

Всѣ Атмосферическія
Т. 2/4

НАРОДНА БИБЛИОТЕКА

НѢКОЛКО ДУМИ

ВЪРХУ

НАШИТѢ ЖЕЛѢЗНИЦИ.

ОТЪ

Инженера П. Николовъ,

БІВШИЙ ДИРЕКТОРЪ НА ЖЕЛѢЗНИЦИТѢ И НА ОБЩ. СГРАДИ.

—*—

СОФІЯ

Книгопечатница и Литография на Янко С. Ковачевъ

1892.

19268

НѢКОЛКО ДУМИ ВЪРХУ НАШИТѢ ЖЕЛѢЗНИЦИ.

Въпроса за създаването на една рационална желѣзнопътна мрежа въ отечеството ни датира, може да се каже още отъ създаването на самото Княжество.

Отдѣлно отъ разрѣшаванieto въпроситѣ по откупуването линията Руссе—Варна и по построяването другата Царибродъ—София—Вакарелъ, които могатъ да се сматратъ като наложителни задължения отъ Берлинския договоръ, ний виждаме както правителството, тъй и общественното мнѣние да сж проявявали винаги живъ интересъ за създаването една желѣзнопътна линия въ Княжеството, която да свързва столицата отъ една страна прѣзъ севѣрнитѣ окръзи съ Дунава и Черното море, а отъ друга презъ Кюстендилския окръгъ и Солунската линия съ Бѣлото море. Още въ 1883 год. Народното Събрание е било вотирало единъ законъ за начина на изучаванieto желѣзнопътната линия Свищовъ—София—Кюстендилъ. Тъзи линия дѣйствиелно е била изучавана, но не е отишла по далечъ отъ изучаването.

Българското правителство вслѣдствие налягането на чуждитѣ сили и въ съзнание да изпълни международнитѣ си задължения, предпочете да построи по напрѣдъ линията Царибродъ—София—Вакарелъ, чрезъ която се свързва Ц-градъ съ западна Европа и да откупи линията Руссе—Варна отъ английската компания която я бѣше построила, и послѣ да се гриже за желѣзницитѣ отъ мѣстенъ интересъ.

Първи опити
за създава-
нето на една
желѣзнопътна
мрежа.

При сичко че събитията прѣзъ послѣднитѣ години въ България не позволявахъ на страната да се занимава съ урежданieto на икономически въпроси, правителството обаче постарѣ се до колкото това бѣше въ силитѣ му да направи желѣзнопътната линия Ямболъ—Бургасъ и да положи основата за създаването на една рационална желѣзнопътна мрежа и въ Северна България, като настоя да се приеме закона не само за изучаването, но и за направата на една главна линия, която да трѣгва отъ Македонската граница и прѣзъ София—Търново да се свърже на Каспичанъ съ Руссе Варненската линия.

Горѣспомѣнатиѣ законъ за главната линия се вотира въ края на 1888 год. и ето че се изминахъ повече отъ три години и ний не можемъ да се похвалимъ, че сме отишли много напредъ. Тукъ не ми е цѣльта да упрекавамъ тогова или оногова за това закъсняване. Сѣко явление си има причината. У насъ главната причина е отсъствието на нуждитѣ капиталѣ за извършването на една такава грамадна работа, гдѣто ще отидѣтъ около 100 мил. лева, а може би и повече, която сума като за насъ малкъ а при това бѣденъ народъ не може да се придобие тъй лесно подъ выгодни условия, толкозъ пове че политическитѣ врѣмена, които прекарва за сега страната не сѣ съвсѣмъ благоприятни за успѣшното реализиране на финансови и индустриални предприятия. Сички сме съгласни обаче че прокарването на главната линия е отъ голѣма необходимостъ, не само да даде потикъ на нашето икономическо подиганне, но и въ административно, стратегическо и най послѣ въ отношение на свързването ѝ съ Солунъ и въ национално отношение.

Много се е говорило и писало да ли трѣба непременно да се строи една такава линия, като централната, която отива отъ Македонската граница прѣзъ София за Варна, или да се ограничемъ съ други по къси като напр. само отъ София до нѣкой градъ на Дунава, защото казватъ едни, капиталитѣ, които се изискватъ за направата на централната

линия сѣ много голѣми въ сравнение съ приходитѣ които тя би давала, защото мѣстата прѣзъ които щѣла да мине линията били не много населени и малко производителни. Но азъ мисля че тѣзи които се ссилавѣтъ на подобни доводи не ще да сѣ потрудили да изучѣтъ дѣйствителната производителностъ на окрѣжитѣ въ Сѣверна България и работливостта на тѣхното население. Статистиката е най добрия съвѣтникъ въ подобни въпроси и ако я пригледаме внимателно, ний ще се убѣдимъ, че първо мѣсто по производството спрямо гѣстотата на населението, завземѣтъ много окрѣзи отъ Сѣверна България и чакъ на третѣ рѣка идѣтъ окрѣжитѣ въ долината на р. Марица. Понеже земледѣлческата производителностъ е главната на населението въ България, то привеждамъ слѣдующата статистическа таблица, подъ № 1 изработена напоследокъ отъ Министерството на Финанситѣ, която напълно потвърждава горнитѣ ми думи.

Доводи за и
противъ на-
правата на
централната
линия.

Сравнителна таблица № 1

на земеделческата производителност въ окръжитъ
на Княжеството за 1891 год.

№ по редъ	Наименование на окръжитѣ	Земеделческо производство на глава отъ населението		Цѣлото земеделческо про- изводство на окръжитъ		Производство на житата		Производство отъ житата на глава отъ населението.		Зем. едѣлческо производство на квадратенъ километръ		Пространство на окръжитъ въ квадратни километра	Население на окръжитъ
		лева	дес.	лева	дес.	килог.	кил.	килог.	кил.	лева	дес.		
Разрѣдъ I													
1	Свищовскій . . .	375		34036053		68285620	752	12839		2729	90870		
2	Варненскій . . .	362		74764908		188801870	904	8932		8378	206664		
3	Бургаскій . . .	406		44809118		99419610	900	7623		5878	110363		
4	Плѣвенскій . . .	363		33441734		79872710	868	12417		2694	92040		
5	Русенскій . . .	306		47226941		136287120	882	12091		3906	154434		
6	Силистренскій . . .	357		38438461		105114100	977	13812		2783	107637		
7	Разградскій . . .	326		39900953		119899540	980	13951		2860	122370		
Разрѣдъ II													
1	Шуменскій . . .	295		51774758		104628380	596	10575		4896	175538		
2	Старозагорскій . . .	303		61686812		162271930	797	9571		6445	203396		
3	Сливенскій . . .	289		46588402		110014830	682	7452		6232	161303		
4	Врачанскій . . .	300		43680231		84286140	575	9584		4662	146783		
5	Ломскій . . .	294		36565903		79806610	642	10300		3550	124223		
6	Търновскій . . .	255		54185360		132470920	645	11106		4879	212714		
7	Хасковскій . . .	272		33392778		84117960	683	9494		3517	123168		
8	Севлиево . . .	247		23116227		40596330	432	12180		1898	93948		
Разрѣдъ III													
1	Пловдивскій . . .	235		48926226		95815590	460	7037		6954	208013		
2	Кюстендилскій . . .	257		41899174		78002260	479	7877		5819	162939		
3	Софійскій . . .	207		43676751		85861250	408	7103		6443	210861		
4	Видинскій . . .	225		25992720		39673850	343	8326		3122	115699		
5	Ловчанскій . . .	226		26911838		47092870	396	6421		4191	119010		
6	Т. Пазарджийскій . . .	214		29338433		48917390	358	5096		5757	136698		
7	Трънскій . . .	224		17005782		27689220	364	7790		2183	76051		

По долу когато дойда да говоря за приходитѣ на желѣзницитѣ, ще видимъ че отъ севѣрнитѣ окръжи може да се очакватъ много по голѣми доходи за желѣзницитѣ отъ колкото сега се получава по Бургаската линия.

Сѣка една конституционна и добръ управлявана държава трѣбва да има за основенъ принципъ, щото сичкитѣ граждани да носятъ наравно сичкитѣ и тягоби, но затова пъкъ всички иматъ право да изискхтъ въ замѣна, щото да се ползватъ еднакво отъ сички блага и благоустройства които държавата би могла да направи. Населението отъ Севѣрна България въ продължение близо на 15 години е носило и още носи на плещитѣ си най голѣмата частъ отъ държавното брѣме и въ продължение на това врѣме държавата нищо не му е възвърнала въ отношение на съобщенията, които би могли да дадѣтъ потикъ на неговата промишленность и търговия, защото направата на линиитѣ Царибродъ—София—Вакарелъ и Ямболъ—Бургасъ не можѣтъ да се смятатъ като главни съобщения за страната: първата има чисто мѣждународно значение, а втората служи за сега за търговскитѣ цѣли само на 2-3 окръга.

Освѣнъ земеделческото производство на севѣрнитѣ окръжи, което стои както видѣхме много погорѣ отъ това въ Южна България, има още едно съображение, което говори тъй сжщо за въ полза на по скорошната направа на централната линия; то е възможността да се подигнатъ въ голѣмъ размѣръ разнитѣ индустрии въ мѣстноститѣ прѣзъ които би минала линията, защото тамъ има много каменноуглени и други минерални минни, а водната сила на разнитѣ рѣки като Струма, Искѣра, Вида, Осѣма, Русица, Янтра и пр. които пресича линията може да се употребори тъй сжщо за една богата индустрия.

Напредналитѣ държави на Западъ като Англия, Белгия, Франция, Германия сж се обогатили преимущественно отъ индустрията, която е имала тритѣ благоприятни условия за нейното развитие именно: богатитѣ каменноуглени минни, изобилнитѣ капитали и желѣзнопѣтнитѣ съобщения.

Направлението на централната линия от Македонската граница до линията Руссе — Варна е означено въ общи черти въ закона от 1888 год., но нейното прокарване представлява нѣкои и други разнообразия.

Принципи за
прокарване-
то на желѣз-
ницитѣ

Прокарването на една желѣзнопътна линия трѣба изобщо да има за основа слѣдующитѣ принципи:

а) Постройката и експлоатацията трѣба да залувають колкото е възможно по малѣкъ капиталъ.

б) За да си гарантира по-голямъ и постояненъ приходъ, линията трѣба да преминува прѣзъ такива мѣстности, които сж най-гъсто населени, най-развити и най-производителни.

в) Линията трѣба да бѣде прокарана тъй, щото да изключва колкото е възможно по-за-дълго време сѣко друго съобщение било по суша или по вода, което би се явило като нейнъ конкурентъ и би намалило доходността ѝ. Въ сжщото време да се гледа щото съ нѣкое малко измѣнение въ нейната посока, самата предполагаема линия да стане конкурентка на друго сжществуеще съобщение и да привлече една значителна частъ отъ неговитѣ транспортъ къмъ себе си.

Като се основавамъ на горнитѣ правила, азъ ще разгледамъ съ топографическитѣ и статистическитѣ данни които имамъ подъ ръка, кои сж най-вигоднитѣ точки за прокарването на централната линия. Най-напрѣдъ ще разгледамъ парчето мѣжду София и границата и послѣ другата по-дълга частъ отъ София за-къмъ Шуменъ-Варна.

