г. – октомври 1918 г. Първият етап се разделя на две фази – от началото на Балканската война до края на Междусъюзническата и оттогава до началото на Първата световна война. През първата фаза България освобождава Източна Македония и превзема жп линията Дедеагач-Солун. Въпреки противоречията със съюзна Гърция тази линия се използва за военно снабдяване. Направени са проучвания за изграждане на линия по долината на р. Струма, което временно се поддържа като непосредствен държавен приоритет. Тази тенденция продължава и в следващата фаза, след края на Междусъюзническата война, с която България губи значителни територии и се ограничава само в рамките на Пиринския дял на Македония. Приоритетното му значение е потвърдено на законодателно ниво и е част от външнополитическите стремежи на държавата.

През втория етап, от началото на Първата световна война до края на 1916 г., сериозно се променя териториалната ситуация на Балканите. България първоначално освобождава Вардарска, а впоследствие и Югоизточна Македония. Този етап преминава през три фази – октомври-ноември 1915 г., декември 1915 г.-септември 1916 г. и октомври-декември 1916 г. През първата фаза е завзета жп мрежата във Вардарска Македония, като

на голяма част е възстановено движението. През втората фаза възстановителните процеси продължават, като по редица обективни причини експлоатацията на нормалните линии е поверена на германските съюзници. Започва изграждането на две подвозни линии към фронта, доминирани от военните теснолинейки. Неподготвена за подобен развой на събитията, България внася жп парк от Германия и усвоява нейния опит. С ограничената ѝ подкрепа започва строежът на дековилката по Струмската долина, а българската помощ се използва за подвозната линия Градско-Прилеп-Битоля. Усъвършенствани са армейските железопътни подразделения. През третата фаза основната част от двата проекта са завършени. България, присъединявайки Югоизточна Македония, започва да експлоатира участъка Окчилар-Демир Хисар за военни цели.

Третият етап преминава през две фази – от януари 1917 г. до януари 1918 г. и от февруари 1918 г. до края на бойните действия на Първата световна война. Първата фаза се характеризира с разгръщането на мащабно железопътно строителство. През него са построени редица клонове и част от основната линия по долината на р. Струма. Изграден е участъкът Дреново-Плетвар, с което е реализиран проектът за дековилка Градско-Кажани. Построена е линията Скопие-Кичево от трасето до Охрид. През втората фаза е приет закон за изграждането на три свързващи железници, но дискусията в Народното събрание дооформя стратегия за развитие на Македония. Приетите направления Гюешево-Куманово, Радомир-Демир Хисар и Кюстендил-Градско са първата част от мрежа с още три линии – свързването с Бяло море по р. Струма, Скопие-Охрид и Градско-Битоля. През етапа продължава доизграждането на започнатите обекти и планирането на нови дековилки. Липсата на железопътен парк обаче е един от основните фактори за нереализирането на повечето от строежите. С подписване на Солунското примирие остават за доизграждане няколко десетки километра от трите основни теснолинейки в районите на Демир Хисар, Битоля и Охрид.

От 1878 г. до 1918 г. България полага големи усилия за успешно реализиране на железопътната си политика по отношение на Македония. Тя се възприема като важен елемент от държавната стратегия за осъществяване на националното обединение. Постигнати са редица резултати, но най-важният от тях – директното железопътно свързване, не е осъществен. Той остава за реализация в последващ период от време.

ПОСЛЕСЛОВ

АСПЕКТИ НА БЪЛГАРСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ПОЛИТИКА СЛЕД ПЪРВАТА СВЕТОВНА ВОЙНА

С подписването на Ньойския договор на 27 ноември 1919 г. България е принудена да отстъпи редица свои територии на съседите си. На корекция е подложена границата в Македония, като Сърбо-Хърватско-Словенското кралство (наречено по-късно Югославия) получава района на гр. Струмица. В пределите на Царството остава само Пиринският дял на географската област, който обхваща горното течение на р. Места и средното на р. Струма. Отстъпени са още Западните покрайнини и Западна Тракия. Загубен е излазът на Бяло море. Наложени са редица ограничения върху въоръжените сили и огромни по размер репарации. Направените през войната инвестиции не са взети предвид при определяне на тяхната стойност. Според чл. 48 на договора победителите се задължават да гарантират свободен икономически излаз на България на Егейско море, но условията за предоставянето му допълнително трябва да се уточняват.[1]

Части от географската област Македония попадат в четири държави. Югославия контролира Вардарския дял, България – Пиринския, а Албания – периферни райони около Охридското езеро. Най-съществената част – Егейската, продължава да се притежава от Гърция. След конференцията в Сан Ремо (1920 г.) към нейната територия е включена Западна Тракия, а според Севърския договор (1920 г.) получава Източна Тракия и земи в Мала Азия. В така очертаната конфигурация българския беломорски излаз може да се реализира единствено през гръцките предели.

Още веднага след Ньойския договор земеделското правителство на Ал. Стамболийски обмисля различни варианти за прилагане на чл. 48. Обсъждат се възможности това да стане посредством обособяването на автономна Тракия. Дискутира се схемата за установяване на български суверенитет върху една жп линия и пристанище на Бяло море, а най-вероятният избор пада върху трасето Одрин-Дедеагач. Някои специалисти предлагат като изход Струмската долина и пристанището Кавала. Правителството прави опити да реши въпроса на различни международни форуми, като специално внимание е отделено на Генуазката (1922 г.) и Лозанската конференция (1922-1923 г.) . В Лозана, където се разглежда мирният договор с Турция след успешната война против Гърция и териториалните промени в Тракия, българската дипломация се стреми да получи максимални отстъпки. Премиерът Ал. Стамболийски вижда три варианта за получава-

не на Беломорския излаз – през автономна Тракия, през Западна Тракия, върната на България, или през Западна Тракия под съглашенски контрол, както е според статута на Ньойския договор. Жп линията през Одрин до Дедеагач с пристанището под суверенитета на Царството се възприема като основен приоритет. Гръцко предложение за реципрочна размяна на територии предвижда отстъпването на 10 км ивица, успоредна на р. Марица, до Дедеагач, срещу част от Родопите до р. Арда, но то е отклонено. Друга възможност за Атина е осигуряване на свободен достъп до Солунското пристанище. Специална подкомисия изработва вариант за предоставяне под наем на трикилометрова зона от Дедеагач до Макри за 99 г., а жп линията, преминаваща през нея, да се постави под международен контрол на осем държави. Дискусията на различни предложения не довежда до оформяне на окончателно споразумение и Беломорският излаз остава без решение на конференцията.[2]

През земеделското управление е обърнато внимание и на железопътното развитие на държавата. Строените за военни цели дековилки са прехвърлени под контрол на БДЖ, включващо Струмското направление Радомир-Г. Джумая-гръцката граница и клоновете до Бобов дол, Рила и Петрич. Участъкът от границата до с. Припечено е демонтиран. Гласуван е закон и започва изграждането на теснолинейката (760 мм) Саранбей-Лъджене-Неврокоп с клоновете Пазарджик-Елидере и до Батак. Проучван през войната, този обект е стартиран през 1921 г. Основният начин на строителство, който въвеждат земеделците, е посредством редовната и временната трудова повинност. Чрез нея България се стреми да компенсира наложените ограничения върху въоръжените сили и липсата на достатъчно финансови ресурси за инфраструктурните обекти на страната.[3]

Усилията са продължени след преврата от 9 юни 1923 г. Първият сговористки кабинет, ръководен от Ал. Цанков, също съсредоточава вниманието си върху чл. 48 за излаз на Бяло море. В този контекст се избягват или се противопоставят на лансираните идеи той да се замести с предоставяне на свободна зона на Кавалското или Солунското пристанище. Въпреки противопоставянето се обсъжда свързването с дековилка по р. Струма в участъка Петрич-Демир Хисар.[4] Действието е продиктувано от желанието за износ на български въглища за Гърция и през Солун за Западна Европа.[5] Направлението е включено в закона от 1925 г. за разширяване на жп мрежата на страната, в който се предвижда замяната на теснолинейката с нормална линия. Първоначалните усилия са съсредоточени в участъка Радомир-Дупница, а след това от Дупница до Г. Джумая.[6]

Второто сговористко правителство възприема следваната политика от своите предшественици. Премиерът А. Ляпчев и външният министър А. Буров отклоняват гръцките предложения, подкрепяни от британската дипломация, излазът да се реализира през Солун. Трасето по долината

на Струма се възприема като съвсем друг проект. Дискусията се насочва към широчината на междурелсието на свързващия участък. България започва възстановяването на дековилката Припечено-Кулата и я въвежда в експлоатация през 1929 г. Трансграничният потенциал на направлението се обсъжда в контекста за изграждане на коридор от Балтийско до Бяло море. Полша показва склонност той да се реализира през Солун. Гърция е удовлетворена, но Румъния шикалкави за мястото на моста на Дунав с България. Югославия се стреми да привлече потенциалния трафик през своя територия и се противопоставя. Въпросът се дискутира на проведените балкански конференции (1930-1933 г.), без да се постигне конкретен резултат.[7] При управлението на второто сговористко правителство са открити за експлоатация: през 1926 г. теснолинейката Саранбей-Лъджене (38,5 км); през 1927 г. Лъджене-Чепино баня (2,9 км); през 1928 г. участъкът Пазарджик-Варвара (16,7 км); през 1929 г. е възстановена дековилката Припечено-Кулата (14,8 км); а през 1930 г. е пусната нормалната линия Радомир-Дупница (42,8 км).[8] Железопътните обекти към долината на р. Места и по Струмското направление продължават да се държавен приоритет и аспект на българската железопътна политика към географската област Македония.

Външно- и вътрешнополитическите аспекти се следват и при управлението на Народния блок. Дипломатическите усилия довеждат до приемането на Солунската конференция през 1933 г. като препоръка балканските правителства да пристъпят към изграждането на жп линия Букурещ-София-Солун. Единствено Югославия показва несъгласие. Неуспешни са опитите да се договори строителството на мост на р. Дунав при подготовката на Балканския пакт. Със сключването му България изпада в изолация. Световната икономическа криза нанася удар и върху железопътното строителство в страната. По обектите се работи мудно и нови участъци не са въведени в експлоатация.[9]

След превратa от 19 май 1934 г. се запазват основните параметри на следваната политика. Новост е дискутирането на железопътните връзки между България и Югославия. При посещението на крал Александър в края на септември 1934 г. в София са обсъдени възможностите за строителство на линиите Гюешево-Куманово и Видин-Неготин. Направлението към Вардарска Македония отново получава актуалност, но на дипломатическото поле.[10] Струмското трасе остава заложник на международните противоречия. Конференцията между България, Гърция, Румъния, Югославия, Полша и Турция в Букурещ през 1938 г. остава без резултат. От Белград категорично се противопоставят на проект, който ги заобикаля.[11] Железопътното строителство по трасетата продължава. През 1937 г. е открит участъкът Дупница-Г. Джумая (32,4 км). За временна експлоатация е въведена теснолинейката Чепино баня-Якоруда (43,7 км). Заедно с учас-

тъка Якоруда-Белица (15,4 км) те за открити през 1939 г. Строителството на юг е продължено.[12]

Съществени промени на българската железопътна политика настъпват след 6 април 1941 г. Присъединяването на нови територии във Вардарска Македония и Беломорието създава възможност за реализацията на редица проекти. Приет е закон за разширяване на железопътната мрежа, който включва обектите Гюешево-Куманово, Кочани-Царево село-Г. Джумая и дековилката Кулата-Демир Хисар. След откриването на участъка от нормалната линия Г. Джумая-Крупник, за достроряване остава разстоянието Крупник-Демир Хисар. Възстановява се демонтираната железница Карасули-Килиндир.

Първо е изградена дековилката Кулата-Демир Хисар (18,2 км), която струва 9873985 лв. Пусната е за експоатация на 8 декември 1941 г. Чрез нея се осъществява първият проект за пряка връзка между България и географската област Македония. Между 15 юли и 15 ноември 1943 г. е възстановена линията Карасуле-Килиндир (26,5 км) за стойността от 65 мил. лв. През 1943 г. е открит и участъкът Белица-Банско (18 км) от проекта към Неврокоп. При излизането на България от Тристранния пакт в началото на септември 1944 г. другите обекти са в процес на строителство. По приоритета на държавата – нормалната линия Крупник-Демир Хисар (81 км), са направени вложения на стойност 1244746523 лв. За Гюешево-Куманово (105 км) са изразходвани 525974673 лв, а за Г. Джумая-Кочани (127 км) – 313365208 лв. В географската област Македония под различни форми са направени вложения в размер на 2158960389 лв, или над 91% от средствата за железопътно строителство за новите земи. Сумата е сравнима и дори надминава постигнатото през Първата световна война, когато за Македония са отделени 88,9% от инвестициите в този сектор. Най-същественото постижение е осъществяването на първото директно свързване, което, макар и като дековилка, реализира усилията на дълговременна железопътна политика.[13]

Този резултат има краткотрайно значение, защото след 1944 г. при възстановяване на предвоенното териториално статукво теснолинейката е прекъсната. Поради усложнените българо-гръцки отношения не е пусната и нормалната линия в редовна експлоатация. Тя е открита в участъка Крупник-Ген. Тодоров (бившето Припечено) (54 км) на 1 декември 1945 г. Теснолинейката Банско-Добринище (6,6 км), последна част от проекта по р. Места, е пусната на 9 декември 1945 г.[14] Комунистическото сближаване между България и Югославия оказват първоначално позитивно влияние за свързващите проекти. На двустранната среща в Блед (края на юли-началото на август 1947 г.) се обсъжда реализирането на жп линиите Гюешево-Куманово, Ген. Тодоров-Петрич-Щип и Видин-Зайчар.[15] Последвалата криза след решенията на Коминформбюро замразява проектите и

едва след затопляне на отношенията българската страна отново повдига въпроса. На два пъти, през 1955 г. и 1957 г., се иска свързване на жп линиите между Гюешево и Крива паланка.[16] През целия социалистически период обаче резултат не е постигнат. Успех е отбелязан с реализирането на Струмското направление. Вследствие на подписани през 1964 г. споразумения с Гърция е изграден свързващият участък Ген. Тодоров-Сидирокастрон и на 30 май 1965 г. тържествено е открит за експлоатация. След прекъсване на дековилката това е първата линия с нормално междурелсие, функционираща между България и Егейска Македония.[17]

Промените, настъпили в Източна Европа, и разпадът на Югославия довеждат до нови процеси. С появата на независима Република Македония отново се актуализира свързването с Вардарската долина. Лансират се трансевропейски инфраструктурни проекти. Между България, Република Македония и Албания се предвижда изграждането на транспортен коридор № 8. Непрекъсната жп линия от Черно до Адриатическо море е един от елементите му. Водят се преговори и между България и Република Македония. Подписан е договор за изграждането на трасето от Гюешево до Беляковци, спирка в близост до Куманово.[18] Македонската страна започва изграждането на първия етап Беляковци-Крива паланка, но официално, поради липса на средства, замразява обекта. Дипломатическата активност е единствен индикатор за актуалността на проекта между София и Скопие в началото на XXI в.

БЕЛЕЖКИ

1 Ньойски договор. С., 1994, 16-18.

2 **Караганев, Р.** България и нейната insufficientia pulmonum или националната кауза за излаз на Бяло море 1919-1941. С., 2005, 27-156.

3 **Деянов, Д.** Железопътната мрежа в България 1866-1975. С., 2005, 116-121, 134-135.

4 **Караганев, Р**. Цит. съч., 157-202.

5 **Джонев, А.** Въпросът за железопътно свързване по долината на р. Струма в българо-гръцките отношения (1926-1931 г.). – Трудове на научна група Исторически музей – Кюстендил, Т. 2, Кюстендил, 2002, с. 72.

6 **Деянов, Д.** Цит. съч., с. 144, 163.

7 **Джонев, А.** Цит. съч., 72-75; За моста на Дунав и коридора Бяло-Балтийско море по-подробно вж.: **Саздов, Д., П. Пенчев.** Проектите за свързване на българските и румънските железници между двете световни войни (с оглед изграждането на транспортен коридор до Солунското пристанище). – Известия на ИМ-Кюстендил, т. 11, Кюстендил, 2005, 166-170.

8 **Деянов, Д.** Цит. съч., 131-139, 144.

9 **Саздов, Д., П. Пенчев.** Цит. съч., 171-175.

[10] **Спасов, Л.** България, великите сили и балканските държави 1933-1939 г. С., 1993, с. 35.
[11] **Саздов, Д., П. Пенчев.** Цит. съч., с. 177.
[12] **Деянов, Д.** Цит. съч., 163-167, 172.
[13] **Джонев, А.** Българските железопътни строежи в Македония през Втората световна война (1941-1944 г.). – В: Известия по история. Т. 3. В чест на 20 г. на специалност „история" в правно-исторически факултет на ЮЗУ „Неофит Рилски" Благоевград. (под печат)
[14] **Деянов, Д.** Цит. съч., 207-212.
[15] **Мичев, Д.** Македонският въпрос и българо-югославските отношения 9 септември 1944-1949. С., 1994, с. 314.
[16] ЦДА, ф.1Б, оп.6, а.е. 3475, л.1.
[17] **Деянов, Д.** Цит. съч., с. 264.
[18] Държавен вестник, бр. 66, 23 юли 1999 г.; бр. 80, 10 септември 1999 г.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. АРХИВНИ ДОКУМЕНТИ

Централен държавен архив
Фонд 3к – Монархически институт
Фонд 52к – Рачо Петров
Фонд 132к – Стоимен Сарафов
Фонд 134к – Александър Людсканов
Фонд 157к – Министерство на железниците, пощите и телеграфите – Главна дирекция на железниците и пристанищата
Фонд 173к – Народно събрание
Фонд 176к – Министерство на Външните работи и изповеданията
Фонд 284к – Министерски съвет
Фонд 304к – Българска легация във Виена
Фонд 321к – Българска легация в Цариград и Анкара
Фонд 322к – Българска легация в Атина
Фонд 334к – Българско генерално консулство в Солун
Фонд 335к – Българско консулство в Скопие
Фонд 382к – Българска легация в Париж
Фонд 568к – Иван Е. Гешов
Фонд 600к – Константин Стоилов
Фонд 678к – Йордан Данчев
Фонд 1007к – Михаил Такев
Фонд 1452к – Богдан Морфов
Фонд 1880к – Иван Ст. Гешов

Български исторически архив при Народна библиотека "Св. Св. Кирил и Методий"
Фонд 5 – Киряк Цанков
Фонд 13 – Димитър Станчов
Фонд 14 – Григор Начович
Фонд 63 – Стефан Стамболов
Фонд 256 – Димитър Тончев
Фонд 266 – Рачо Петров
Фонд 290 – Димитър Греков
Фонд 317 – Стефан Паприков
Фонд 597 – Иван Грозев

Научен архив на Българска академия на науките
Фонд 17к – Михаил Сарафов
Фонд 42к – Христофор Хесапчиев

Централен военен архив
Фонд 2552 – Трета строителна железопътна дружина
Фонд 2553 – Управление на железопътните съобщения

Държавен архив – Кюстендил
Фонд 25к – Градско общинско управление – Кюстендил
Фонд 264к – Йордан Василев
Фонд 269 к – Владимир Караманов

Регионален исторически музей – Кюстендил
Нова история, Основен фонд, инвентарен № 1710, 1761, 2000, 2132, 2168, 2190, 2807, 2834, 2837, 2855, 2867, 2889, 2898, 2902, 3024, 3415, 3417, 4411, 4980, 5575, 5872, 7977.
Научен архив, инвентарен № 89

Исторически музей – Петрич
Най-ново време, научно-спомагателен фонд, инв. № 25

Държавен архив на Република Македония
Фонд 17 – Министерство на външните работи на Кралство Сърбия
Фонд 18 – Кралско сръбско посолство в Лондон

2. ПУБЛИКУВАНИ ДОКУМЕНТИ

Австро-Унгария и България в документалното наследство на д-р Константин Стоилов 1883–1898. Сборник документи. С., 2002.

Андонов-Полјански, Хр. Избор от британската дипломатска кореспонденција за историјата на железниците во Македонија (1871–1896). – Гласник на ИНИ, Скопје, 1975, № 1.

Арбитражно дело между българското правителство и командитно дружество "Иван П. Златин и Сие". Мемоар представен на Арбитражния съд от главното предприятие. С., 1925.

Британски документи за историјата на македонскиот народ. Т. 3 (1848–1856). Скопје, 1982.

Британски документи за историјата на Македонија. Т. 4 (1857–1885). Скопје, 2003.

България в политиката на тримата императори 1879–1885. Германски дипломатически документи. Т. 1. С., 2004.

Българската делегация за мира. Документи по договора в Ньойи. С., 1919.

Външната политика на България. Документи и материали. Т.1, С., 1978; Т. 3, ч. 2, С., 1998.

Георгиев, В., Ст. Трифонов. Гръцката и сръбската пропаганди в Македония (края на XIX – началото на XX век). С., 1995.

Георгиев, В., Ст. Трифонов. История на българите 1878–1944 в документи. Т.1, ч. 2, С., 1996; Т. 2, Периодът на войните 1912–1918. С., 1996.

Грађа за историју македонског народа из архива Србије. Т. 3, кн. 1 (1868–1873). Београд, 1983; Т. 4 , кн. 1 (1879–1885). Београд, 1985; Т. 5, кн. 2 (1891). Београд, 1991.

Джонев, А. Документи за българските железопътни проекти към Македония преди Балканската война 1912–1913 г. – МПр, 2000, № 3.

Дипломатически документи по участието на България в Европейската война. Т. 2, 1915–1918 (до примирието). С., 1921.

Доклад на комисията за Конвенцията на Императорското Руско правителство с България и Конвенцията между Високата Порта, Австро-Унгария, Сърбия и България. Б.м., Б.д.

Доклад на парламентарната изпитателна комисия (назначена с решение на XVII ОНС в първата му извънредна сесия, в заседанието от 10 май 1914 г. за анкетиране кабинетите на Ив. Ев. Гешов и д-р Ст. Данев по цялото им управление – включително подготовката и водене на войната) Том първи. Войната, дипломатическата ѝ подготовка и дипломатически преговори. С., 1918.

Документи за българската история. Т. 4 С., 1942.

Д-р Владимир Бурилков. В Македония и Одринско. Младотурската революция видяна от специалния кореспондент на "Дневник". [С., 1998].

Изложение за състоянието на Кюстендилското окръжие през 1906–1907 г. Кюстендил, 1907.

Изложение за състоянието на Кюстендилското окръжие през 1909/1910 г. Кюстендил, 1910.

Испитателната комисия по злоупотребленията на Стамболовия кабинет от 22 август 1887 до 18 май 1894 година. С., 1895.

Китанов, В. Принос към дипломатическата история на България. Григор Начович и Българо-турското споразумение от 1904 г. Документален сборник. С., 2004.

Кореспонденция между Българското правителство и Командитно дружество "Ив. П. Златин и Сие" по постройка на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Приложение към Мемоара, представен на Арбитражния съд от Главното предприятие. С., 1925.

Македонија во меѓународните договори (1913–1940). Т. 1, Скопје, 2006.

Македония през погледа на австрийските консули 1851–1877/78. Т. 2. С., 1998.

Ньойски договор. С., 1994.

Обвинителен акт против бившите министри от кабинета на д-р В. Радославов през 1913–1918 г. С., 1921.

Обявяване на независимостта на България през 1908 г. С., 1989.

Помирителен съд между българското правителство и главното предприятие за построяване на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. Контрамемоар представен от правителството в отговор на мемоара на главното предприятие. С., 1925.

Протоколи на Кюстендилски окръжен съвет, първа редовна сесия, 1–23 септември 1897 г. Кюстендил, 1897.

Протоколите на Берлинский конгрес. Преведени и издадени от Т. Икономов. С., 1885.

Пълен сборник от закони и законодателни решения за построяването на българските държавни железници и пристанища от 1883 до 1913 год., заедно с изложенията на мотивите към тях. С., 1913.