За прокарването на линията отъ София къмъ македонската граница има три направления, споредъ назначението за които сж опредѣдени.

Първото направление е това което почва отъ София, минува покрай Перникъ-Радомиръ и по долината на р. Струма дохожда до Кюстендилъ и отъ тамъ прѣзъ границата слиза въ Крива-Паланка-Куманово, отъ гдѣто прѣзъ Скопие се свързва съ Солунъ.

Линия София
Кюстендилъ
и София-Дуп-
ница

Това направление е било опредѣлено още въ Турско време, като се е имало за цѣль свързването на Ц-радъ прѣзъ София за Босна, а отъ

тамъ прѣзъ Хърватско за Виена. И дѣйствително то е отговаряло напълно на цѣльта за която е било избрано, като е прокарано прѣзъ такива мѣста и съ такива уклони щото линията е най-бѣса — въ княжеството около 135 километра — и разносцитѣ по съоруженията и землянитѣ работи сж доведени сравнително до минимумъ. Споредъ това направление, разстоянието мѣжду София и Солунъ не е по-малко отъ 500 кил.

Второто направление е това, което минува пакъ покрай Радомиръ и по течението на р. Струма, но намѣсто да премине границата за Крива Паланка, втѣля се отъ р. Струма по р. Елешница и отъ послѣдната по нейния притокъ Рѣчица преминува границата надъ Царево Село въ долината на р. Брегалница отъ гдѣто по течението на сжщата рѣка и прѣзъ Щипъ, скопчва се при станцията Градско съ Солунската линия. По това трасе дължината мѣжду София и Солунъ се скъсява на 425 кил., а дължината на самата линия въ Княжеството възлиза на 140 кил. Ако при прокарването на линията по това направление се държи сжщата програма, както и при първото, то разносцитѣ по съоруженията и землянитѣ работи си оставятъ сжщитѣ но при преминуванието на границата второто направление представлява това преимущество, че тунела, който става необходимъ и въ двата случая, при второто направление ще има една дължина само отъ 1200—1500 метра, когато при първото направление той не може да бѣже по-късъ отъ 2000—2500 м.

Третѣто направление е това което минува пакъ покрай Радомиръ и малко по-долу отъ този градецъ се вече отдѣля отъ другитѣ двѣ направления; то отива по притока Блато, възкачва се до шосето Радомиръ-Дупница съ уклонъ не по-голямъ отъ до $10-12\%$ и паралелно съ него слиза за въ Дупница съ уклони най-много до $15-16\%$; отъ тамъ по р. Жерманъ линията влиза въ долината на р. Струма, която слѣдва чакъ до границата; отъ тукъ по течението на сжщата рѣка, линията излиза въ Сереското поле, отъ гдѣто единъ клонъ се спуща

прѣзъ Сересъ за Кавала, а другия завива покрай селото Вѣтрень и по политѣ на Бѣлешката планина отива прѣзъ Дойрянъ за да се скопче или на станцията Гевгели, или пъкъ на Карасулю съ Солунската линия. Това направление е най рационалното за свързването на София съ Бѣлото море и съ Солунъ, защото е най късото, преминува прѣзъ по гжстонаселени мѣста и главното въ него е това, че не прѣдставлява такива мъжнотии въ отношение на постройката както другитѣ двѣ, защото по него нѣма да се правятъ никакви голѣми мостове, нито пъкъ тунели, както ще ги има при другитѣ двѣ направления въ дефилето на р. Струма мѣжду Радомиръ и Кюстендилъ и при преминуването на границата.

Разстояние
отъ София
до пристани-
щата на
Бѣлото море
прѣзъ Дуп-
ница

Дължината на цѣлата линия отъ София до Солунъ по това направление е слѣдующата:

1) София-Радомиръ-Дупница-Граница	120 кил.
2) Граница с. Вѣтрень	110 "
3) Вѣтрень Дойрянъ-Карсулю	80 "
4) Карасулю-Солунъ	55 "

София-Солунъ 365 кил.

И тъй отъ тритѣ горѣизброени направления най късото и най вигодното се прѣдставлява третото, както въ отношение на постройката тъй и на експлоатацията и то не само въ Княжеството но въ продължение на цѣлата му дължина до Солунъ, Сересъ и Кавала. Турция, която преди нѣколко врѣме е отдала въ концесия постройката и експлоатацията на линията мѣжду Солунъ-Сересъ-Кавала и Дедеагъ, за да скопче нейната мрежа съ нашата би имала да построи въ долината на р. Струма само парчето мѣжду границата и селото Вѣтрень, което не е по дълго отъ 110 килом. — А въ другитѣ два случая, тя би имала да строи: а) Ако линията мине прѣзъ Крива-Паланка една дължина около 90 километра съ уклони отъ 25‰ и то на една дължина не по малко отъ 12—15 кил., плюсъ половината отъ единъ тунелъ 2500 м. дълъгъ. б) Ако линията мине прѣзъ Щипъ — една дължина отъ 105 килом., тъй сѣщо съ уклони отъ 25‰ на

12—15 кил. дължина и единъ тунелъ макаръ и по малкъ. При това голѣмитѣ уклони обусловяватъ по скъпа експлоатация, когато Струмската линия слѣдва просто течението по рѣката. Разноскитѣ по постройката и ще бѣдѣтъ както въ Княжеството, тъй и въ Турция несравнено много по малки отъ колкото при другитѣ двѣ.

Струмската линия прѣдставлява още и това преимущество че София ще бѣде свързана едновременно съ двѣтъ най важни пристанища на Бѣлото море Солунъ и Кавала и то по най-късий и удобенъ пътъ. Въ този случай разстоянията мѣжду София, Сересъ и Кавала би били.

1) София-Вѣтрень	230 килом.
2) Вѣтрень-Сересъ	30 "
3) София-Сересъ	260 килом.
4) Сересъ-Кавала	86 килом.
5) София-Кавала	346 килом.

А разстоянието отъ София до най близкото пристанище на Черното Море т. е. до Бургасъ е 472 прѣзъ Търново-Сейменъ, а направо прѣзъ Чирпанъ-Стара-Нова-Загора не по малко отъ 430 километра.

Тукъ му е мѣстото да кажъ нѣколко думи и за малката линия мѣжду София и Перникъ, постройката на която се дава вече единъ пътъ на търгъ, послѣ отмѣнява, защото щѣла да стори много скъпо, сетиъ отново се изучава за да мине не по турското трасе покрай Горня Баня съ 20‰ — 25‰ уклонъ, но съ такъвъ само отъ 15‰ покрай Драгалевци, Бояна и по стръмнитѣ откоси на Витоша да се склучи оттаткъ Владая съ старото трасе. — Въпроса отъ гдѣ да се прокара тази линия е толкова простъ и тъй десно за разрѣшаванье щото мене ми е чудно какъ за такива лесни работи може да се губи врѣме съ години. Линията не трѣбало да мине съ уклонъ отъ 25‰ , както сѣ я трасирали прѣди 20 години авторитетни европейски инженери като Преселъ и Гошлеръ, но трѣбвало да има само 15‰ , а защо? Това не е извѣстно не

Линия София-
Перникъ

само на обикновенните хора, но може-би и на тѣзи които сж го поставили въ своята программа.

Сѣко едно нѣщо, сѣка една работа трѣбва да си има оправданието и основанието защо се извършва тѣй, а не инѣкъ. — Азъ казахъ по-горѣ, че при прокарванѣто на една желѣзнопѣтна линия трѣбва да се гледа, щото както постройката, тѣй и експлоатацията ѣ да заловятъ сѣразмѣрно колкото е възможно по-малѣкъ капиталъ. Това значи че мѣжду капитала на постройката и този на експлоатацията трѣбва да сжествува една сѣразмѣрность, която се опредѣля: първо отъ топографическото свойство на мѣстностьта прѣзъ която се прокарва линията и второ отъ производството, което се очаква да се пренася по желѣзницата

Никога не трѣбва да се осакатява постройката на една линия, когато се очаква голѣмо движение по нея, но още по-малко пѣкъ е позволено да се прахосватъ пари за роскошни работи по постройката за да бждеа експлоатацията по евтина, когато отнапрѣдъ може да се прѣдвиди не голѣмо движение.

Въ постройката на желѣзницитѣ имаи много примѣри, гдѣто при първокласснитѣ желѣзници, за да се преудолѣятъ голѣмитѣ мѣчнотии и за да се съкрати капитала на постройката, прибѣгвали сж къмъ уклони по-голѣми отъ 25⁰/₀₀. Тѣй е направена напр. Готхардската желѣзница, която свързва Италия прѣзъ Швейцария съ цѣла Германия съ уклони 26 и 28⁰/₀₀, Арлбергската, която свързва Австрия прѣзъ Швейцария съ Франция съ уклони 30⁰/₀₀. — Двѣтѣ тѣзи линии се считатъ за всемирни, които иматъ годишни приходи на килом. по 30—40,000 а може би и 50,000 лева и съ които нашатъ бждеща линия София-Перникъ, която не ще има за първо врѣме годишенъ приходъ нито 10,000 лева не може да се сравнява въ никакъвъ случай.

Съ помощта на науката и статистиката хората сж достигнали да опредѣлятъ отнапрѣдъ приходитѣ на една желѣзница, като сж се основавали на даннитѣ на сжществуващи линии при различни условия, и обратно отъ предполагаемитѣ приходи може да се

прави заключение до каква степенъ трѣба да се простира капитала на постройката. Съ този въпросъ се е занимавалъ най-напрѣдъ французския инженеръ Жюль Мишелъ, и слѣдъ дълги исчисления и сравнения, добилъ е много интересни резултати, които той отпослѣ е обнародвалъ въ *Annales des ponts et chaussées*. Мишелъ е открилъ закона, че приходитѣ на една желѣзница сж прямо пропорционални на жителитѣ въ надлѣжнитѣ станции. Този законъ е билъ отпослѣ изслѣдванъ и отъ други инженери, които сж го изразили въ слѣдующата формула, която заемамъ отъ *Handbuch der Ingenieurwissenschaften*:

$$R = \sum (e. m) \cdot P \cdot \frac{A}{L} \left(1 + \frac{A}{L}\right) + \sum (e. n) \cdot T \cdot \frac{B}{L} \left(1 + \frac{B}{L}\right).$$

Въ тѣзи формула означаватъ:

R, годишния километрически приходъ на въпросната желѣзница; e, числото на населението въ надлѣжната станция; m, числото на пѣтниците, смѣтнати на глава върху населението въ станциитѣ; това число m е различно за разнитѣ станции и се зема обикновонно за петъ рода станции, имѣнно:

m ₁	за станции съ население мѣжду	0 — 500 ж.
m ₂	" " " " "	500—1000 "
m ₃	" " " " "	1000—2000 "
m ₄	" " " " "	2000—5000 "
m ₅	" " " " "	отъ 5000 на горѣ.

T, — срѣдната километрическа тарифа на лице;

A, предполагаемитѣ исходени километри отъ пѣтниците;

L, дължина на предмѣтната линия;

T; срѣдната километр. тарифа за единъ тонъ;

B; предполагаемитѣ прокарани километри отъ стокитѣ;

n: числото тонове стоки, прѣсмѣтнати на глава върху населението въ станциитѣ, което тѣй сжщо е различно за петѣтѣхъ рода станции.

Коефициентитѣ m и n биватъ за различни линии различни, тѣ излизатъ по-голѣми въ индустриалнитѣ, а по-малки въ земледѣлческитѣ страни. Много бихме се излѣгали, ако турнемъ при присмѣтването приходитѣ на нашитѣ желѣзници сжщитѣ

Формула за
исчисление
приходитѣ на
желѣзницитѣ
отъ мѣстний
трафикъ.

коэффициенти, които съ намърени напр. у Германскитѣ или Французскитѣ желѣзници. У насъ нѣмами още върни и положителни данни по експлоатацията на държавнитѣ линии, за да можемъ да опредѣлимъ точно тѣзи коэффициенти. За тѣзи цѣль азъ си послужихъ съ даннитѣ, които имамъ на рѣка по експлоатацията на источнитѣ желѣзници, които се експлоатирхъ вече отъ 20 години и доста икономично. За исчисленията на m и n азъ зехъ за основа приходитѣ на казанитѣ желѣзници прѣзъ послѣднитѣ 10 години. Споредъ исчисленията, които направихъ, излизхъ приблизително слѣдующитѣ резултати за коэффициентитѣ m и n .

$$\begin{aligned} m_1 &= 35; n_1 = 12 \\ m_2 &= 15; n_2 = 9 \\ m_3 &= 12; n_3 = 6 \\ m_4 &= 10; n_4 = 5 \\ m_5 &= 7; n_5 = 3 \end{aligned}$$

Като земемъ тѣзи цифри за основа и една срѣдня километрическа тарифа на лице 6 стот., а на тонъ 7 стот., азъ направихъ исчисленията за приходитѣ на линията София-Радомиръ-Дупница и намѣрихъ, че годишния километрически приходъ отъ мѣстния трафикъ не ще бѣде по голѣмъ отъ 8244 л. Като прибавимъ къмъ горната сума още приходитѣ отъ транзитния трафикъ, който срѣднѣ не може да бѣде по-голѣмъ отъ 10—12% отъ мѣстния, то добивали $8244 + 907 = 9151$ л. Ако прѣдположимъ, обаче, че съ направата на централната линия, индустрията се развие и консумацията на каменнитѣ въглища се увеличи значително, то въ такъвъ случай доущамъ да могатъ да се консумирхъ до 150000 т. каменни въглища отъ които прѣдполагамъ 120000 тона да се пренесхъ за къмъ София, а другитѣ къмъ Македония.

Приходътъ на
линията Со-
фия-Дупница.

Въ такъвъ случай отъ тѣзи въглища би се добили слѣдующитѣ приходи:

$$\begin{aligned} 1) & 120000 \cdot 30 \cdot 0.05 = 180000 \text{ лева.} \\ 2) & 30000 \cdot 90 \cdot 0.05 = 135000 \text{ „} \end{aligned}$$

И чко 315000 лева

или на година и на километръ:

$\frac{315000}{120} = 2707$ лева — прибавени къмъ горнитѣ, добивали сичко $R = 11859$ лева. Този приходъ обаче ще да се усжестви слѣдъ направата на главната линия и развитието на индустрията. Ако предположимъ, че 6000 лева отъ горнитѣ приходи ще се погълнхъ отъ експлоатацията и подържанието на линията, което впрочемъ не е много, то остатъка отъ 5859 оставхъ за покривание лихвитѣ на капитала по постройката плусъ неговата амортизация.

Ако турнемъ лихвитѣ по 5% и амортизацията 1%, то ний ще имамъ

$$5859 = \frac{6 \cdot K}{100} \text{ или } K = \frac{585900}{6}$$

$K = 97650$ лева, значи за да има линията една доходность, т. е. да покрива не само разносикитѣ по експлоатацията но и лихвитѣ и амортизацията по капитала на постройката, линията не би трѣбвало да струва повече отъ 97650 л. на километръ. Една линия съ нормална широчина отъ София до Дупница мѣчно може да се направи само съ 97650 л. на километръ. Съ това азъ не искамъ да кажъ, че понеже тя ще стори повече, затова да не се прави или да се направи друга съ малка широчина. Напротивъ тя трѣбва да бѣде съ нормална широчина макаръ и да стори повече. Доходитѣ ако и да не покривхъ сичкитѣ лихви по капитала на постройката, то останалитѣ които ще тежхъ върху държавний бюджетъ ще намѣрхъ своето оправдание въ общитѣ преимущества, които ще добие страната отъ желѣзницитѣ.

Но горната цифра ни учи, че не трѣба да я надминаваме чрезмѣрно. Благоразумието позволява тя да се увеличи на 120000 или най-много до 150000 л. но никакъ не повече.

Дѣйствително съ 150000 лева на километръ може да се направи една превъсходна линия отъ София до Дупница, която ще бѣде много по-здрава отъ линията Царибродъ-Вакарелъ, но само ако се мине покрай Горня-Баня съ уклони 25‰, съ помощта на които ще да се избѣгнхъ голѣмитѣ земляни работи и скъпитѣ искусствени съоружения.

Финансиални и
технически
сѣображения
за прекарва-
нието линията
съ уклони
25‰.

Но ако линията се прокара съ уклони 15^0_{00} и мине по стръмнитѣ откоси на Витоша, то за да се достигне до същата височина при водораздѣла на Владая, нейната дължина ще да се увеличи съ 9-10 килом., които ще изискхѣт голѣми землени работи, като насипи до 18 метра височина и много скъпи изкуствени съоружения, а при това още единъ тунелъ отъ 500-600 метра дължина. Азъ нѣмамъ точни данни за разноситѣ на тоза трасе, но както се научавамъ то щѣло да стори 5-6000000 л. повече отъ колкото другото покрай Горня-Баня т. е. съ 100000 лева повече на километръ. Да се изразходватъ за една линия 250000 л. на километръ, когато очевиднитѣ нужди и благоразумието го диктуватъ ти да се направи съ 150000 лева, ми се вижда повече отъ странно.

Днѣсь за днѣсь техниката е толкова напреднала въ строенъето на силнитѣ локомотиви, за да изнасятъ тежки тренове по голѣмитѣ стръмнини, щото, както забѣлѣжихъ по-горѣ, за да се намалятъ разноситѣ на голѣмитѣ земляни работи и на скъпитѣ изкуствени съоружения, даже първокласнитѣ линии се строятъ съ уклони по голѣми отъ 25^0_{00} .

За линията София-Перникъ, това е толкова по предпочтително, че ний експлоатираме вече една линия съ уклони 25^0_{00} , която е снабдена съ пригодния и достатъченъ подвиженъ материалъ, който може да се използотвори и по второстепенната линия София-Перникъ. Едно отъ главнитѣ съображения, които говорятъ за въ полза на по-голѣмитѣ уклони е и направлението което ще земе самия трафикъ. Както забѣлѣжихъ по-горѣ главний транспортъ мѣжду Перникъ и София ще състои отъ пълни вагони съ каменни въглища и връщанието имъ празни за Перникъ. — Значи удобството и преимуществото въ експлоатацията трѣбва да състои въ това, щото треноветѣ, които занасятъ празнитѣ вагони отъ София за Перникъ, да се връщатъ съ същото число пълни вагони. А това може да се постигне като се даде на линията мѣжду Перникъ и водораздѣла при Владая единъ уклонъ отъ $12-15^0_{00}$, което е усъщест-

вимо съ не голѣми разноси, а пъкъ уклонъ отъ 25^0_{00} отъ Владая къмъ София не може да попречи за да бѣдхѣт треноветѣ даже и по тежки отъ колкото отъ Перникъ до Владая; и дѣйствително това се посреща и съ слѣдующата смѣтка.

По горѣ казахъ че годишно най много, и то може би 10—15 години слѣдъ направата на линията, ще имами за пренасяние около 150.000 тона, каменни въглища. Нека бѣдхѣтъ даже 150.000 тона, само за къмъ София. Този транспортъ прави за день 414 тона, които можѣтъ да се пренесхѣтъ отъ Перникъ за София съ два трена отъ по 21 вагона или съ тежестъ отъ 315 тона. А пъкъ 21 празни вагона нѣматъ по голѣма тежестъ отъ 110 тона, които не само тежитѣ товарни Локомотиви отъ линията Царибродъ—София—Бѣлово ще можѣтъ да изнасятъ върху уклони отъ 25^0_{00} по даже и обикновеннитѣ по лежки машини, защото товарнитѣ локомотиви можѣтъ да истеглюватъ върху уклонъ отъ 25^0_{00} тренове и отъ 200 тона тежестъ. Значи по силнитѣ уклони ще можѣтъ да се пратхѣтъ повече празни вагони за Перникъ.

Още едно съображение което говори противъ полагањето линията София—Перникъ по откоса на Витоша е и самата мѣстность, която, както е извѣстно е усойна и постоянно мочарлива, двѣ обстоятелства които криятъ задъ себе си съществуванieto на подземни води и при прокопаванъето на голѣмитѣ ископи за линията, ще се отворятъ може-би непреодолими пълзящи земляни маси. — При трасиранъето на каквито и да било пѣтища, шоссета или желѣзници, прието е общо осмовно правило, да се предпочитхѣтъ тѣзи мѣстности, които се намѣрватъ на припѣкъ, било за да може да се исушава самото платно на пѣтя по лесно, било да се избѣгнхѣтъ опасни пълзящи земи. — Най послѣ не зная до колко ще бѣде удобно да се прокара една желѣзнопѣтна линия близо до военнитѣ складове пълни съ барутъ и разни други муниции; — Извѣстно е че горнитѣ складове се намѣрватъ на политѣ на Карубагларъ, гдѣто се предполага и да мине желѣзната, но по този въпросъ имхѣтъ думата военнитѣ!

Мотиви геологически противъ прокарванъето линията по откоса на Витоша.

Преминуване
на централ-
ната линия
прѣз Бал-
кана.

Нека се обърнемъ сега къмъ разглеждането на по голѣмата частъ отъ централната линия т. е. на тѣзи, която отива отъ София къмъ Търново, Шуменъ, Варна. Нейното направление при преминуването прѣзъ Балкана е опредѣлено отъ самата природа, то е по течението на р. Искъръ; второ едно направление прѣзъ Араба Конакъ — Орхание, освѣтъ че ще изисква огромни разноси за направата на единъ тунелъ и другъ скъпи искусствени съоружения, но и линията би останала много надалечъ отъ западнитѣ окрѣзи Враца, Ломъ и Видинъ, прѣзъ които рано или късно трѣба да се проведе отъ главната линия единъ клонъ.

Най напредъ се поражда въпросътъ, дали при днешното състояние на производството въ България, линията трѣба непременно да се склучи съ Варненското пристанище, или да се ограничи само до нѣкой градъ на Дунава като напр. на Свищовъ.