Стенографски дневници на 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 13, 14, 15 и 17 ОНС.

Стефан Стамболов. Личен архив. Т. 1. С., 1997; Т. 5. С., 1997; Т. 6. С., 2001; Т. 10. С., 2001; Т. 14. С., 2003; Т. 15. С., 2003.

Тодоровски, Гл. Српски извори за историјата на македонскиот народ 1912–1914 г. Скопје, 1979.

Тотев, А., Г. Владимирова. Международни договори свързани с войните за обединението на българския народ от 1912–1913 г. С., 1994.

1918 Войнишкото въстание. Сборник от документи и материали. С., 1968.

3. ПЕРИОДИЧНИ ИЗДАНИЯ

Банков преглед (1908–1909); Беломорец, Солун (1912); Българин, Солун (1912); Военен журнал (1902); Държавен вестник (1883, 1895, 1905, 1910–1911, 1915, 1999); Железопътен сборник (1896–1899, 1909, 1912); Знаме (1897); Изгрев, Кюстендил (1901); Източно време, Цариград (1875); Левант таймс, Цариград, (1874); Македоно-одрински преглед (1906); Мир (1897–1899, 1908–1913, 1915); Нов век (1899); Нов отзив (1899); Ново време (1905); Право, Солун (1913); Пряпорец (1912); Рилски балкан, Дупница (1902); Свобода (1888, 1893, 1897); Сговор, Кюстендил (1909); Списание на българското икономическо дружество (1898, 1905, 1909); Списание на българското инженерно-архитектурно дружество (1894, 1897–1899, 1903, 1910, 1914); Струма, Кюстендил, (1902); Трибуна (1899); Труд, Радомир (1909); Турция, Цариград (1873); Търновска конституция (1888); Югозападна поща, Кюстендил (1909–1910).

4. ДНЕВНИЦИ И СПОМЕНИ

Атанас Шопов. Дневник, дипломатически рапорти и писма. С., 1995.

Български Екзарх Йосиф I. Дневник. С., 1992.

Ген. С. Савов, ген. К. Жостов. Интимните причини за погромите на България. С., 2000.

Д-р Константин Стоилов. Дневник. Част I – II. С., 1996.

Константин Иречек. Български дневник. Т. 1, 1879–1881; Т. 2, 1881–1884. С., 1995.

Иречек, К. Пътувания по България. С., 1974.

Малинов, А. Странички от нашата нова политическа история. С., 1993.

Македонија во делата на странските патописци 1849–1864. Скопје, 1992.

Македонија во делата на странските патописци 1875–1878. Скопје, 2001.

Морфов, Б. Относно железният превоз от Солун до Дедеагач и Чаталджа. – В: Македония 1912–1913 дневници и спомени. С., 1995.

Никола Обретенов. Дневници и спомени (1877–1939). С., 1988.

Николов, Кр. По театралните сцени на родината. С., 1980.

Попов, В. Работата на военния железничар на Битолския фронт. (Спомени). – ВИС, 1936, № 25.

Салабашев, И. Спомени. С., 1943.

Спомени от Михаил Ив. Македонски. С., 1925.

Хесапчиев, Хр. Служба на България в чужбина. Военнодипломатически спомени (1899–1914 г.). С., 1993.

5. ИЗСЛЕДВАНИЯ

Белов, Г. Мнение по въпроса за железните пътища в България. С., 1883.

Беров, Л. "Източните железници" в България (1873–1908г.). – ИПр, 1959, № 1.

Битоски, К. Положбата во Вардарска Македонија за време на бугарската окупација (1915–1918 година). – Гласник на ИНИ, Скопје, 1960, № 1–2.

Божинов, В. Земното кълбо не престава да се върти, ако ние и да спим. С., 2005.

Ботушаров, Г. Железопътната линия Радомир-Кюстендил-Турската граница. – Железопътен сборник, 1905, т. 15.

Ботушаров, Г. Доставка на железопътен материал през 1907 г. и причините за поскъпването му. – Железопътен сборник, 1907, т. 17.

Ботушаров, Г. Новите стремежи на Австро-Унгария и на балканските държави за постройка на железниците върху Балканския полуостров. – Железопътен сборник, 1908, т. 18.

Ботушаров, Г. Адриатическата линия в свръзка с линията Кюстендил-Куманово. – СпБИАД, 1910, № 52.

Българската армия в Първата световна война. Т. 1 (1915–1916). [С., 2005].

Влахов, Т. Отношенията на България и Централните сили по време на войните 1912–1918 г. С., 1957.

Влахов, Т. Турско-българското съглашение от 1904 г. – В: Сб. в памет на проф. Ал. Бурмов. С., 1973.

Вълчев, В. Страници от новата ни политическа история. Помирението с Русия. Признаването и закрепването на Фердинанд. Начало на личния режим. С., 1924.

Герасимова, В. Полог и неговото повразување со железница до Првата светска војна. – В: IV научен собир Полог низ вековите. Бигорски научно-културни собири (1978–1979 г.). Скопје, 1980.

Гогова, К. Кървава пруга. Скопје, 1965.

Головин, А. Княз Александър I Български (1879–1886). Варна, 1897.

Гоцев, Д. Националноосвободителната борба в Македония 1912–1915. С., 1981.

Грънчаров, Ст. Политическите сили и монархическият институт в България 1886–1894. С., 1984.

Грънчаров, Ст. България на прага на двадесетото столетие. Политически аспекти. С., 1986.

Гуче, В. Югоизточноевропейската политика на германския империализъм от края на XIX век до Първата световна война. – В: Българо-германски отношения и връзки. Материали и изследвания. Т. 2. С., 1979.

Дамянов, С. Френското икономическо проникване в България от Освобождението до Първата световна война (1878–1914). С., 1971.

Данчов, Й. Турските железници в Македония и Албания. – Железопътен сборник, 1911, т. 21.

Данчов, Й. Железопътната линия София-Самоков. – Железопътен сборник, 1911, т. 21.

Данчов, Ю. Половин век железопътна политика. – Архив на държавните железници и пристанища в България, 1928, № 1.

Данчов, Ю. Свързването на българските държавни железници с железопътните мрежи на съседните държави. – СпБИД, 1938, № 8.

Деведжиев, М. Основни начала за изграждане на железопътната мрежа в България в миналото. – ИПр, 1986, № 9.

Деведжиев, М. Построяване и значение на централната железопътна линия София-Варна. – ИПр, 1988, № 9.

Деведжиев, М. География на транспорта. С., 1996.

Деянов, Д. Железопътната мрежа в България 1866–1975. С., 2005.

Джалева, А., Е. Костов и др. История на железниците в България. С., 1997.

Джонев, А. Проектът за железопътна линия София-Кюстендил-Скопие в дискусиите на Народното събрание (1878–1910 г.). – Известия на ИМ-Благоевград. Т. 1, Благоевград, 1999.

Джонев, А. Кюстендилско-дупнишкият обществен спор в периода на Третото българско царство. – Трудове на научна група Исторически музей-Кюстендил. Т. 1. Кюстендил, 2001.

Джонев, А. Въпросът за железопътно свързване по долината на р. Струма в българо-гръцките отношения (1926–1931 г.). – Трудове на научна група Исторически музей – Кюстендил, Т. 2, Кюстендил, 2002.

Джонев, А. Отношението на България към проектите на Османската империя за железопътното им свързване в Македония. – В: 100 години от Илин-

денско-Преображенското въстание (1903 г.). Сборник доклади от международната научна конференция, София, 26–27 септември 2003 г. С., 2005.

Джонев, А. Железопътното развитие на Югозападните български земи през 50–70 години на XIX век. – Известия на Исторически музей – Кюстендил, т. 10. Кюстендил, 2005, 471–480.

Джонев, А. Железопътното свързване на България с Македония през второто управление на Стамболовистите. – В: 100 години от Рилския конгрес на ВМОРО. История и съвременност. Сборник доклади от международна научна конференция, Благоевград, 29–30 септември 2005 г. Кюстендил, 2006.

Джонев, А. Българската железопътна политика в Македония през Балканските войни. – В: Кюстендилски четения 2005 г. Мир и конфликти в Югоизточна Европа. С., 2006, 155–167.

Джонев, А. Българските железопътни строежи в Македония през Втората световна война (1941–1944 г.). – В: Известия по история. Т. 3. В чест на 20 г. на специалност „история" в правно-исторически факултет на ЮЗУ „Неофит Рилски" Благоевград. (под печат)

Джонев, А. Изграждането на жп линията Радомир-Кюстендил-Гюешево в началото на XX в. – Известия на Исторически музей – Кюстендил, т. 16. (под печат)

Джонев, А. Строителството на жп линията София-Гюешево в края на XIX в. – Трудове на научна група Исторически музей – Кюстендил, Т. 3. (под печат)

Джонев, А. Железопътното свързване с Македония в кюстендилско-дупнишкият обществен спор в края на XIX – началото на XX в. – В: Дупница и Дупнишко в борбите за национално освобождение, обединение и независимост. (под печат)

Димитров, С., К. Манчев. История на балканските народи 1879–1918. С., 1975.

Друмев, М. Боевете южно от с. Хума от 1. 09. 1917. до 31. 05. 1918 г. и действията на артилерията. С., 1924.

Дойнов, Н. Железниците в България. Основни моменти от тяхното развитие и икономика. С., 1952.

Доросиев, И. История на железниците. С., 1935.

Дуйчев, И. Македония в българската история. С., 1941.

Дървингов, П. Действията на 11-а пехотна Македонска дивизия от Криволак до Богданци 1915 г. С., 1920.

Елдъров, Св. Диверсионни акции по железопътните линии на Европейска Турция през Илинденско-Преображенското въстание 1903 г. – Известия на института по военна история и военноисторическото научно дружество, т. 49, 1990.

Елдъров, Св. Сръбската въоръжена пропаганда в Македония (1901–1912). С., 1993.

Железопътният транспорт в България (1866–1983). С., 1987.

Захариев, Й. Каменица. С., 1935.

Зографски, Д. Економските и стратешките аспекти на железниците во Македонија до крајот на Првата светска војна. – Гласник на ИНИ, Скопје, 1989, № 1.

Иванов, Й. Северна Македония. С., 1906.

Иванов, Н. Балканската война 1912–1913 год. Част втора. Действия на Втора армия срещу съюзниците през 1913 год. С., 1925.

Иванчев, Е. 95 години от построяването на железопътната линия София-Гюешево. – Обучение по география, 2005, № 6.

Икономиката на България до социалистическата революция. Т. 1. С., 1969.

Илчев, И. България и Антантата през Първата световна война. С., 1990.

Историја на железниците во Македонија 1873 – 1973. Скопје, 1973.

Иширков, А. Географската връзка на Македония с България. – МПр., 1925, № 4.

Иширков, А. Македония. Име и граници. – МПр, 1927, № 1.

Йосифов, А. Железопътните войски в България 1888–1945. С., 1991.

Каменов, П. Дневникът на генералния консул на Австро-Унгария в София Стефан Буриян от 1889–1890 г. – Известия на държавните архиви, т. 55, 1988.

Каменов, П. Железопътният въпрос в балканската политика на Австро-Унгария за периода 1878–1898 г. – Известия на Националния исторически музей – София, т. 14, Велико Търново, 2004.

Караганев, Р. България и нейната insufficientia pulmonum или националната кауза за излаз на Бяло море 1919–1941. С., 2005.

Каракулаков, П. Сравнение между две дадени трасета на линията София-Перник по отношение на Експлоатацията. – СпБИАД, 1894, № 2–3.

Караманов, В. Кукуш и околията му и българското управление в тях през войните на 1912–1913 г. Кюстендил, 1929.

Караманов, В. Дойран и околията му и българското управление през войните 1912–1913 г. Кюстендил, 1931.

Кацаркова, В. Експлоатацията на подземните богатства и железопътната мрежа на България и част от Сърбия от Германия през Първата световна война (1915–1918). – Известия на Българското историческо дружество, № 28, 1972.

Колев, В. Завземането на Източните железници през 1908 г. – История, 1998, № 4–5.

Коледаров, П. Името Македония в историческата география. С., 1985.

Колушки, Г. Железопътната линия София-Радомир-Македонската граница. – СпБИД, 1897, № 2–3.

Косев, К. За капиталистическото развитие на българските земи през 60-те и 70-те години на XIX век. С., 1968.

Косев, К., Ст. Дойнов. Възкресението на България през 1878 г. С., 1999.

Костов, Ал. Развитие на железниците в Гърция до 1912 г. – Железопътен транспорт, 2004, № 7–8.

Костов, Ал. Железниците в Сърбия до Балканските войни. В: Юбилеен сборник – Изследвания в чест на 80-годишнината на проф. Кръстьо Манчев. С., 2006.

Костов, Е. Генерал Рачо Петров и строителството на железопътната линия Радомир-Кюстендил-турската граница. – ИПр, 1991, № 10.

Костов, Е. Транспортната проблематика и институтът за конституционната министерска наказателна отговорност в България (1895–1923 г.). С., 1999.

Костов, Е. Арбитражното дело между българската държава и главното предприятие за постройката на жп линията Радомир-Кюстендил-турската граница (1925–1927 г.). – Известия на ИМ-Кюстендил, т. 11. Кюстендил, 2005.

Кръстев, Й. По пътя към столетието. С., б.д.

Кънчов, В. Търговската важност на железния път София-Кюстендил-Скопие. – СпБИД, 1897, № 8.

Кънчов, В. Избрани произведения. Том втори. Град Скопие. Сегашното и миналото на град Велес. Македония етнография и статистика. С., 1970.

Лалков, М. Балканската политика на Австро-Унгария (1914–1917 г.). С., 1983.

Лалков, М. България в Балканската политика на Австро-Унгария 1878–1903. С., 1993.

Лудогоров, Р. Възстановяване на ж.пътните съобщения в долините на Нишава, Морава и Вардар през световната война. – ВИБ, 1931–1932, № 7–8.

Лудогоров, Р. Дейността на ж.-п. части през Световната война в пределите на Царството и в окупираните земи. – ВИБ, 1932–1933, № 3–4, № 5–6, № 7–8, № 9–10; 1933–1934, № 1–2.

Лудогоров, Р. Дейността на железопътната дружина през Световната война 1915–1918. – ВИС, 1931, № 3.

Лудогоров, Р. Формиране управлението на железо-пътните съобщения (УЖС) в София. – ВИС, 1932, № 6.

Лудогоров, Р. Обслужване и експлоатация на железо-пътните линии в пределите на Царството и окупираните земи от германски ж.-п. части през Световната война (1915–1918 г.). – ВИС, 1932, № 8.

Лудогоров, Р. Охраната на ж.-п. линии и комендантска служба по станциите в пределите на Царството и в окупираните земи през Световната война (1915–1918 година). – ВИС, 1933, № 11.

Лудогоров, Р. Военни превозки по българските железници през Световната война (1915–1918 год.). – ВИС, 1934, № 16.

Майор Хубер. Турските железници в Европа, Азия и Сирия. – Железопътен сборник, 1908, т. 18.

Македония като природно и стопанско цяло. С., 1945.

Македония история и политическа съдба. Т. 1. С., 1994.

Марков, Г. България в Балканския съюз срещу Османската империя 1912–1913. С., 1989.

Марков, Г. Българското крушение 1913. С., 1991.

Марков, Г. Голямата война и българският ключ за европейския погреб 1914–1916. С., 1995.

Марков, Г. Нашумелите международни афери на Третото българско царство. С., 1998.

Марков, Г. Голямата война и българската стража между Средна Европа и Ориента 1916–1919 г. С., 2006.

Милосављевић, Св. Железнице колосека 60. см. и њихова примена на Солунском фронту 1916.–1918. године. – Ратник, Београд, 1922, № 7.

Милошев, В. Сведения за организацията на теснолинейните железници и използването им от нашата армия през войната 1915–1918 година. – ВИБ, 1923, № 6.

Милошев, В. Как се построи тясната (60 см.-ова) ж.-пътна линия "Скопие (Жостов)-Тетово-Гостивар-Кичево-Охрид". – ВИБ, 1931–1932, № 5–6.

Минков, С. Съглашенските войски в Югозападна България (края на 1918–1919 г.). – Известия на ИМ-Кюстендил, т. 11. Кюстендил, 2005.

Миноски, М. Плановите на Австро-Унгария за директна железничка врска Виена – Солун преку Босна (1869–1902). – Гласник на ИНИ, Скопје, 1974, № 3.

Михайлов, Р. Железопътните строежи през време на световната война 1915–1918 г. – Архив на държавните железници и пристанища в България, 1933, № 5.

Михайлова, А. Народният поет Иван Вазов в Перник. – Известия на ИМ – Кюстендил, т. 7. Кюстендил, 1997.

Мичев, Д. Развитието на капитализма в България (1885–1894) и икономическата политика на Стамболовия режим. – Във: Вътрешната политика на България през капитализма 1878–1944. С., 1980.

Мичев, Д. Македонският въпрос и българо-югославските отношения 9 септември 1944–1949. С., 1994.

Мишев, Р. Австро-Унгария и България 1879–1894. Политически отношения. С., 1988.

Мончов, П. Железопътната линия София-турската граница през Кюстендил или Дубница. – СпБИАД, 1897, № 5–6.

Морфов, Б. Политическите преговори и сплетни относно свързването на Българската държавна железопътна мрежа с железопътните мрежи на другите европейски държави от 1880 до 1938 г. – СпБИД, 1938, № 8.

Найденов, К. Снабдяването на армията във време на война. С., 1925.

Националноосвободителното движение на македонските и тракийските българи 1878–1944. Том първи. Борби за запазване единството на българската нация 1878–1893. С., 1994.

Николић, Ј. Историја железница Србије, Војводине, Црне горе и Косова. Београд, 1980.

Николов, П. Няколко думи върху нашите железници. С., 1892.

Николова, В. Народната партия и буржоазната демокрация. Кабинетът на Константин Стоилов (1894–1899). С., 1986.

Оманова, Р. Второто народнолиберално правителство и сръбската пропаганда в Македония (1903–1908 г.). – ВИС, 1986, № 6.

Пантев, А. Англия срещу Русия на Балканите 1879–1894. С., 1972.

Паскалева, В. Икономическото проникване на Австрия (Австро-Унгария) в българските земи от Кримската война до Освобождението. – Известия на института за българска история, т. 7, 1957.

Пенчев, П. Българо-турското споразумение от март 1904 г. и неговото приложение. – Известия на държавните архиви, т. 87, 2004.

Петров, И. Войната в Македония (1915–1918). С., 2008.

Петров, М., Ив. Стоянов. Политиката на първото българско правителство след Освобождението (юли-ноември 1879 г.). – ИПр, 1980, № 2.

Петров, Т. Демонстративните действия на съглашенските войски по долината на Струма в края на 1916 г. – ВИС, 2006, № 1–2.

Петровски, Т. Железничката линија Гостивар-Кичево. ЖТП-Белград, б.д.

Попов, Ж. Проблеми на вътрешната политика на второто народнолиберално правителство (1903–1908). – Във: Вътрешната политика на България през капитализма 1878–1944. С., 1980.

Попов, Ж. Народнолибералната (стамболовистката) партия в България 1903–1920. С., 1986.

Попов, Ж. Кюстендилски окръг – икономика, партии и борби 1878–1918. Кюстендил, 1992.

Попов, Р. България и железопътните проекти на Балканите през първата половина на 1908 г. – ИПр, 1972, № 3.

Попов, Р. Австро-Унгария и реформите в Европейска Турция 1903–1908. С., 1974.

Попов, Р. Балканската политика на България (1894–1898). С., 1984.

Попов, Р. Строителството на стратегическата железница от Белово през Вакарел за София (1888–1894 г.). – ВИС, 1995, № 1.

Прилеп и Прилепско низ историјата. Книга прва. От праисторијата до крајот на Првата светска војна. Прилеп, 1971.

Радев, С. Строителите на съвременна България. Т. 1. С., 1990.

Радославов, Г. На железопътния кръстопът между Изтока и Запада на Балканите (Към въпроса за изграждането на ж.п. мрежата на Югозападна България). – В: Следвоенна България между изтока и запада. Сборник от национална научна конференция, Хасково, 27–28 февруари 2004 г. С., 2005.

Радославов, Г. Изграждане на жп линията Перник-Радомир и нейното икономическо и стратегическо значение. – Известия на РИМ – Перник, т. 1, Перник, 2008.

Саздов, Д., П. Пенчев. Проектът за Родопската железница и за мост над река Дунав 1913–1915 г. – В: 90 години Балканска война (сборник от международна конференция). Кърджали, 2002.

Саздов, Д., П. Пенчев. Проектите за свързване на българските и румънските железници между двете световни войни. (с оглед изграждането на транспортен коридор до Солунското пристанище). – Известия на ИМ Кюстендил, т. 11. Кюстендил, 2005.

Саздов, Д., П. Пенчев. Дунав мост 100 години дипломация и политика. С., 2006.

Самсоров, В. Железниците през войните. – В: Сб. 50 години държавни железници в България 1888–1938. С., 1938.

Сарафов, Ст. Железопътната линия София-македонската граница. Кюстендил, 1896.

Сарафов, Ст. Точките и условията, при които би трябвало да стане свързването на нашата ж-пътна мрежа с ж-пътните линии на съседните на България държави. – СпБИАД, 1908, № 5–6.

Сидовски, К. Плановите на Италија за изградба на железници во Европска Турција со посебен осврт на Македонија (1870–1903). – Историја, Скопје, 1984, № 2.

Силянов, Хр. Освободителните борби на Македония. Т. 1. С., 1983.

Спасов, Л. България, великите сили и балканските държави 1933–1939 г. С., 1993.

Станинска-Поповска, Сн. Ами Буе за Македонија. Скопје, 1999.

Станишев, Хр. История на строежите и съобщенията в България от Освобождението до края на 1939 г. С., 1947.

Стателова, Е. Дипломацията на Княжество България 1879–1886. С., 1979.

Стателова, Е. Балканската политика на великите сили и железопътното строителство в България. – Във: Великите сили и балканските взаимоотношения в края на XIX и началото на XX в. С., 1982.

Стателова, Е., Р. Попов, В. Танкова. История на българската дипломация 1879–1913 г. С., 1994.

Стателова, Е. С. Грънчаров. История на нова България 1878–1944. Т. 3. С., 1999.

Стоянов, И. Либералната партия в Княжество България 1879–1886. С., 1989.

Стојанов, П. Македонија во времето на Балканските и Првата светска војна (1912–1918). Скопје, 1969.

Стојановски, Т. Историја на теснолинејката Скопје-Охрид-Подмолје-Струга-Ташморуништа 1916–1966. Скопје, 2001.

Стојанчевиќ, Вл. Србија и Бугарска од Санстефанског мира до Берлинског конгреса. Београд, 1986.

Тетцлаф, В. Германските железопътни войски на македонския военен театър. – ВИБ, 1925, № 3–4.

Тодорова, Ц. Дипломатическа история на външните заеми на България 1888–1912. С., 1971.

Топалов, В. Външната политика на България по време на Радослависткия режим. – ИПр, 1984, № 2.

Тошев, А. Балканските войни. Т. 2. С., 1931.

Трифонов, Ст. Тракия. Административна уредба, политически и стопански живот 1912–1915. С., 1992.

Хашнов, Л. Железницата Дунав-Егейско море. – Железопътен сборник, 1911, т. 21.

Янчев, В. Възникване на Солунския фронт. – В: Иронията на историка. Сб. в памет на проф. Милчо Лалков. С., 2004.

Яранов, А. Стопанската политика на България (от 1878 до 1928 година). С., 1934.

Ђорђевић, Д. Пројект Јадренске железнице у Србији (1896–1912). – Историски гласник, Београд, 1956, № 3–4.

Ђорђевић, Д. Австро-српски сукоб око пројекта Новопазарске железнице. – Историски часопис, Београд, 1957, № 7.