Ако разгледаме цѣла България отъ топографическа гледна точка по отношение на изходнитѣ точки (дебушета), служащи за износъ и вносъ на разнитѣ продукти, то тя съвпада въ три главни области, именно:

Исходнитѣ
точки на про-
изведенията
въ България

а) Първата най голѣма областъ, заключающа се мѣжду Дунава, Балкана и Черното море има изходнитѣ си точки въ пристанищата на Дунава и на Черното море.

б) Втората по малка областъ Южна България или бившата Источна Румелия, има за изходъ Бургасъ.

в) Третията най малка областъ, състояща отъ тритѣ окрѣзи Софийскій, Кюстендилскій и Трънскій има изходнитѣ си точки въ Кавала и Сокунъ на Бѣлото море.

Значение на
морскитѣ при-
станища.

Нѣма никакво съмнение че морскитѣ пристанища винаги сж за предпочитание отъ рѣчнитѣ, защото тѣ позволяватъ на една страна да има прями лесни и ефтини сношени съ цѣлий свѣтъ, когато рѣчнитѣ като нашитѣ на Дунава сж само посредствени и тѣхното назначение служи повечето за крайбрѣжната търговия. Направата на добри морски пристанища изисква дѣйствително несравненно много

по голѣми капитали, отъ колкото на рѣчнитѣ, но за това пакъ еднажъ построени, тѣ възнаграждаватъ богато сторенитѣ трудове и положенитѣ капитали.

Като излизамъ отъ тѣзи гледна точка и като имамъ предъ видъ че споредъ съществуящитѣ икономически условия у насъ и на Западъ, нашитѣ сурови произведения се пренасятъ въ най голѣмата си частъ презъ морето за въ индустриалнитѣ страни на Западъ, естественъ законъ се явява че ний трѣба да напиемъ сичкитѣ си усилия щото нашата търговия да се съсредоточи именно въ морскитѣ пристанища, прѣзъ които ще можемъ да получаваме много по износно и въ много по добро качество и разнитѣ продукти за удовлетворение на нашитѣ нужди които за сега немогутъ или не се произвеждатъ у насъ. За тѣзи цѣли естествена нужда се явява свързването на Варненското пристанище съ окрѣжитѣ на Северна България посредствомъ една желѣзнопътна линия, която като премине прѣзъ най производителнитѣ окрѣзи като Варненскій, Шумненскій, Разградскій, Търновскій, Плевненскій се склучи отъ една страна по Искъра съ столицата а отъ друга завие прѣзъ Враца за къмъ Ломъ, Видинъ. Сега се поражда въпроса: слѣдъ като линията преминѣ Балкана, което е най удобното и рационалното направление за прокарването ѝ до Руссе-Варненската линия.

Естествено
направление
на централ-
ната линия.

Като се придържамъ къмъ горѣспомѣнатитѣ принципи за прокарването на желѣзницитѣ ще прибавя още че тѣзи линия като главна трѣба въ същото врѣме да бѣде и най къса и да не завива на дѣсно и на лѣво за хатѣра на това или онова градче, а да закача главно голѣмитѣ производителни центрове и понеже тя минува паралелно на Дунава и на Балкана да се прокара по такъвъ начинъ, щото да може да отнема по възможности сичкитѣ транспорти на Дунава, но въ ежщото врѣме и да не бѣде съвсѣмъ близо до него.

Отъ Искъра за къмъ Руссе-Варненската линия явяватъ се на първъ погледъ двѣ по-главни направления:

Едното е това което минува по близо до политъ на Балкана, изоставя Плѣвентъ на страна, минува прѣзъ Турски-Изворъ мѣжду Ловечъ и Троянъ, покрай Севлиево, Търново, Козаревецъ и отъ тамъ близо до Ески-Джумая, отива да се сключи или прѣзъ Шуменъ на Каспичанъ, или пъкъ близо до Шуменъ на Шайтанджикъ.

Централната линия прѣзъ Севлиево или прѣзъ Плѣвентъ.

Второто направление е това което отива направо отъ Искъра прѣзъ Плѣвентъ и близо до Търново се сключва съ първото при Козаревецъ.

Дължината на линията и по двѣтъ тия направления е почти еднаква т. е. около 440 кил. ако линията се скопчи съ Руссе-Варненската на Шайтанджикъ, и 475 кил. ако тя се скопчи на Каспичанъ. Преимуществото презъ Шейтанджикъ състои въ по-късото разстояние отъ София и отъ другитъ градове както до Варна тъй и до Руссе както се вижда отъ слѣдующето:

- | | |
|----------------------------------|----------|
| 1) София—Варна прѣзъ Шайтанджикъ | 550 кил. |
| 2) София—Руссе " " | 553 " |
| 3) София—Варна " Каспичанъ | 560 " |
| 4) София—Руссе " " | 613 " |

Първото направление прѣзъ Турски-Изворъ преминува прѣзъ много мъчни мѣста; уклонитъ на линията сж доста голѣми и продължителни, могатъ да достигнатъ и до 20‰; искусствениитъ съоружения и землянитъ работи ще струватъ много скъпо, особено при водоразрѣлтъ мѣжду Искъра, Панига и Видътъ а най главно въ долината на р. Янтра и около Търново, гдѣто се изискватъ голѣми мостове върху Янтра и два малки тунела; цѣлата линия по това направление отъ София чакъ до Козаревецъ т. е. на една дължина отъ 320 кил. може да се счита чисто горска и нейната направа ще изиска единъ капиталъ не по малко отъ 250.000 лева на кил. а на нѣкои мѣста може би и повече. При това производителността на мѣстността, презъ която би минала линията е несравнено много по-слаба отъ колкото по второто направление. Единственното ѝ преимущество би било че като по близо до балканскитъ проходи, може да се счита за повече страте-

Направление на централната линия прѣзъ Турски-Изворъ, Севлиево.

гическа. Но това не може да служи като главенъ мотивъ за нейното прокарване. Друго едно съображение повече убѣдително отъ първото е това, че тя като се намѣрва по близо до голѣми водни сили, би подпомогнала по скоро за развитието на разни индустрии.

Второто направление, което минува прѣзъ Плѣвентъ и остава Ловечъ и Севлиево на страна, не представлява такива мъчности въ отношение на постройката, както първото. Уклонитъ на линията ако и да достигнатъ на нѣкои мѣста 18—20‰, но тѣ ще бѣдѣтъ само на къса дължина а не продължителни както при първото, обстоятелство което убословва една по износна експлоатация. При това мѣстността, която ще се десервира отъ линията е много по плодородна. А пъкъ съ врѣме когато развитието на индустрията въ подбалканскитъ мѣста изиска по блиски и ефтини съобщения ще могатъ да се направятъ клонове отъ главната линия съ упростена конструкция или къкъ съ по малка широчина. — Такива клонове би станали нуждни напр. отъ Плѣвентъ за Ловечъ—Троянъ; отъ една точка на главната линия при р. Русица за Севлиево—Габрово и т. н.

Направление прѣзъ Плѣвентъ.

Едно съединение на севѣрнитъ линии съ южнитъ прѣзъ Балкана ми се вижда още много-прѣждевременно, защото за сега то не се налага отъ икономически съображения а може да има по-късото стратегическо значение.-- Но най удобното и най късото свързване прѣзъ Балкана би било отъ Ямболъ прѣзъ Сливенъ за Търново,

Съединение на севернитъ лини съ южнитъ.

За да се види кои отъ предполагаемитъ линии сж повече доходни, азъ съмъ исчислилъ първо тѣхнитъ приходи отъ мѣстния трафикъ споредъ формулата която приведохъ по-горѣ и второ приходитъ отъ земледѣлческата производителностъ и то главно отъ житата, вината и сената.

Даннитъ по земледѣлческата производителностъ ми сж доставихъ отъ Министерството на Финанситъ,

Резултатитъ на исчисленията както за съществуващитъ, тъй и за новитъ предполагаеми линии сж изложени въ слѣдующитъ двѣ таблици подъ № 2 и 3.

Таблица № 2

Приходи на железниците отъ земледѣлческата производителность отъ разнитѣ окръжи.

№ по редъ	Наименование на окръгътъ	Цѣлото земледѣлческо производство	Транспортъ по железниците	Приходъ на железниците	Бѣлѣжка
		въ тона	въ тона	въ лева	
1	Варненский . . .	244000	33000	231000	Предъ видъ на близостта на пристанищата Варна и Бургасъ транспорта по железниците е по малкъ въ Варненский и Бургаский окръжи.
2	Шуменский . . .	150000	61000	250000	
4	Разградский . . .	163000	71000	315500	
4	Руссенский . . .	181000	59000	340000	
5	Търновский . . .	250970	96000	492000	
6	Севлиевский . . .	92590	33000	165000	
7	Ловчанский . . .	95280	32000	198000	
8	Плѣвенский . . .	212000	76000	390000	
9	Врачанский . . .	189280	54000	316000	
10	Ломский . . .	174300	50600	263800	
11	Видинский . . .	118000	29000	150000	По приѣма на съществование на источнитѣ железници, за Пловдивский и Пазарджикий окръжи се е сѣтало по малко транспортъ отъ колкото отъ другитѣ окръжи.
12	Софийский . . .	178360	54620	349380	
13	Кюстендилский . . .	161000	47000	276000	
14	Пазарджикий . . .	111000	16000	110400	
15	Пловдивский . . .	162000	49000	299000	
16	Ст.-Загорский . . .	256000	78000	411500	
17	Сливенский . . .	186000	74000	291500	
18	Бургаский . . .	122400	31000	114000	
Всичко . . .		3046180	944220	4957080	

Сравнителна таблица № 3

на годишнитѣ километрически приходи на сѣществующитѣ и на прѣдполагаемитѣ за строеніе железници.

№ по редъ	Наименование на линията	Дължина въ километри	Спорѣдъ формулата: $R = \Sigma(e.m.).P \frac{A}{L}(1 + \frac{A}{L}) + \Sigma(e.n.).T \frac{B}{L}(1 + \frac{B}{L})$			Отъ земледѣлческата производителность въ лева	
			Отъ пѣдиници	Отъ стоки	Сичко лева	Общи за цѣлата линия	На километръ
1	Руссе-Варна . . .	225	4.973	6.795	11.768	900.000	4.000
2	Царибр.-София-Бѣлово	160	3.711	5.068	8.779	174.688	1.091
3	Ямболъ-Бургасъ . . .	110	3.424	4.667	8.091	389.900	3.544
4	София-Дубница-Гран.	120	3.469	4.775	8.244	276.600	2.035
5	София-Кюстенд.-Гран.	140	3.646	4.687	8.333		1.975
6	София-Турс.-Изворъ, Севл.-Търн.-Козар.	320	2.394	3.648	6.042	724.460	2.264
7	София-Плѣв.-Козар. . .	320	3.121	4.552	7.683	1,028.400	3.214
8	Мездра-Севл.-Козар. . .	230	—	—	—	608.000	2.643
9	Мездра-Плѣв.-Козар. . .	230	—	—	—	912.000	3.965
10	София-Плѣв.-Шайтан.	440	3.130	6.000	9.130	1,337.460	3.039
11	Мезд.-Враца-Видинъ . .	140	5.298	6.628	11.926	729.800	5.213
12	Пловдивъ—Чирпан - Ст.-Нова Загора . . .	130	5.420	6.132	11.552	441.400	3.678
13	Ямболъ-Слив.-Търн. . .	125	3.920	5.205	9.125	—	—
14	София-Плѣв.-Шайт.-Варна	550	3.412	6.795	10.207	2,176.460	3.957
15	София-Враца-Видинъ . .	230	4.300	5.638	9.938	846.260	3.679
16	София-Пл.-Чирпанъ-Н.-Загора-Бургасъ	430	3.036	5.689	8.725	1,327.260	3.086

Въ рубриката за Руссе-Варненската линия на таблицата под № 3 може да се покаже странно, че приходитъ по тази линия се показват доста високи, когато до колкото ми е известно сичкитъ на да ли достигатъ до 6000 лева. На първи погледъ се явява слѣдователно едно противорѣчие на общий законъ.