Јузбашиќ, Ц. За некои прашања на австроунгарската политика спрема уредувањето на стопанските односи во Македонија и на Балканот за време на кризата во 1912–1913 год. – В: Работничкото движење на Македонија до 1929 г. (материјали от научна средба). Скопје, 1971.

СПИСЪК НА СЪКРАЩЕНИЯТА

БЕД – Българска експлоатационна дирекция
БДЖ – Български държавни железници
Б.д. – без дата
Б.м. – без място
БНБ – Българска народна банка
ВИБ – Военно-инженерна библиотека
ВИС – Военно исторически сборник
ВМОРО – Вътрешна македоноодринска революционна организация
ДА – Държавен архив
ДАРМ – Държавен архив на Република Македония
ИМ – Исторически музей
ИНИ – Институт за национална история
ИПр – Исторически преглед
МПр – Македонски преглед
НА-БАН – Научен архив на Българска академия на науките
НБКМ-БИА – Народна библиотека "Св. Св. Кирил и Методий" – Български исторически архив
ОНС – Обикновено народно събрание
РС – редовна сесия
СпБИД – Списание на Българското икономическо дружество
СпБИАД – Списание на Българското инженерно-архитектурно дружество
УЖПС – Управление на железопътните съобщения
ЦВА – Централен военен архив
ЦДА – Централен държавен архив
ЩДА – Щаб на действащата армия

MACEDONIA IN THE RAILWAY POLICY OF BULGARIA (1878–1918)

ANGEL DZHONEV

Summary

Since the Liberation up to the end of the First World War military operations the geographic region of Macedonia took an extremely important place in the railway policy of Bulgaria. The railway connection between them and the development of this transport communication were considered to be one of the main components in solving the national question. In competitive conditions the young country defended, up to the level it was able to, its priorities and developed a strategy for transport network development. Aiming to preserve its sovereignty on the railway transport it allowed some compromises in connecting with its neighbours and in the establishing of the European network Vien – Belgrad – Sofia – Tsarigrad but without giving a priority to it. What had been achieved during the Conference of the four countries was a prerequisite for imposing a state monopoly over the railways in Bulgaria. State institutions were managing all stages of building, exploitation and control of the railway network.

Monopoly legalizing enabled the implementation of centralized railway policy carried out by the government bodies in Bulgaria. National Assembly, Council of Ministries and Monarch were the state authorities that had obtained the right to manage it. These three factors were in constant collaboration although they had contradictions on some issues. The National Assembly was the place for legalization of firsthand assignments that formally concerned acceptance of concrete railway project but in fact were a part of a global strategic plan. This statement is hard to be revealed out of the available short legislative cases but it is quite evident in plenary hall discussions. The Bulgarian railway policy regarding Macedonia obtained enviable consensus and the contradictions between the government and the opposition emerged mainly in taking unpopular negative decision. Uncertainties in several details of the followed strategy were also items of conflict but often the shown parliamentary harmony dominated over the cliquishness and the populism. Mainly, this was a consequence of the fact that the party formations took the Bulgaria railway policy to Macedonia as an important element of the strategy for the national unification. On this ground an unique succession and continuity can be ascertained in caring it out by the different governments which immediate priorities and opportunities influenced upon them.

The Council of Ministers is an institution that both initiated and accomplished the railway policy. Several basic ministries distinguished with their significance. Home political issues were managed by a specialized body that had passed through several alterations. After 1893 these functions were assigned to Minister of Public Buildings, Roads and Communications and after 1911 to Minister of Railways,

Posts and Telegraphs. Foreign political issues were assigned to the Minister of Foreign Policy and Religion. Military Minister also had a decisive role especially in determining strategic characteristics. The Prime Minister didn't just coordinate the railway policy but also sometimes managed country's diplomatic activities or led the railway department. Among those persons with great contribution to Bulgarian railway policy towards Macedonia distinguish D. Tsankov, P. Karavelov, S. Stambolov, D. Grekov, G. Nachovich, K. Stoilov, R. Petrov, D. Stanchov, A. Malinov, St. Paprikov, I. Geshov, A. Lyapchev and others.

Monarchy body had also an important role. From the Liberation up to the end of the military operations of the First World War there were only two monarchs reigned over the Bulgarian country – King Aleksander I and King Ferdinand I. Their involvement revealed mainly in caring the Foreign policy out. They took part in diplomatic activities, led government delegations that accomplished the railway strategy. The long reigning period enabled Ferdinand to outstand as one of the unchangeable and most important factors. He had his own idea on the railway policy that sometimes contradicted with the official position of the other state factors.

Political structures affected mainly the managing and controlling functions. Operative activity was implemented by specialized bodies established in the three main ministries and concerning the home and foreign policy aspects. Railway experts have the decisive word mainly in determining the concrete parameters of each of the projects. They were responsible for project's examination, for the permanent control on building works and for the railroad exploitation. Their opinion was taken into consideration when implementing the foreign policy activities. The diplomatic department and its structures abroad accomplished the international aspect. Their task was more complicated significantly because it combined the satisfaction of many contradictions. The biggest responsibility was assigned to Bulgarian deputy in Tsarigrad who led the direct negotiations. Diplomatic abilities were shown by G. Valkovich, P. Dimitrov, D. Markov, I. Geshov, M. Sarafov, A. Shopv, D. Rizov and others. The Military were the other experts who had been assigned to manage the railway policy. Up to the 1912–1918 wars they were responsible mainly for providing expert statements on developing and following a particular strategy. Their statements were one of the decisive ones in clearing out priority issues towards Macedonia. Military subdivisions were also involved in constructing some of the railway objects. This trend was kept and was given extremely important development during the Balkan Wars and in particular during the First World War. The most serious results were the ones achieved in building new narrow-gauge lines that had more particular specifications but also were with longer-lasting than the military ones objectives, mainly economic and political.

The foreign political factors also influenced a lot the Bulgarian railway policy. First, it was the role of the Ottoman Empire, which up to the last months of 1912 ruled the geographic area of Macedonia. The Turkish rulers, especially Abdulhamid II Sultan and the Military, put number of obstacles against the Bulgarian policy's goals. The main reason for this was connected with the established opinion

that along with any successful accomplishment the Bulgarian political influence would increased.

Great Powers were the other factor which actions could be hardly assessed synonymously neither in positive nor in negative point. What concretely distinguished was the influence of Austria-Hungary, which following its interests in Western Balkans, in particular in Macedonia, opposed most decisively the aspirations directed to building the project towards Skopje. With some tactical derogations, this policy stayed stable up to the wars. German interests to the East revealed later and for them Macedonia was less important. Despite this statement, proved by their project on the Bagdat railway, at first, they only assisted Vienna's activities, but gradually they were getting involved and began showing their expansion intentions on the Balkans. While Austria-Hungary played pointedly negative role, German had a significant contribution to accomplishing the Bulgaria policy, especially through delivering a park and commissioning its representatives in building the narrow-gauge lines in Macedonia.

The rest of the Great Powers didn't act so categorically complying with their direct interests. Russia, Italia, England and France followed their long-term political objectives and in separate cases supported the Bulgarian activities. A very serious problem for the governors in Sofia was their impossibility to gain a strategic ally or to secure more sustainable international lobby.

In different periods building contractors connected with separate or several Great Powers showed interest to Macedonia and formed themselves as another important factor. Like a conductor of foreign economic and political expansion, these foundations didn't play a positive role on the Balkans at all and were observed with mistrust by the government bodies in Bulgaria. They acted carefully even in cases that had established opportunities for achieving mutual benefits.

Though small the Balkan countries should also be observed as an important factor. Among them Serbia acted as a paranoiac adversary against Bulgarian policy, including the railway one, towards Macedonia. Greece opposed too but not so hysterically and stayed a bit calmly. Monte Negro and Romania influenced directly through their trans-Balkan projects mainly. In such unfavourable situation Bulgaria carried out its railway policy concerning Macedonia. Foreign political aspect gained absolutely priority and dominated over the home political one especially up to the Balkan War.

Within the forty-year period – from 1878 to 1918 – in Bulgaria numerous projects and draft versions were prepared for connecting and for railway development in Macedonia. They were many especially along the bordering area because a lot of compromises were made in chasing the goal. Several general projects were developed on Bulgarian territory with main center the capital Sofia. The direction to Skopje was prior, followed by that to Struma River and to Bregalnitsa River gaining popularity recently. The main trace followed the upper Struma River flow and the alternatives that were discussed the most were those along the River. Projects along the upper Iskar River flow crossing the town of Samokov to Struma River

and starting from the catch area of Maritsa River to the Mesta River Valley were also admitted. However, they stood on the periphery of the railway policy.

Among the planned railways none of the projects was completely accomplished. The trace to Skopje was built between Sofia and Gyueshevo on a distance of 134 km. A part of other objects were constructed as narrow-gauge lines, which, nevertheless that couldn't contend with the rest of the railways, had been prepared reasonably for longer-term exploitation. They also weren't built up to the planned end point, which was another significant disadvantage. There were some kilometers of the line along the Struma River incomplete failing to connect Sofia with the White Sea coast. The same was the situation with the narrow-gauge railway from Skopje that reached the vicinities of Ohrid and from Grad ended on some kilometers away from Bitolya. Despite the failure, Bulgaria has granted Macedonia 671 km of railway (88, 3 %) of the total 760 km planned. Among them 390 km were included in the territory of Serbia and Greece after the truce at the end of September 1918 and together with the movable equipment accounted about 9 677 880 Mark.

Bulgaria has done a lot for the successful accomplishment of its railway policy concerning Macedonia. It has been considered as an important element of the state strategy in achieving the nation unification. Several objectives have been achieved but the most significant among them – direct railway connection – has not been accomplished. It is to be realized in some next period of time.

АНГЕЛ ДЖОНЕВ

МАКЕДОНИЯ
В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ПОЛИТИКА НА БЪЛГАРИЯ
(1878–1918 Г.)

•

Технически редактор *Ивелина Джонева*
Предпечатна подготовка *Ваня Чолакова*
Фоторепродукции *Любомир Желязков*
Превод на английски език *Мирослава Таскова*
Корица *Нейко Генчев*

•

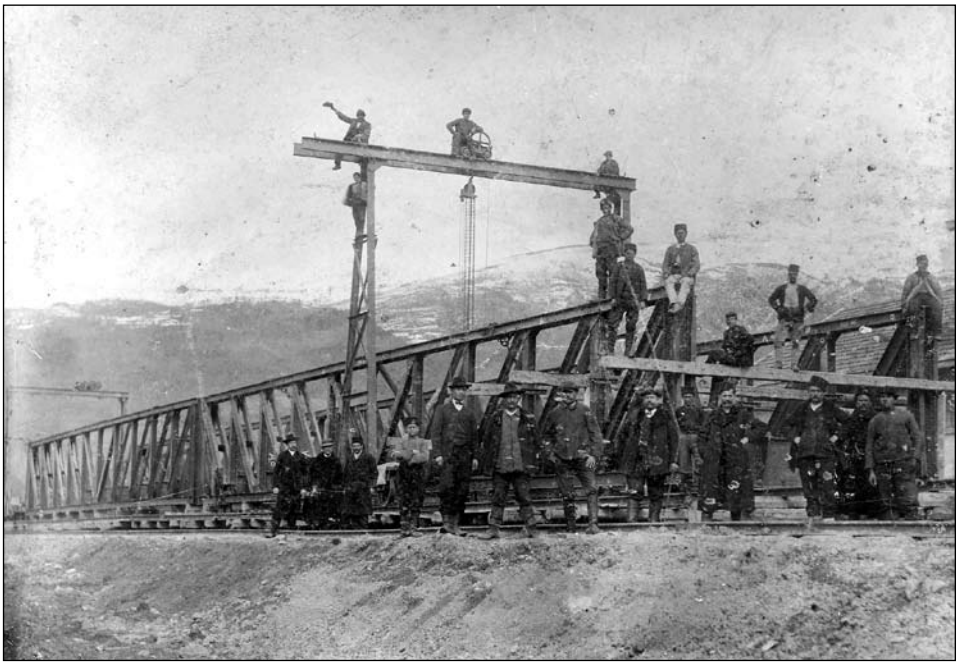
Формат 70x100/16

Печатни коли 27,25

•

Книгата е подготвена за печат и отпечатана от:

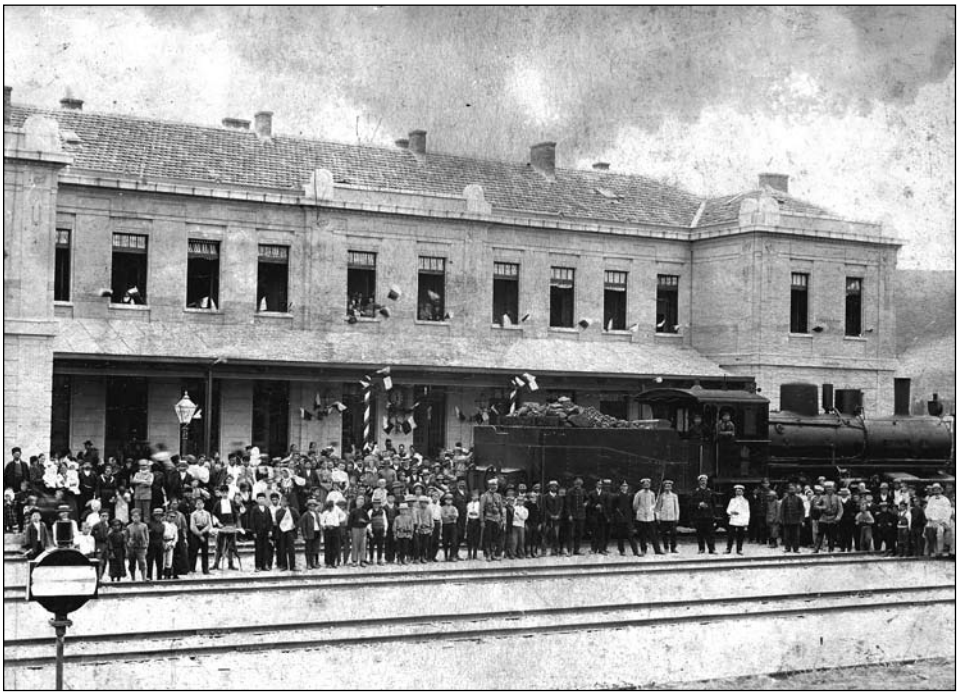
ФАБЕР – В. Търново (062) 600 650, *e-mail: faber@abv.bg*



Строеж на мост по жп линията Радомир–Кюстендил. Регионален исторически музей – Кюстендил, Нова история, основен фонд (РИМ–Кн, НИ, ОФ) инв. № 7977.



Локомотив при седми мост, девети тунел на жп линията Радомир–Кюстендил. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2168.



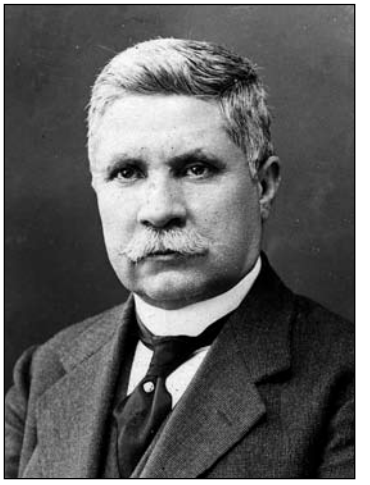
Първият влак на Кюстендилската гара. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2000.



Гара Гюешево. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2190.



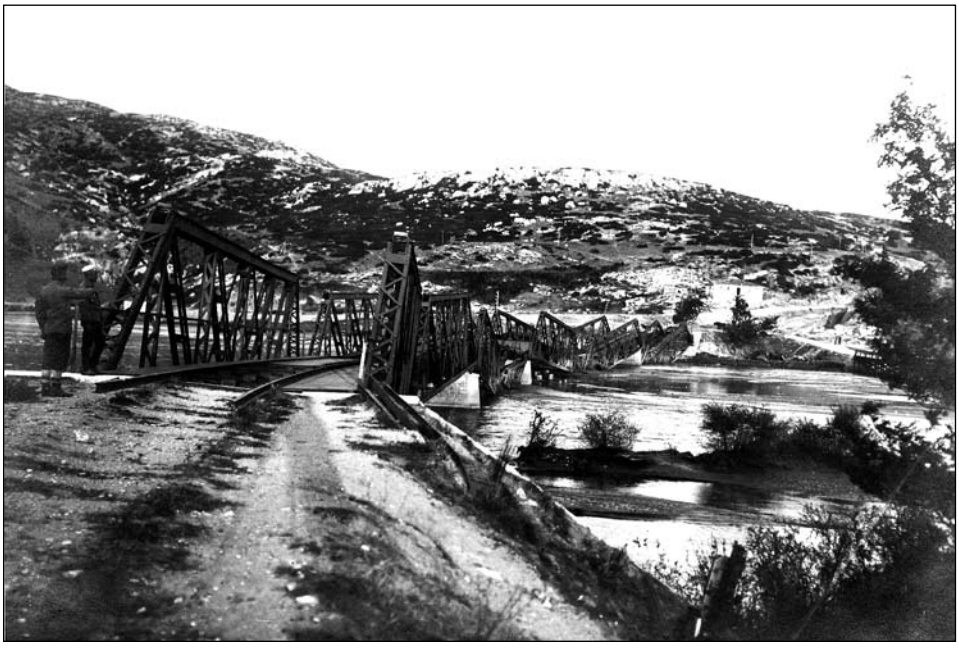
Ученици от Кюстендил на екскурзия до гара Земен, 1912 г.
РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2132.



Инж. Стоимен Сарафов.
РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 5575.



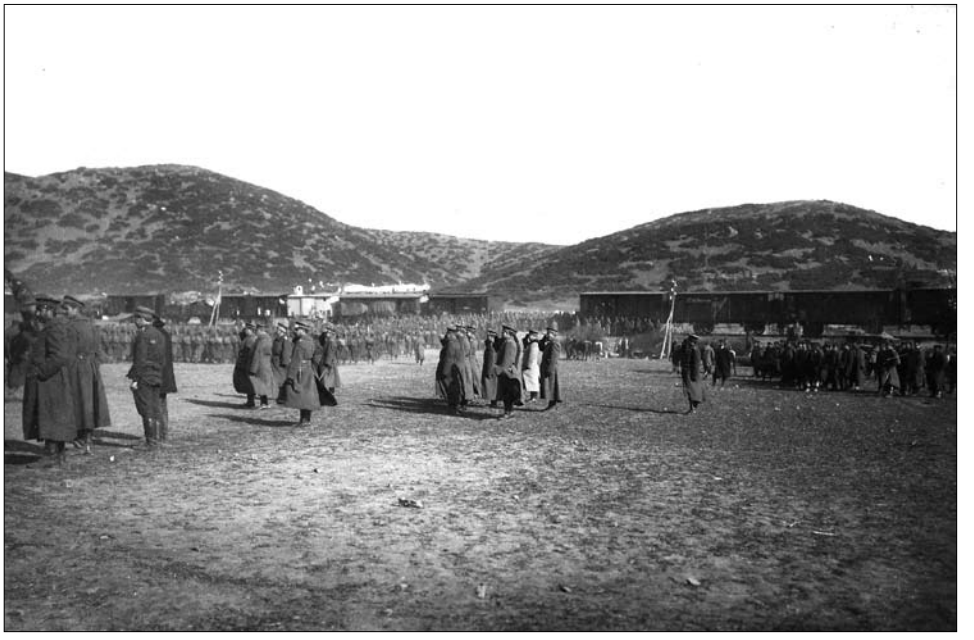
Ген. Н. Жеков награждава германски железничари на гара Ниш.
РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2855.



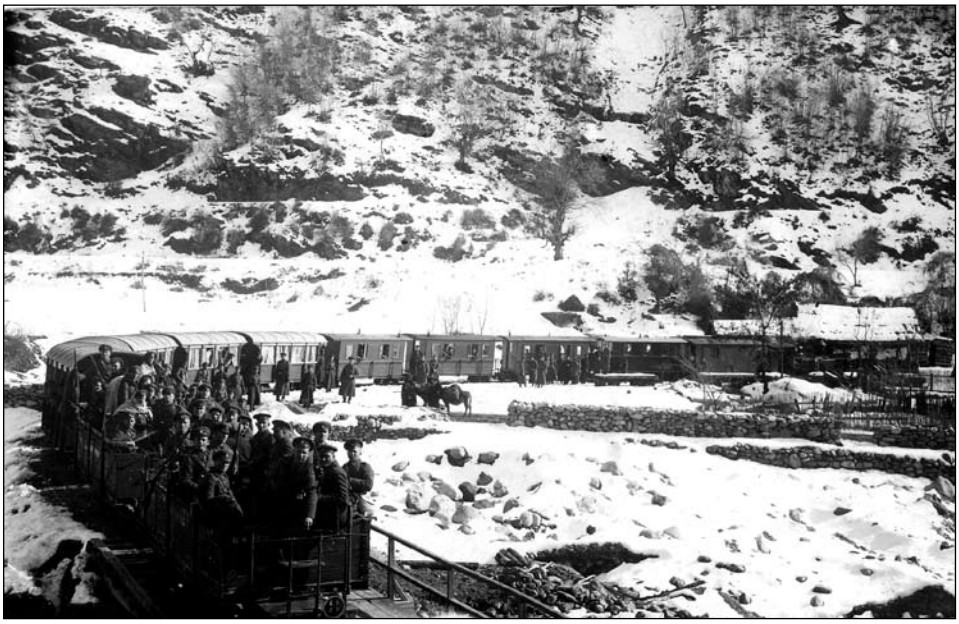
Разрушен железопътен мост през Първата световна война.
РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 3417.



Разрушен жп мост на р. Струма, южно от Рупелското дефиле.
РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 1761.



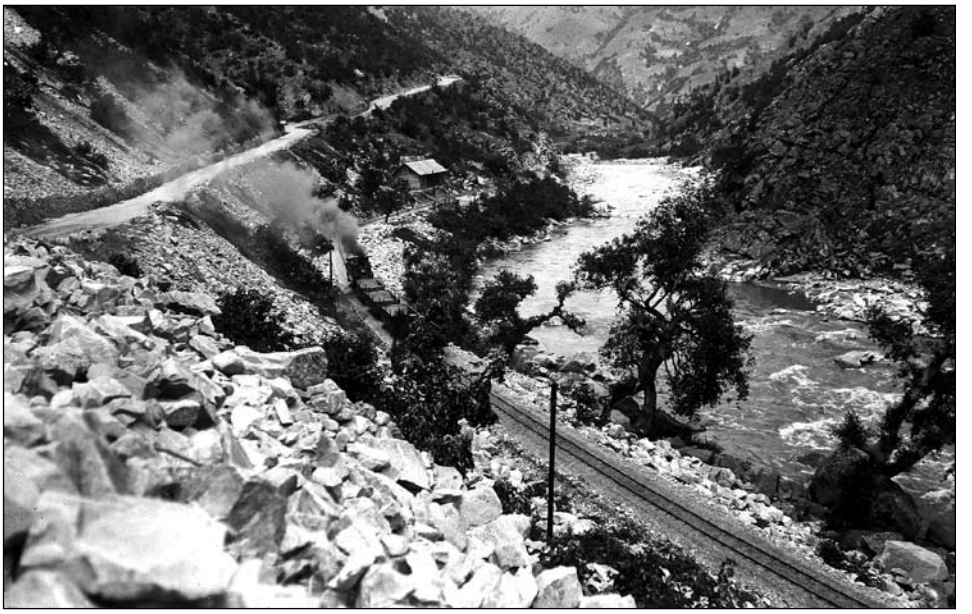
Войници от 14 македонски полк се качват на влакова композиция.
РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2834.