Причини за отпадането трафика по Руссе-Варненската линия.

Законъ въ този случай никъкъ не е кривъ, но неблагоприятни сж условията въ които е поставенъ трафика по тази линия по отношение на тарифитъ за пътницитъ и улесненията и удобствата за товарение и растоварване на стокитъ. При изчисленията си азъ турнахъ въ формулата срѣдната тарифа за пътницитъ 6 ст, когато тя въ дѣйствителностъ е повече отъ 8 ст. —

Сегашната тарифа за пътницитъ по нашитъ железници не позволява да се очаква едно голѣмо движение отъ пътници.

Последнитъ опити въ другитъ страни особено въ Унгария доказахъ, че високитъ тарифи не донесатъ голѣмитъ приходи; напротивъ съ намалението на тарифитъ, разбира се до известна степенъ, увеличаватъ се и транспортитъ, чрезъ което се добиватъ и по-голѣми приходи.

Относително транспорта на стокитъ, Руссе Варненската като единствената линия, която скопчва севернитъ окръжи прѣзъ Дунава съ Черното море, би трѣбало да принася сичкитъ имъ сурови произведения, понеже тѣ тѣй и тѣй отиватъ по море за къмъ Западъ.

Но намѣсто това ний виждаме че не само житата и другитъ сурови произведения отъ повечето северни окръжи не минуватъ по тази линия, но даже и произведенията отъ Руссенскій и Варненскій окръжи, намѣсто да отиватъ на Варна слизатъ на Руссе и отъ тамъ презъ Браила или Галацъ отправятъ се за мѣстоназначението си. Въ Браила и Галацъ тѣ намѣрватъ сички удобства за причитване, товарение и растоварване.

Причината за малкитъ приходи отъ стокитъ по Руссе-Варненската линия лѣжи слѣдователно въ от-

сѣствието на най елементарнитъ удобства за товарение, растоварване и въ осѣжднитъ съобщения отъ градоветъ или селата за къмъ станциитъ. Ромхнитъ сж направили въ Браила и Галацъ и постоянно правятъ разни усъвършенствувания за натоварването и растоварването на стокитъ, голѣми удобства за пречистване на житата, както и леснодостъпни и ефтини магази за тѣхното пазение.

И съ това тѣ сж могли да привлечатъ въ горнитъ си двѣ пристанища сичката износна търговия на долний Дунавъ; тѣ сж отишли съ това много на прѣдъ а ний като не сме направили и неправимъ нищо, останали сме и ще останемъ още назадъ. Ако при направата на Централната линия не се зематъ мѣрки за постройката на едно удобно пристанище въ Варна, тогава не трѣба да се удивляваме че линията не принасяла голѣми приходи.

Прходитъ по линията Царибродъ-София-Бѣлово не могатъ и да се очакватъ да бѣдатъ по-голѣми отъ колкото ги дава формулата. Тѣзи линия както споменяхъ и въ началото служи повечето за мѣждународното съобщение мѣжду Ц-градъ и Западъ отъ колкото за мѣстнитъ нужди и до като не се развие въ района на столицата индустрията, която да распраща своитъ произведения къмъ другитъ точки изъ България, до тогава тя ще бѣде само една мѣждународна линия и главнитъ ѝ приходи ще се набавятъ отъ транзитния трафикъ, защото отъ земледѣлческата производителностъ, както виждаме отъ таблицата № 3 приходитъ сж нищожни.

Относително линията Ямболъ-Бургасъ и сега се констатира това сѣщото, което се е писало и говорило толкова за нейнитъ приходи, че тя като преминува прѣзъ малко населени мѣста и всради своята малка дължина не може да дава износи доходи; а благоприятнитъ условия подъ които би могла да се развие и да дава добри доходи липсватъ ѝ за сега. — Бургаското пристанище като единствено естествено дебуше на цѣлата страна на Югъ отъ Балкана, би трѣбало да има прами, ефтини и независими сообщения чакъ до центра на тѣзи страна;

Приходи по линията Ц-бродъ София Бѣлово.

Продължение на Бургаската линия презъ Чирпанъ до Пловдивъ.

за това продължението на Бургаската линия прѣзъ Стара-Загора Чирпанъ до Пловдивъ се явява като една необходимостъ не само заради подиганieto доходитъ на съществуващата Бургазка линия, но и въ чисто икономическо отношение за самата страна. Продължителната линия като приминува прѣзъ най населенитъ и най производителнитъ центрове на Южна България и поради по късото си разстояние до морето въ сравнение съ другата линия отъ Пловдивъ къмъ Дедеагъ, ще привлече къмъ себе си по голѣмата частъ на транспортитъ, а чрезъ по ниски тарифи отъ колкото тѣзи по Источнитъ желѣзници, тя ще помогне косвенно за по-рационалното обработване на земята и за увеличението по този начинъ на земеделѣческото производство както въ количествено тѣй и въ качествено отношение.

Съ направата на тѣзи линия. Источнитъ желѣзници ще загубятъ значително отъ приходитъ си, а пъкъ парчето Търново-Сейменъ-Ямболъ ще изгуби съвсѣмъ значението си. Това би способствувало на българското правителство да откупи съ време онѣзи частъ отъ Источнитъ желѣзници, находящи се въ българската територия съ значително по малки сумми отъ колкото сега при отсъствието на една конкурентна линия. И дѣйствително линията Пловдивъ-Чирпанъ-Нова-Загора не прѣдставлява въ отношение на постройката почти никакви мъчнотии: съ исключение на двата моста прѣзъ Марица и Стрѣма, по сичката друга частъ нѣма да се срѣщнатъ никакви голѣми съоружения. Когато Бургаската линия можя да се направи съ 100.000 лева на километръ и то по стопански начинъ, гдѣто обикновенно се израсходватъ повече пари, отъ колкото въ общо прѣдприятие или въ концесия, защо и тѣзи линия да се не направи съ сѣщата сума. Ако се направи една по точна смѣтка ще излѣзе че ако турскитъ желѣзници се откупятъ слѣдъ направата на конкурентната линия, тѣ заедно съ послѣдната ще сторятъ много по малко, отъ колкото ако това откупувание стане понапрѣдъ.

Двѣтъ линии София-Дупница и София-Кюстендилъ представляватъ да имжтъ горѣ долу сжщитъ приходи но като се земе въ внимание, че втората поради голѣмитъ и скъпи съоружения, които ще се срещнатъ въ дефилето на р. Струма и на границата, ще залуви за нейната постройка несравнено много по-голѣмъ капиталъ отъ колкото първата, слѣдва че е предпочтително да се направи първата. Второ едно съображение което говори за нейната направа е и това че тя минува много по-близо и до втората каменноугленна мина при Бобовъ-долъ отъ колкото Кюстендилската. А съ време когато гжстотата на населението и развитието на производителността почувствувжтъ нужда за повече желѣзнопътни съобщения, тогава може да се отцѣпи единъ клонъ отъ Дупнишката линия и на горѣ по долината на р. Струма да мине покрай Кюстендилъ и отъ тамъ прѣзъ границата да се скопче на Куманово съ главната Македонска линия.

Макаръ приходитъ отъ земеделѣческата производителностъ по тѣзи линия да не сж голѣми, но нейното назначение ще бѣде да сп.собствува повече за разработването на каменноугленнитъ мини въ Черникъ, Мошино и въ Бобовъ-долъ, а послѣ и за развитието на индустрията, отъ които тя ще може да черпи най голѣмитъ си приходи.

Относително приходитъ отъ по голѣмата частъ на Централната линия, въ таблицата сж приведени исчисления и за двѣтъ направления прѣзъ Турски-Изворъ-Севлиево и направо прѣзъ Плѣвенъ, отъ тѣхъ се вижда че по голѣми приходи ще донася линията която отива прѣзъ Плѣвенъ. Отъ таблицата се вижда още че една отъ най слабодоходнитъ части на тѣзи линия е парчето въ дефилето на р. Искъръ отъ София до Мездра. Но понеже то има да служи и за двѣтъ линии София-Плѣвенъ и София-Видинъ, неговитъ слаби приходи ще се уравни свжтъ отъ по-голѣмитъ на останалата частъ на Централната и Видинската линии.

Като земнемъ София като центръ за разклонението на разнитъ линии получаваме четири главни клонове, именно:

Приходи и
назначение
на Струм-
ската линия

Преимущест-
вото на ли-
нията София
Плѣвенъ

- 1) София-Дупница-Солунъ . . . 366—370 кил.
- 2) София-Пловд.-Стара-Н.-Загора-Бургасъ 430 кил.
- 3) София-Плѣвенъ Варна 550 кил.
- 4) Софи-Враца-Видинъ 230 кил.

отъ които спорѣдъ приходитѣ които общаватъ. Варненския иде на първо мѣсто; послѣ него Видинския, Бургаския и най послѣ Дупнишкия. Последния ако и да се представлява за сега като най неблагоприятенъ по приходитѣ, но както спомѣнхъ по-горѣ, съ разработването на каменноугленнитѣ мини, той общава да донася не по малко отъ Варненския.

Мѣждународно
значение
на Видинската
линия

А пъкъ Видинския клонъ, освѣнъ добритѣ приходи отъ мѣстний трафикъ, на който отъ земледѣлческото производство се образува главната частъ, той общава да има едно значително транзитно движение, защото поради ефтеній воденъ транспортъ по Дунава до Видинъ, той ще отнеме значителна частъ отъ трафика на сръбскитѣ желѣзници и ще привлече по голѣмата частъ отъ стокитѣ, които се внасятъ отъ Германия и Австро Унгария не само за къмъ Плѣвенъ, но даже прѣзъ София за къмъ Пловдивъ. — А съ направата на единъ мостъ прѣзъ Дунава мѣжду Видинъ и Калафатъ България ще има едно прямо желѣзнопѣтно съобщение не само съ Ромѣния, но съ цѣла Европа безъ да преминува прѣзъ Сърбия.

По този начинъ Видинската линия добива едно интернационално значение не по-малко, отъ колкото линията Цариградъ-Бѣлово. Въ конструктивно отношение, нейната направа не представлява никакви мъжнотии: уклонитѣ нѣма да бѣдятъ по голѣми отъ 10—12⁰/₀₀, а главнитѣ искусствени съоружения ще бѣдятъ мостовитѣ прѣзъ рѣкитѣ, Огоста, Цибрица и Ломъ; тя би се извършила съ не по голѣми разности отъ колкото линията къмъ Плѣвенъ.

Отъ сичко което изложихъ до тукъ, слѣдва че днесъ за днесъ се явяватъ като необходими желѣзнопѣтни съобщения за страната слѣдующитѣ линии.

1) Първа желѣзнопѣтна линия която почива отъ една точка на Р. Варненската линия преминува

прѣзъ Търновския и Плѣвенския окръзи и се сключва отъ една страна съ съществуващата линия Ц-бродъ-Бѣлово въ София, а отъ друга завива прѣзъ Враца за Видинъ.

2) Втора желѣзнопѣтна линия, която свързва столицата по р. Струма съ пристанищата на Бѣлото море.

3) Трета желѣзнопѣтна линия, която почива отъ Пловдивъ, минува прѣзъ Чирпанъ, Стара-Загора и се сключва въ Нова Загора.

Първата, макаръ и да състои отъ двѣ части, но въ сжщностъ е една нераздѣлна, и нейната направа се налага отъ необходимостта да се създадѣтъ ефтини и удобни съобщения не само на столицата съ севѣрнитѣ окръзи и прѣзъ тѣхъ съ Дунава и Черното море, но главното поради изобилното земледѣлческо производство на последнитѣ съ морето.

Кои линии
тѣрба да се
направятъ
най-напрѣдъ

Втората, макаръ и кратка, но тя се налага отъ необходимостта за разработването на богатитѣ каменноуглени мини и други минерални руди въ коритото на р. Струма и развитието на индустрията, отъ необходимостта да имами прями съобщения съ пристанищата на Бѣлото море, и най послѣ въ национално отношение отъ нуждата за съществуването на близки и удобни съобщения мѣжду единъ и сжщия народъ, който живѣе въ двѣ разни държави.

Третата линия, която има повече мѣстенъ интересъ се налага като слѣдствие отъ съществуването на Бургаската и Цариградската линии; за да помогне за увеличението на тѣхнитѣ приходи.

Цѣлата дължина на горнитѣ три линии възлиза въ кръгло число на 830 кил. и за тѣхната постройка ще се изисква единъ капиталъ, не по малко отъ 112—115 мил. лева, като се смѣта на кил. срѣднѣ нѣщо повече отъ 140 хил. лева, която сума никѣкъ не е малка за удобнитѣ мѣста, прѣзъ които ще бѣдятъ прокарани линиитѣ. И дѣйстви-телно освѣнъ дефилето на р. Искъръ, което ще погълне повече пари, сичката друга останала частъ не прѣдставлява такива непреодолими мъжнотии, щото

Расходи за
направата на
желѣзницитѣ

да не може да се направи по тях една здрава железница от нормална широчина съ 100—130000 лева на километър.

Експлоатацията на горните линии не ще бъде тъй скъпа; слабите уклони ще позволяват по икономични разходи за тракцията, а понеже самите линии се намират във удобни и не горски местности, то и поддържането на самия път не ще изисква големи разходи.

Другите линии за които споменахме по горѣ, като тези от Ямбол през Сливен за към Търново или други някои клонове към Централната, не могат да се считат за сега от първа необходимост; за тях може да се подигне въпрос едвам след направата на първите. Сжщото обаче не може да се каже и за пристанищата Варна и Бургас. Тяхната постройка, особено на първото трѣбва да върви паралелно съ тези на линиите, защото без удобни пристанища, сичката ни търговия, която естествените нужди тикат към морето, би се осакатила и пропаднала, а пък построените железници би се намбрили въ сжщото печално положение въ което виждаме сега линията Руссе-Варна. Мжно е да се определят отнапредъ, безъ точни данни капитала за постройката не двѣтѣ ни пристанища. Но няма да се излъж много ако кажъ че за Варненското ще потрѣбват не по малко отъ 15—20 мил. лева — а за Бургаското 10 мил., прибавени къмъ горната сума за железниците, добиващи една порядочна сума отъ 140—145 мил. лева, които ни сж нуждни за направата на нашите железници и пристанища.

Преди да се коснем до въпроса за добиването на капитала за усъществяването на казаните постройки, нека ми бъде позволено да кажъ няколко думи за значението, което сж имали железниците въ днешните напреднали държави, както и за благотворното влияние, което тѣ сж упражнили върху развитието на земеделската и индустриална производителност а заедно съ тях върху подигането на търговията, увеличението на богатствата, нама-

Разходи за
пристанища-
та Варна и
Бургасъ

лението на разните общественни бѣдствия, най сетне върху огромния успѣхъ на цивилизацията.

Извѣстно е че първите железници се почнахъ и направихъ въ Англия, Белгия и въ Франция, но голѣми сж били мъжнотиите съ които сж се борили тогавашните просвѣтени хора, до гдѣто убѣдятъ своите парламенти за ползотворността на тези предприятия. Въ Франция, даже видни държавни мъже сж говорили отъ трибуната: „Вий мислите да сполучите съ тези нови съобщения. Това е цѣла утопия. Това няма да Ви докара до нищо. Вашите железни пътища никога не могатъ се сравни съ старите и испытаните дилижанси.“ — Въ Белгия тѣ сжщо е имало големи прѣпятствия отъ общественното мнѣние, но благодарение на енергическото застъпване на тогавашния кралъ Леополда I, правителството е могло да добие едно благоприятно рѣшение отъ страна на камарата. И дѣйствително чудно даже и смѣшно се вижда, какъ сж разсжждали тогавашните парламенти за железниците. Въ 1834 год. единъ депутатъ е говорилъ:

„Ако за нашите транспорти замѣстимъ хората и животните съ машини, какво ще да произлезе? Това че много хора ще останатъ безъ работа и развъждането на добитъка ще се намали, а чрезъ това ще се намалятъ и приходите на земеделците, които зимно време, като не ще има що да принасятъ съ колата си, ще хранятъ само напразно добитъка си“.

Но скоро следъ отварянето на първите железници, като видѣхъ добитите отъ тяхъ резултати, сичките правителства въ по напредналите страни, безъ да обръщатъ внимание на разните предубѣждения, вървели сж рѣшително напредъ, до гдѣто сж сполучили да създадатъ нужните железнопътни съобщения.

Политическата икономия и историята сж „двѣтѣ звѣзди на човѣка“, които сѣки общественъ дѣятель трѣбва да има прѣдъ очите си и да ги слѣди, ако не иска да се забърка и да компрометира себе си и интересите които се е наелъ да защитава. Като

Първите же-
лезници въ
Европа

Значение на
желѣзницитѣ
за обмѣнява-
нието про-з-
веденията

се основавамъ на горнѣто, нека разгледаме въпро-
ситѣ въ по-общи чѣрти, за които споменѣхъ по-горѣ.

Желѣзницитѣ произвеждатъ въ пренасянието
на хората и стокитѣ цѣла революция и то въ от-
ношение на цѣната и бързината, особено при го-
лѣмитѣ разстояния. Нека си припомнимъ напр. пъ-
туванието отъ София до Пловдивъ прѣди направата
на желѣзницата и го сравнимъ съ сегашното по
желѣзницата!

Невъзможността или пъкъ мѣхнотиитѣ и ви-
сокиятъ превозни цѣни за голѣмитѣ разстояния съ-
ставляватъ една непреодолима спънка за обмѣнява-
ние на разнитѣ произведения. Въ отсъствие на
желѣзницитѣ ний виждаме че въ нѣкои мѣста се
раждатъ и добиватъ произведения въ голѣмо изобилие,
а пъкъ въ други даже съсѣдни, хората сж
петимни за сжщитѣ произведения. Тѣй напр. въ
крайбръжнитѣ градове на Дунава и на Черното море,
рибата се амѣрва въ голѣмо изобилие и съ ниска
цѣна, а на 50—60 километра въ вътрѣшността на
страната рибата се счита за рѣдкостъ. Сжщото може
да се каже за вината, дървата и други произведения.

Унищожение
на гладѣтъ
чрѣзъ желѣз-
ницитѣ

Единъ отъ най важнитѣ прогреси, една отъ
най славнитѣ побѣди на човѣка въ сегашний вѣкъ
е унищожението на гладѣтъ въ напредналитѣ държави.

Природата не е надарила сичкитѣ части по-
земята съ еднакво плодородие: една мѣстностъ дава
повече, а друга по малко. А при това идатъ атмо-
сферическитѣ явления, които не упражняватъ на
сѣкѣдѣ сжщото влияние върху сѣдѣбитѣ: на нѣкои
мѣста, било многото дѣждѣ или градѣ, или пъкъ
голѣмата сума унищожаватъ сѣдѣбитѣ; а на друго
мѣсто напротивъ тѣ биватъ благоприятствувани и
ставатъ изобилни — Най послѣ годинитѣ не си
приличатъ една на друга и не сж винѣги еднакво
изобилни. Слѣдъ 7-тѣхъ пълни, идатъ 7-тѣхъ гладни
години. А съ пренасянието на желѣзницитѣ сичко
това се уравнива.

Днесъ за днесъ е немислимо гладъ въ една
цивилизована страна, гдѣто има съобщения и добра
администрация.

Значение на
желѣзницитѣ
за земецѣ-
лието

Благотворната дѣятелностъ на желѣзницитѣ не
се ограничава само да улеснява транспортитѣ; тѣ
спомогатъ за подобрънието и увеличението на земе-
цѣлието. Привеждамъ слѣдующата таблица № 4 за
Франция за единъ периодъ отъ 60 год., отъ което
се вижда че пространството на посѣвитѣ съ жита
се е увеличавало съ направата на желѣзницитѣ не-
сравнено много по-бърже отъ колкото населението:

Таблица № 4.

Година	Население	Повърхностъ на посевитѣ въ хектари	Отношение на за- сѣленото простран- ство къмъ населе- нието
1821	—	4.763.079	—
1831	32.569.223	5.111.155	0.1569
1841	34.250.178	5.562.668	0.1624
1851	35.783.170	5.999.376	0.1677
1861	37.386.313	6.754.227	0.1807
1869	36.855.178	7.034.087	—
* 1871	36.544.067	6.397.801	0.1751
1875	36.638.163	5.976.115	0.1904
1878	37.181.016	6.955.360	0.1873
1880	37.500.000	6.873.503	0.1833
1882	37.780.177	6.977.792	0.1847

А пъкъ въ Съединенитѣ държави увеличени-
ето на посѣвитѣ е вървяло въ слѣдующитѣ размѣри:
Въ 1.849 година е имало 13.000.000 акри **)

„	1.859	„	„	„	36.000.000	„
„	1.869	„	„	„	50.000.000	„
„	1.871	„	„	„	54.000.000	„
„	1.881	„	„	„	102.000.000	„
„	1.885	„	„	„	107.000.000	„
„	1.889	„	„	„	117.000.000	„

*) Въ слѣдствие
отѣлванието
Елзасъ-Лота-
рингия, сж се
намалили и
посѣвитѣ

**) Единъ акръ има 4046-17 метра.

Когато има желѣзнопътни съобщения въ една мѣстность, земледѣлеца е винѣги-усигоренъ че може да си продаде произведенията, ако не на мѣстото, то поне на по-далечни мѣста. Вслѣдствие на това той е заинтересуванъ да подобрява начина на обработването за да добие отъ земята колкото е възможно повече. Желѣзниятъ пътища сж единъ отъ най-силнитъ му оръдия, едно отъ най-спомогателнитъ му сѣчива за да подигне производството на земята.