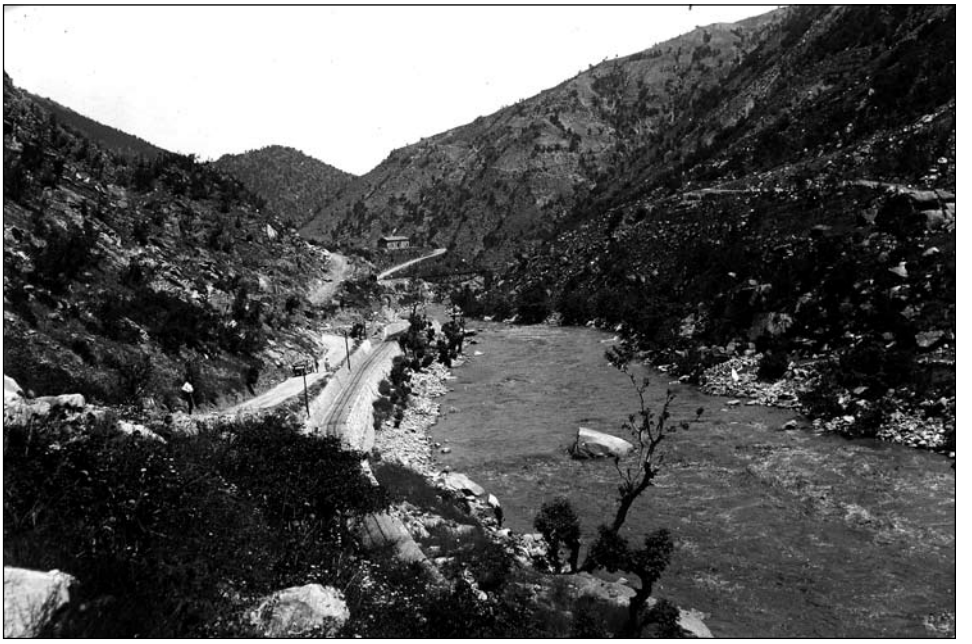
Теснолинейката край гр. Симитли. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 4980.



Дековилната линия и мостът „Шейтан кьопрю” в Кресненското дефиле. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2867.



Дековилната линия в Кресненското дефиле.
РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2898.



Дековилната линия в Кресненското дефиле.
РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2902.



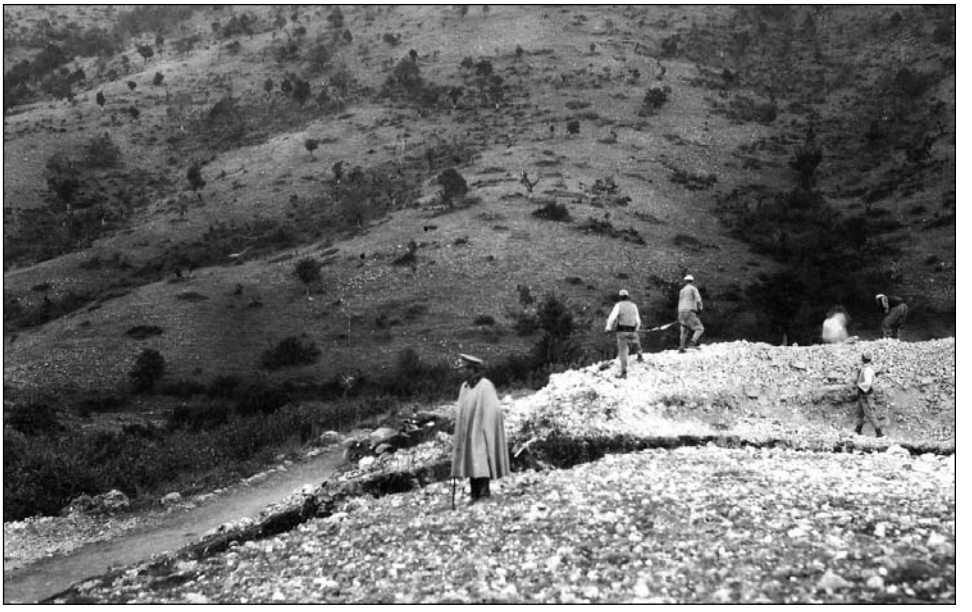
Мост на дековилката по р. Струма. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 3415.



Мина Бобовдол и дековилната линия. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 4411.



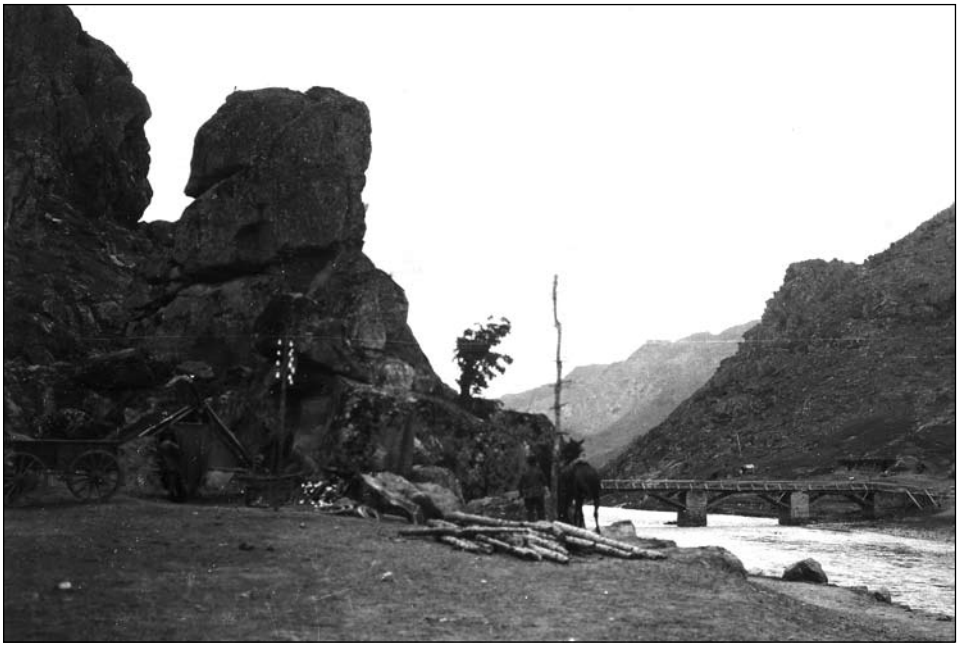
Ген. Н. Жеков преглежда изкопа на новостроящата се теснолинейка Гостивар–Кичево, 3 май 1917 г. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2807.



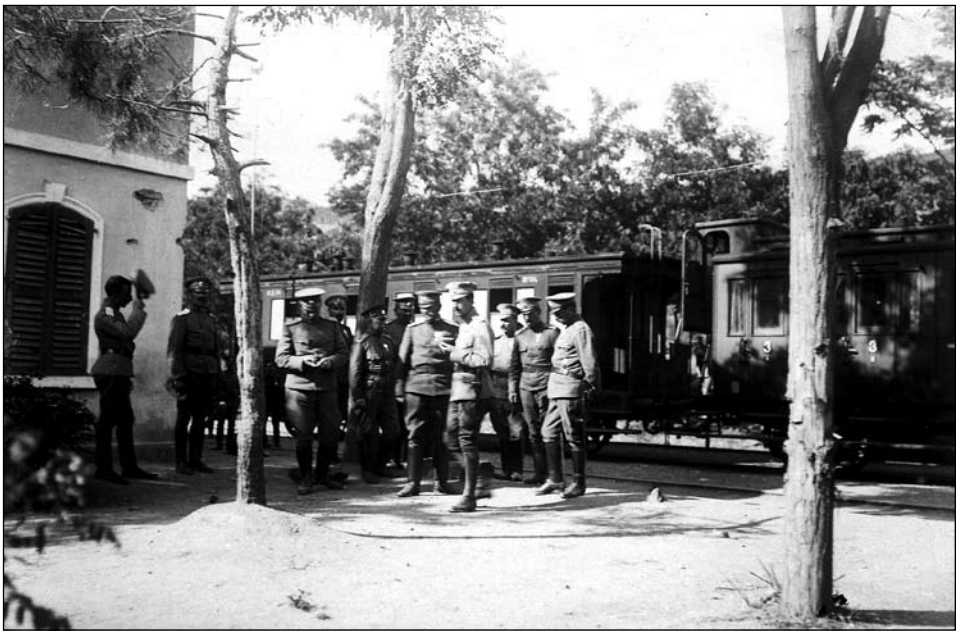
Ген. Н. Жеков инспектира новостроящата се теснолинейка Гостивар–Кичево, 9 май 1917 г., РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 1710.



Теснолинейката Дреново–Прилеп на четиридесет и трети километър. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 3024.



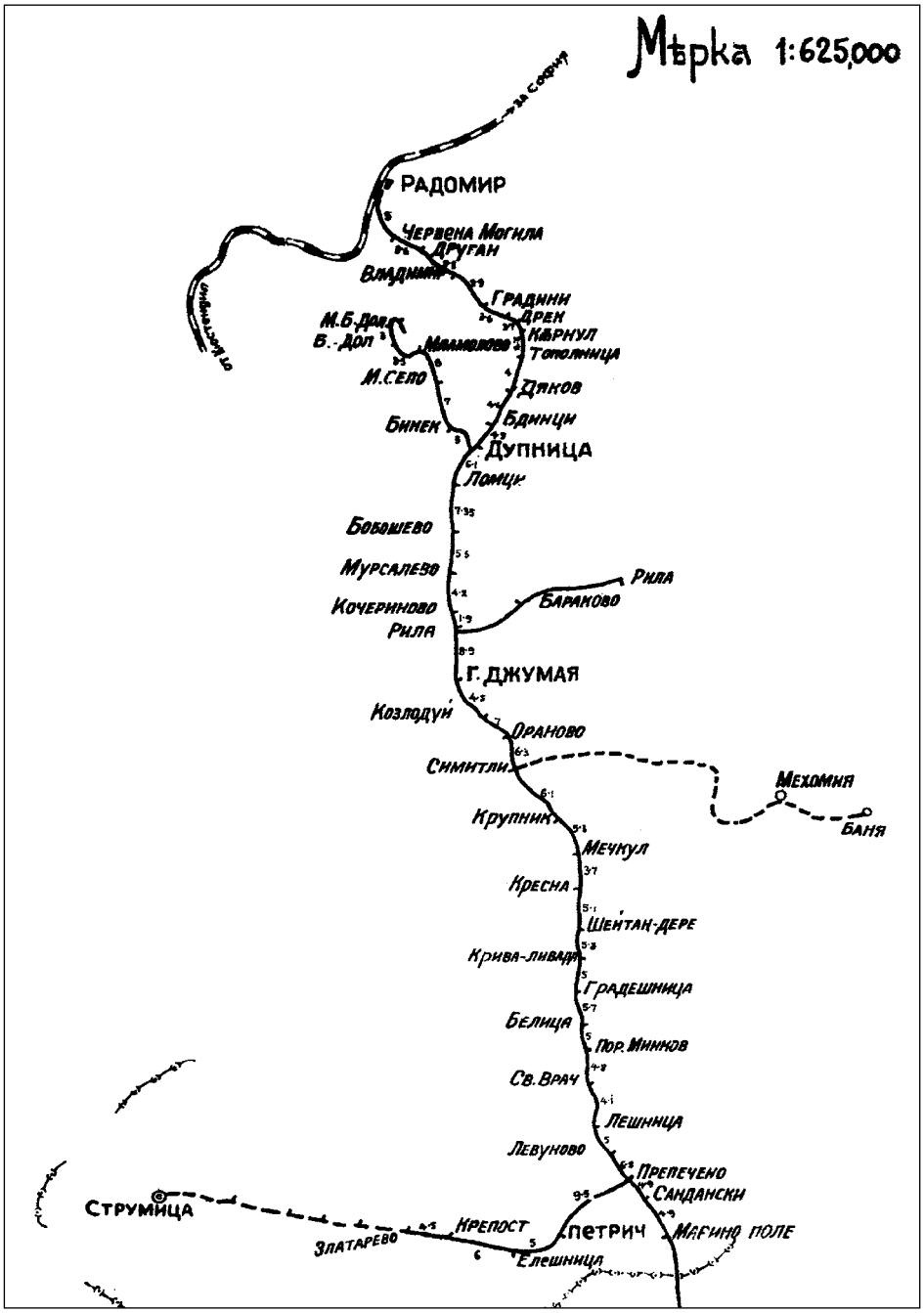
Мостът Расъм бей на р. Черна. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2889.