Значение на
желѣзницитъ
за индус-
трията.

Ако желѣзницитъ играятъ една голѣма роля въ подобряването и развитието на земледѣлието, тѣхното влияние е още по-могъществено върху прогреса на индустрията. Може да се каже че тѣ сж създали голѣмата индустрия, като ѝ донасятъ суровитъ материали за разнитъ фабрикаци и отнасятъ надалеч нейнитъ произведения.

Отъ сичкитъ първи материали, които сж необходими за индустрията, първо мѣсто и безъ сѣкако противорѣчие сж каменнитъ въглища, безъ които механическата работа е невъзможна.

Въ слѣдующата таблица № 5 е показано производството на каменнитъ въглища въ нѣкои европейски държави споредъ „Aperçu économique sur la production et le commerce du monde“ отъ M. Neumaun-Spallart.

Въ 1847 год. когато сж се почнали главнитъ желѣзници въ Франція е имало само 35000 работници по каменноугленнитъ мини, а въ 1884 тѣхното число е достигнало до 109000 души.

Въ сжщия размѣръ сж се развивали съ направата на желѣзницитъ и другитъ родове индустрии, особено металургията.

Естествено е че истинската индустриална революция, която се е извършила презъ послѣднитъ 40 50 години не произтича изключително отъ създаването на желѣзнитъ пътища; тѣ сж били само единъ отъ факторитъ, единъ отъ инструментитъ, едно отъ проявленията на това величествено движение на прогреса, който се е родителъ чрезъ обществената дѣятелность.

Таблица № 5.

Означение на странитъ.	Производство въ милиони тона						
	1860	1870	1873	1874	1875	1876	1877
Велико-Британия.	85	103	129	127	134	135	137
Германия . . .	12	28	46	47	49	50	48
Съединени държ.	15	22	51	49	48	50	55
Франция	8	12	18	17	17	17	17
Белгия	10	13	16	15	15	14	14
Австро-Унгария .	4	5	12	12	13	13	14
Сичко	134	183	272	267	276	279	285
Въ цѣлия свѣтъ .	136	—	—	274	—	287	294

Паралелно съ желѣзнитъ пътища сж се развивали и усвършенствували и другитъ родове съобщения, водни и шосейни; създавали сж се солидни кредитни учреждения, безъ помощта на които не може да се прѣдприеме никаква постройка нито индустрия.

Една отъ характеристическитъ чрти на преобразуванията чрезъ желѣзнитъ пътища е замѣстваньето на малката ~~индустрия~~ съ голѣмата, на рѣчната работа съ механическата, сдружаваньето на капиталитъ и съсредоточаваньето на производителнитъ сили.

Влияние на
желѣзницитѣ
върху увели-
чението на
търговията.

Съ подиганѣто на земледѣлието и развитието на индустрията се увеличава и търговията. По цѣлия свѣтъ, споредъ официалнитѣ статистики, вносната и износната търговия се е увеличила отъ 30,000 милиона, която е било въ 1850 год. на 75000 мил. въ 1880. Въ Белгия въ единъ периодъ отъ 50 год. (1835-1885) търговията се е увеличила отъ 360 милиона на 5,5 милади. А пъкъ увеличаванѣто търговията въ разнитѣ държави прѣзъ послѣднитѣ 20 години е изразено въ проценти въ слѣдующата таблица.

Таблица № 6.

Велико-Британія	98%
Франція	201 „
Германия	126 „
Белгия	277 „
Руссия	267 „
Австро-Унгарія	215 „
Италия	290 „
Холандія	85 „
Швеция, Норвегия и Дания	393 „
Турция и Гърция	173 „
Срѣднѣ за цѣла Европа	151%

Военно значе-
ние на желѣз-
ницитѣ.

Желѣзницитѣ сж преди сичко инструменти на мирѣтъ, на цивилизацията и на богатството. Но тѣ сж тѣй сжщо сѣчивата на ужаснитѣ войни.

Днѣсь за днѣсь борбата въ врѣме на война не може да се ограничи мѣжду малочисленнитѣ армии които да преминуватъ само нѣколко дневно пътуване; цѣли народи се хвърлятъ единъ върху други.

Въ сжщото врѣме когато разнитѣ родове оржжия се умножаватъ и усъвършенствуватъ и ставатъ по убийственни, войскитѣ тѣй сжщо ставатъ по многочисленни.

Щомъ сношенията мѣжду двѣ държави се прѣкъснатъ, сѣка отъ тѣхъ трѣбва да натрупа на границата си, колкото е възможно по-скоро цѣли маси отъ народъ, като ги събере отъ сичкитѣ краища на своята територия. Сичко това колосално движение

на мобилизация и съпрѣдоточаване се извършва по желѣзницитѣ най-бързо. И нѣма никакво съмнение че който дойде по-напрѣдъ, който е побѣдителъ въ бързината, печели непосредственно голѣми преимущества върху своя неприятелъ. защото той може да нахлуе въ чуждата територия. да даде тамъ битки, да напада и смущава съединенията и съсрѣдоточванията на неприятеля и да извлече голѣма полза отъ тѣзи нападения.

Не сж само хората, които трѣбва да се пре-насятъ, но и тѣхнитѣ конѣ и топове, тѣхнитѣ материали, припаси и муниции. Желѣзницитѣ приличатъ тогава на рѣки, наводнени отъ бурата и които тласкатъ своитѣ води съ най-силно стремление. Днѣсь за днѣсь желѣзницитѣ сж станали тѣй необходими за военнитѣ цѣли, както сж патронитѣ за пушкитѣ. А ний Българитѣ не можемъ да се похвалимъ че сме отишли много напрѣдъ въ това отношение.

България е страната която по своето пространство притежава най-малкото желѣзници мѣжду своитѣ съсѣди Ромѣния, Сърбия и Турция; и при това нейнитѣ желѣзници не сж съединени и стлобени щото да образуватъ едно цѣло, а сж разхвърлени на сѣки жгълъ по едно парче.

Азъ приведохъ горнитѣ статистически данни за да покажжъ въ кратки чърти общата полза на желѣзницитѣ, защото у насъ има нѣкои хора, които се отнасятъ много скептически къмъ постройката на желѣзницитѣ, като привеждатъ че Централната линия напр. била много дълга, че за нейната направа трѣбвало много пари, че тя нѣмала да донася добри приходи и т. н.

Сѣко едно нѣщо, сѣки инструментъ или оржжие има двѣ страни и споредъ условията въ които е поставено да функционира, то може да даде добри и лоши резултати. Желѣзницитѣ сж тѣй сжщо орждия на прогреса и на богатствата. Ако тѣ се поставятъ да функциониратъ въ лоши условия тогава и ползата отъ тѣхъ биве незначителна. Азъ указъхъ по-горѣ на причинитѣ за печалното положение въ което се намѣрва Руссе-Варненската линия и на

Необходимитѣ
условия за
доброто функ-
циониране на
желѣзницитѣ.

мърките които би трѣбвало да се земжтъ, за да се добивжтъ тѣзи приходи, които самата природа е опредѣлила за нея. Сжщото важи и за новитѣ линии; не трѣбва да се ограничаваме само въ тѣхната постройка, но слѣдъ това трѣбва да се грижемъ да подържаме и увеличаваме источниците имъ. А това не лѣжи само въ направата на желѣзницитѣ но въ направата и на пристанищата, презъ които се улеснява изнасянието и внасянието на разнитѣ стоки; съ въвежданieto на износни тарифи, както за пжтницитѣ тѣй и за стокитѣ, чрезъ които се привличатъ транспортитѣ; а най главно съ учреждаването на солидни кредитни учреждения чрезъ които се дава възможност на населението да намѣрва износни капитали, толкова необходими за разработването на почвата, усъвършенствованието на земледѣлието и съз даванието на индустрията.

Нека разгледаме сега по-отблизко кой е най-рационалниятъ начинъ за да се добиемъ по-скоро до направата на нашитѣ желѣзници и пристанища. По поводъ на този въпросъ, азъ ще се косна до едно болно мѣсто на нашето законодателство т. е. до закона на нашитѣ желѣзници. Този законъ постановява, че желѣзницитѣ трѣбва да се строятъ и експлоатиржтъ отъ правителството и че никакви дружества не можжтъ да получаватъ концесии за желѣзници, както го има въ много напреднали държави. Но намъ сж нуждни за направата на нашитѣ желѣзници и пристанища единъ капиталъ отъ 140 — 150 мил. лева, който ще трѣбва да се преобърне въ единъ срокъ най много отъ 10 години въ ползотворни желѣза, машини и други снаряди; значи трѣба въ продължение на този врѣме да имаме на разположение сѣка година по 15 мил. лева. Дѣйствително Народното Събрание е вотирало за направата на Централната линия и пристанищата единъ кредитъ отъ 92 мил., но било вслѣдствие политическитѣ събития, които прекара страната прѣзъ послѣднитѣ години, било по други съображения, горний кредитъ е останълъ само вотиранъ и страната по отсъствие на нужнитѣ капитали е останала до

Болно мѣсто
на нашето за-
конодателство
по желѣзни-
цитѣ.

сега само съ своитѣ закони по безъ желѣзници. — Сега се поражда въпроса да ли е по предпочтѣтелно да чакаме благоприятни врѣмена до когато можемъ да намѣримъ необходимитѣ за направата на нашитѣ желѣзници и пристанища капитали, или пъкъ да измѣнимъ закона въ смисълъ да се отдаватъ конструкцията и експлоатацията на желѣзницитѣ въ концесия, въ който случай тѣ би се направили въ единъ най късъ срокъ.

Нѣма никакво съмнѣние, че когато една държава има добръ кредитъ и може да располага съ капитали подъ износни лихви, най добрата система е да си строи и експлоатира тя сама желѣзницитѣ. Но при всичко това изисква се тѣй сжщо щото тя да располага съ единъ образованъ, честенъ и опитенъ персоналъ, който да гарантира една редовна и образцова администрация въ постройката и експлоатацията. Историята по направата на желѣзницитѣ въ просветенитѣ държави ни показва, че първитѣ най голѣми линии сж били направени съ помощта на частни капитали и че държавитѣ не сж имали за първо врѣме изискуемия се персоналъ съ горѣ казанитѣ качества.