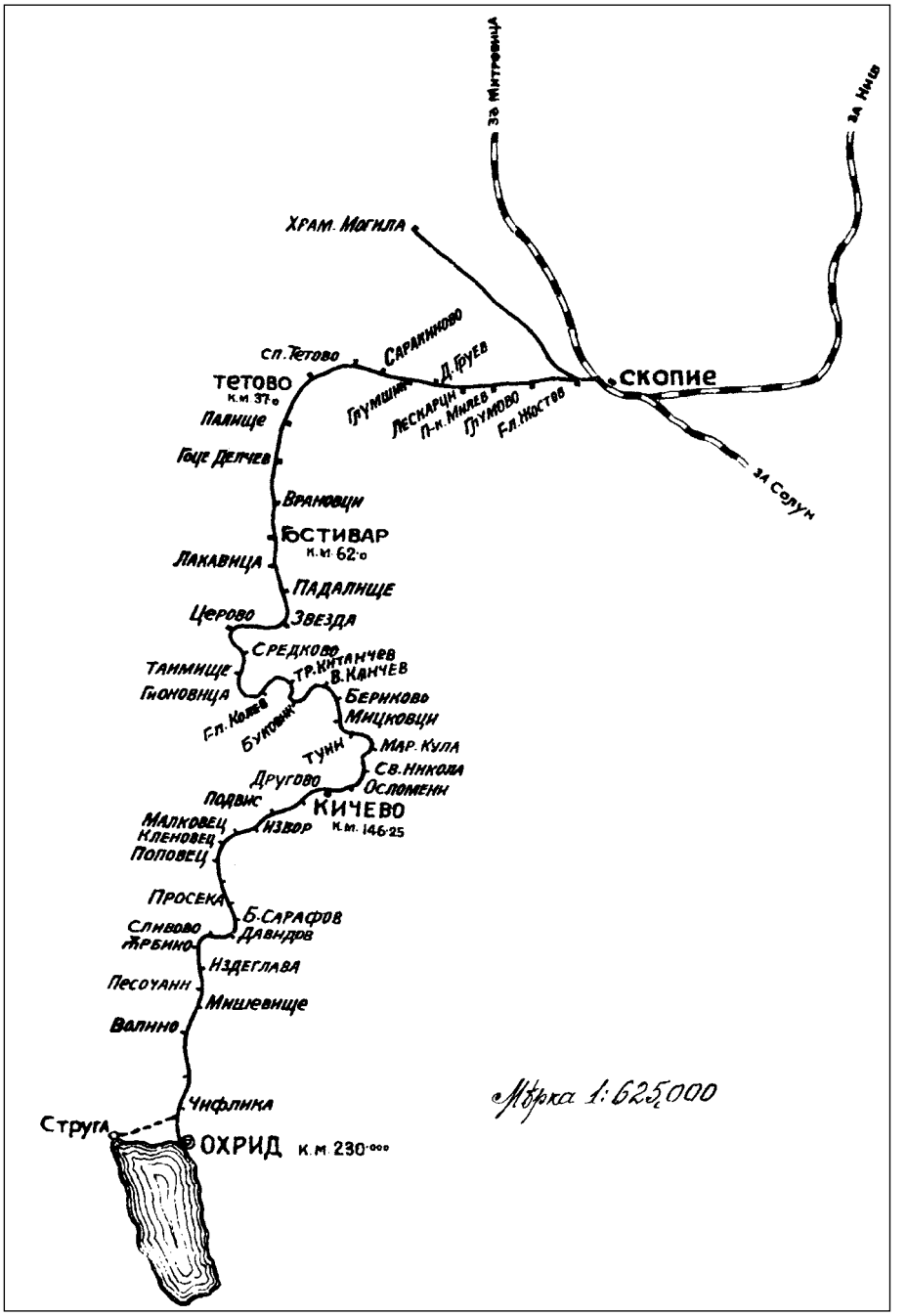
Княз Борис и ген. Н. Жеков с група офицери в Беломорието на станция Бадома, 1916 г. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 2837.



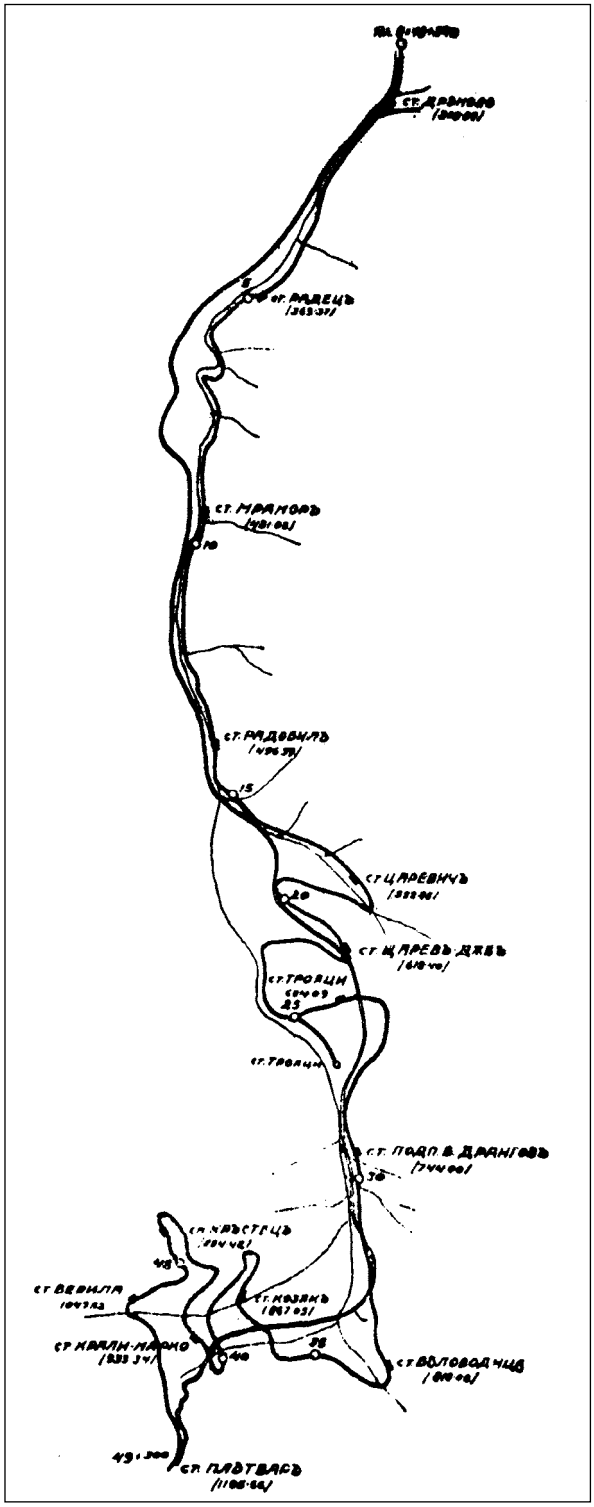
Тържествата по случай 15 г. от Илинденско-Преображенското въстание. Пристигането на група ученички на гара Скопие, 4 август 1918 г. РИМ–Кн, НИ, ОФ, инв. № 5872.



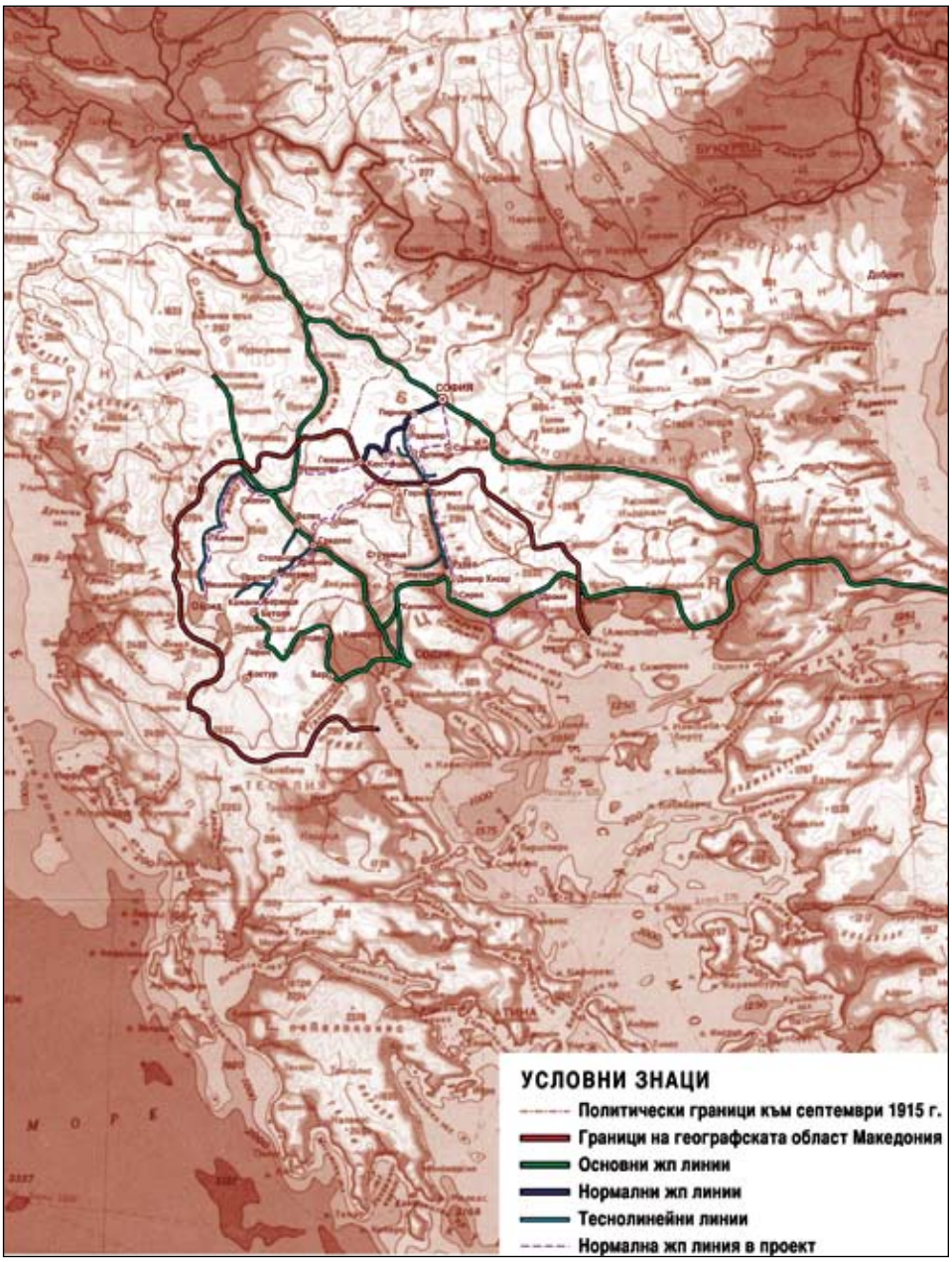
Картосхема на Струмски жп район. – Публикувана в: Милошев, В. Сведения за организацията на теснолинейните железници и използването им от нашата армия през войната 1915–1918 г. – ВИБ, 1923, № 6, 27–40.



Картосхема на Гостиварски жп район. – Публикувана в: Милошев, В. Сведения за организацията на теснолинейните железници и използването им от нашата армия през войната 1915–1918 г. – ВИБ, 1923, № 6, 27–40.



Картосхема на дековилката Дреново–Плетвар. – Публикувана в: Михайлов, Р. Железопътните строежи през време на световната война 1915–1918 г. – Архив на държавните железници и пристанища в България, 1933, № 5, с. 359.



Картосхема на резултатите от българската железопътна политика в Македония от 1878 до 1918 г.



Пощенска картичка с изглед от гара Кюстендил.



Пощенска картичка с изглед от гара Гюешево.