Да ли желѣзницитѣ трѣбва да се строятъ и експлоатиржтъ отъ самитѣ държави или отъ частни компании, това е единъ въпросъ отъ такава политико-икономическа важностъ, щото не би било злѣ да го разгледаме по-отблизко. Желѣзнитѣ пжтища, както казахъ играятъ важна роля въ общественъ животъ на народитѣ; тѣ иматъ и политическо, и правителствено и административно, и военно, и индустриално, и търговско значение. Тѣхната експлоатация съставлява една отъ най важнитѣ общественни служби, която е най блиско свързана съ богатството на страната; съобщенията, сношенията мѣжду разнитѣ точки на една страна сж едно отъ най силнитѣ елементи на общественния животъ. Безъ съмнение, общественното богатство, жизненитѣ интереси на единъ народъ, неговата сила и величие, въ мирно както и въ военно врѣме сж тѣсни свързани съ участвата по експлоатацията на желѣзнитѣ пжтища;

Постройка и
Експлоатация-
та на желѣзници-
тѣ отъ Държа-
витѣ или отъ
частни ком-
пании

безъ съмнение на общественитѣ власти предлежи да усигорятъ съобщенията мѣжду разнитѣ точки въ една страна и да бдятъ върху порядѣка, безопасността и удобността на тѣзи съобщения.

Но отъ това слѣдва ли че държавата трѣбва да се нагърби и съ грижата по експлоатацията? Отъ това слѣдва ли че пренасянето на хората и стокитѣ съставлява една общественна служба въ сѣщинския смисълъ на думата? т. е. една служба, както е напр. тѣзи по правосѣдието или военната служба? Слѣдва ли че сѣка концесия е въ вреда на държавата? Сѣщественна длъжностъ се налага на една държава да земе тѣзи частъ отъ грижата за транспортитѣ, които се диктуватъ отъ общитѣ интереси, а най паче отъ вътрѣшната и външна безопасностъ, и въ сѣки случай да си запази правото на одобряване трасетата и тѣхнитѣ главни принципи, опредѣлението на максималнитѣ тарифи и условията на тѣхното приспособление, надзора върху службата по експлоатацията. И тамъ трѣбва да се срършѣтъ нейнитѣ грижи. Когато общитѣ интереси на страната сѣ запазени не е престѣпление, тя да отхвърли една частъ отъ брѣмето и на частната прѣдприимчивостъ.

Опасността отъ монополъ въ случай на концесия не може да бѣде тѣй голѣма и въ повечето случаи се преувеличава. Въ сѣщностъ пренасянето по желѣзницитѣ съставлява, ако не по право то въ дѣйствителностъ единъ истински монополъ, който се характеризира повече или по малко споредъ условията на страната, споредъ живостта на движението, особено когато нѣма никаква конкуренция. Този монополъ е една неопровержима сила; той може да си има и своята опасностъ. Но държавата трѣба да си има и своята опасностъ. Но държавата трѣба да си запази мѣрки на дѣйствие и въ даденъ случай да ги уползотвори; най послѣ тя дава концесиитѣ и ней принадлежи да постави такива условия, които да ѝ запазятъ авторитета и правата; тя надзирава извършването на разнитѣ постройки; тя може да опредѣли вървежа и числото на треноветѣ и разнитѣ правилници и уредби по експлоатацията и ни-

каква тарифа да се не туря, безъ нейното съгласие. Най послѣ тя може да си запази правото на выгодно откупувание и въ единъ удобенъ случай да го усъществи.

Единъ отъ най важнитѣ аргументи, който говори за въ полза на държавната експлоатация е този, че държавата не можала да има предъ видъ, освѣнъ общий интересъ. Безъ съмнение когато държавата управлява сама желѣзнитѣ пѣтища, тя може да се постави по горѣ отъ съображението на частния интересъ, да има по обширенъ хоризонтъ и да гледа по нашироко; тя може постоянно да има очитѣ си обрънати върху общия интересъ и да го зема въ съображение при сичкитѣ си дѣйствия; тя може да измѣнява и поправява безъ стеснение тарифитѣ и да подпомага, чрезъ това на индустрията и на търговията. Но това преимущество което теоретически е неопровержимо, има извѣстни комерчески и финансови опасности. Държавата по този начинъ се излага на великодушни увлечения, на чувствителни грѣшки, които могатъ да побържатъ равновѣсието на нейнитѣ финанции, и въ слѣдствие на това да компрометирѣтъ нѣ само бюджета но и самото правителство.

Азъ споменѣхъ по горѣ, че за да могатъ да се направятъ първитѣ голѣми линии въ днешнитѣ напреднали страни, правителствата сѣ били принудени да прибѣгнатъ къмъ помощта на частнитѣ капитали. Ако държавитѣ би предприели отъ начало да строятъ всичкитѣ линии на гърба на общий бюджетъ, тогавъ и до сега на да ли можаха да иматъ половината километри отъ сѣществуващитѣ сега желѣзници. Особено забелѣжителенъ е прогресса, който сѣ направили въ това отношение Съединенитѣ държави въ Севѣрна Америка, гдѣто и до сега сичкитѣ желѣзници се експлоатирѣтъ отъ разни дружества. Сѣщото сега става въ Англия и въ Франция, съ тѣзи само разлика, че до като компаниитѣ въ Англия сѣ оставени свободни да строятъ на свой рискъ и безъ никакво гаранция отъ страна на държавата за доходността на израсходванитѣ капитали,

Първитѣ желѣзници, направени отъ компании.

въ Франция тѣхнитѣ капитали сѣ гарантирани отъ държавата и тѣ сами сѣ турнати подъ строга контрола и тѣй да се каже подъ опека на държавата.

Пруссия е първата държава въ Европа която е почнала да експлоатира желѣзницитѣ; но въ първий периодъ мѣжду 1838—1850 тѣ сѣ били построявани и експлоатирвани отъ частни дружества, а послѣ държавата ги е откупувала постепенно. Даже въ 1880 год. отъ 19500 кил. желѣзници, компаниитѣ сѣ експлоатирвали още 6500 килом.

Австро-Унгария тѣй сѣщо е прибѣгнала въ началото къмъ помощта на частнитѣ капитали, за да може да направи голѣмитѣ си линии, Двѣ главни компании именно: Австро-Унгарското дружество на държавнитѣ желѣзници (Staatseisenbahn gesellschaft) и това на Южнитѣ желѣзници (Südbahn gesellschaft) поехъ главнитѣ линии, на които държавата гарантираше 5,2% лихви върху капитала на постройката. А освѣнъ това първото отъ тѣзи дружества получи експлоатацията на каменноугленнитѣ минни въ Бохемия и голѣми пространства земи въ Банатъ.

Въ Руссия отъ 25000 килом. които е имало споредъ статистиката въ 1883 год., отъ държавата сѣ се експлоатирвали 2700 кил., а останалитѣ отъ разни компании.

Въ Българската територия има 810 килом. желѣзници, отъ които 360 кил. принадлежатъ на Турция, а останалитѣ на Княжеството. — Компанията на Источнитѣ желѣзници експлоатира отъ турскитѣ 315 кил., а българското правителство отъ турскитѣ парчето мѣжду Ихтиманъ Бѣлово 45 кил. и държавнитѣ ни желѣзници. Последнитѣ сѣ сторили на държавата близо 80 мил. лева, които поглѣщатъ ежегодно, ако смѣтаме лихви и амортизация 7%, една сума отъ 5,600.000 лева, като прибавимъ къмъ горнята сума още дефицита отъ експлоатацията имъ, който споредъ тѣзгодишния бюджетъ възлиза около 1,800.000 л. получаваме една сума отъ 7,400.000 лева. Ако раздѣлимъ тѣзи сума съ числото километри 450, то получаваме повече отъ 16,000 лева за сѣвки километръ, които тежатъ ежегодно и безвъз-

Дефицитъ отъ държавнитѣ желѣзници

вратно на държавнитѣ финансии. Азъ мисля, че ако тѣ сѣ експлоатирвахъ отъ нѣкое частно дружество държавата би се избавила поне отъ дефицита, защото една компания умѣе да експлоатира винѣги по економично отъ колкото една държава. Това сѣ го доказали поне опититѣ въ по-вече напредналитѣ държави.

Ако нашето законодателство по желѣзницитѣ се измѣнеше въ смисълъ да може да се отдава тѣхната постройка и експлоатация въ концесия, много е вѣроятнo че въ такъвъ случай би се явили частни компании, които подъ извѣстна гаранция отъ страна на правителството за доходността на израсходванитѣ капиталъ, би се наели да зематъ въ концесия нашитѣ желѣзници. Въ този случай тѣ би се направили много по-бърже отъ колкото, ако правителството чака благоприятна врѣмена за намѣрванието на нуждитѣ капитали и почне да ги строи само.

Благодарение на лошитѣ въспонания отъ дѣйствиата на желѣзничнитѣ компании на Истокъ, особено въ Турция, у насъ се е съставило общо мнѣние че сичкитѣ компании сѣ за отхвърляние. Ако има нѣкъдѣ извършени прѣдприятия отъ частни компании съ тѣжки жертви за надлѣжната държава, то не сѣ виновати компаниитѣ, а онѣзи държавни мъже, които намѣсто да пазятъ общественитѣ интереси, за които сѣ били поставени, предпочели сѣ своитѣ лични за въ ущърбъ на общитѣ.

Когато отговорнитѣ правителствени органи, било по неразбиранье на самото дѣло, било умишлено за тѣхна лична полза станятъ причина да се натоварятъ чрезмѣрно държавнитѣ финансии при направата на желѣзницитѣ или разрѣшаванието на нѣкой желѣзнопѣтненъ въпросъ, за това не е нужно да съществува концесии за години. Накърняванѣто на държавнитѣ финансии може да стане даже много по осязателно, когато желѣзницитѣ се строятъ и експлоатиратъ не отъ една концесионерна компания, а за смѣтка на правителството, както това стана съ турскитѣ или тѣй нарѣченитѣ Источни желѣзници въ Турция.

Желѣзничнитѣ компании въ Истокъ.

Баснословната печалба която извлѣкохъ при тѣхната постройка нѣкои спекуланти е станала пословишна; но тѣй сѣщо пословично стана и банкрутството на Турция, което бѣше въ по-голѣмата си частъ слѣдствие отъ лекомисленнитѣ и недобросѣвѣстнитѣ комбинации на турското правителство съ спекулантитѣ по постройката.

И тѣзи желѣзници не бѣхъ отдадени въ концесия да се строятъ за смѣтка на компанията, но тѣ си бѣхъ чисто турски държавни желѣзници и спекулантитѣ ги строяхъ за смѣтка на Турската Империя.

Сичко зависи отъ условията, които се сключатъ мѣжду концесионалната компания и правителството. — Последнѣето има винѣги възможността да си запази извѣстни права, които да гарантиратъ едно съвѣстно и бързо извършване на работитѣ, безъ да се товари държавний бюджетъ отъ еднажъ съ голѣми сумми. — На компетентовитѣ органи, правителството и Народното Събрание принадлежи да се произнесатъ да ли не е вече врѣме да благоразсѣдятъ какви мѣрки трѣбва да се зематъ за по скорошната направа на нашитѣ желѣзници.

София, 15 Юний 1892 год.

II. Николовъ.

НАРОДНА БИБЛИОТЕКА

НАРОДНА БИБЛИОТЕКА