

15034

Т. м. 5/6

Народна Библиотека

ст. Соприч

СТ. Н. ШИШКОВЪ

ЗНАЧЕНИЕТО

НА

бъдещата железница
отъ пловдивъ до
бѣлоторския брѣгъ

Цѣна 15 стот.

Издава Пловдивското Туристическо дружество „Калояновъ връхъ“.



ПЛОВДИВЪ

Печатница „Македония“

1913

ЗНАЧЕНИЕТО

на

бъдещата желѣзница

отъ

ПЛОВДИВЪ ДО БЪЛОМОРСКИЯ БРЪГЪ

Желѣзнопътнитѣ съобщения въ днешно врѣме сж добили мѣстото на единъ първостепененъ, ако не и единственъ двигателъ за културата и общото благосъстояние на народитѣ. Тѣ не засѣгатъ само една или друга гѣнка отъ общия народенъ и държавенъ подъемъ. По тия именно причини, когато прѣдстои да се построява нова желѣзнопътна линия, държавникътъ наредъ съ военния, техникътъ-специалистъ и политико-економистътъ задружно взематъ изчерпателно всички съображения прѣдъ видъ, изучаватъ и прѣцѣняватъ всички фактори въ общия развой, който има да даде тя не само на дадената покрайна, прѣзъ която ще минава, но съ огледъ и къмъ цѣлия държавенъ ораганизъмъ, и на всестранното значение за цѣлата страна, за цѣлата нация. Тукъ вече се обезсилватъ, оставатъ на второ мѣсто и техническитѣ сгоди или несгоди, каквито би се изпрѣчили на срѣща, а заедно съ тѣхъ и материалнитѣ срѣдства, които ще сж потрѣбни за построяването и обдържането ѝ отпослѣ.

Желѣзницата, която ни се налага въ колкото се може по-скоро врѣме да се построи и ни изведе на новото ни пристанище, на откритъ всемирненъ морски пътъ — Порто-Логосъ на Егейското море — ще бже първата по своето несравнено всестранно значение за държавата и българското племе. Това

нейно значение налага, щото обществото да бжде добръ освѣтлено, да се разчепкатъ и здраво проучатъ всички нейни сгоди или несгоди споредъ мѣстото, прѣзъ което се проектира прокарването ѝ, защото, веднѣжъ прѣнебрѣгнато макаръ на гледъ и маловажно въ началото си нѣщо, впоследствие може ни докара късно разкайване. Грѣшки винаги ставатъ по-малко само тогава, когато колективниятъ умъ дѣйствува и се послушва.

По вѣстниците се спомена вече, че правителството се е установило върху проекта, щото тая наша прѣзродопска желѣзница да мине прѣзъ *Хасково — Кърджали — Мاستанлъ — Гюмюрджина — Порто-Логосъ*, слѣдователно, ще прѣсича Източнитѣ Родопи. Пловдивскиятъ окръженъ съвѣтъ прѣвъ чрѣзъ окръжния си вѣстникъ, а слѣдъ това и чрѣзъ една депутация, нарочно избрана и пратена въ София, прѣдстави прѣдъ правителството твърдѣ основателни мотиви, да се прокара споменатата желѣзница прѣко отъ Пловдивъ прѣзъ Станимака за Порто-Логосъ, но прѣдпочително не по естественния пѣтъ *Хвойна — Чепеларе* и долината на Арда въ горното ѝ течение, а по *Юговската рѣка* прѣзъ билото *Арпа-гедикъ* въ *Хамбаръ дере* между горното и срѣдното, или почти въ срѣдното течение на Арда. Слѣдъ Пловдивъ обади се и Стара-Загора, че желѣзницата трѣбвало да мине прѣзъ Хасково — Кърджали, значи по проекта на правителството. Подиръ Старо-Загорчени ето че и Пазарджичени и Пещерци настояватъ да минава желѣзницата по рѣката Кричимъ и по тоя пѣтъ да свързва тѣхнитѣ градове. Нищо осждително въ това нѣма, че всички, разбира се, иматъ право да запазятъ своитѣ интереси.

Още веднѣжъ повтаряме, че бждещата прѣзродопска желѣзница е отъ първостепенно значение за цѣлата ни страна и за цѣлата нация вкупомъ и поради това тя не може да има оня инѣкъ локаленъ характеръ, каквито иматъ всички други клонове въ общата ни желѣзнопѣтна мрѣжа и каквито би мо-

гли да иматъ и тѣзи отдѣлни разклонения, които за въ бждеще ще се строятъ. Съ прокарването на прѣзродопската желѣзница, слѣдователно, не могатъ да се зематъ на първо мѣсто локални търговски и економически интереси нито на отдѣлни градове, околии и окръжи, нито пъкъ на други отдѣлни фактори, които би изключвали, или донѣкъдѣ само накрънявали въ цѣлостта си общитѣ всестранни интереси на държавата и нейното бждеще.

Прѣди всичко трѣбва да знаемъ, че главниятъ технически въпросъ въ случая е единъ и сжщъ: желѣзницата трѣбва да прѣсѣче широкия планински масивъ на Родопитѣ, слѣдователно, общитѣ технически трудности сж едни и сжщи и, щомъ тѣ ще се прѣдодолѣватъ на всѣка цѣна, тогава самъ по себе си се слага въпросътъ, кой проектъ, т. е. прѣзъ коя частъ на Родопитѣ ще бжде най-изгодно да се прокара тая линия, за да може да задоволи тя всички потребности, да удовлетвори всички нужди, каквито се налагатъ не само за нашия държавенъ и економически развой, а и за нашето изобщо национално и политическо бждеще.

Споредъ сегашнитѣ ни политически граници, четире проекта сж възможни, за да се прорѣжатъ Родопитѣ съ желѣзнопѣтна линия и се свърже съ нея пристанището П. Логосъ.

1-о *Гара Каменець — Хасково — Кърджали — Мастанлъ — Гюмюрджина*, или пъкъ *Мастанлъ — гарата Нарлъкъой* между *Гюмюрджина* и *Скеча*. Това трасе изключително минава прѣзъ Източнитѣ Родопи.

2-о *Пловдивъ — Станимака — Хвойна — Чепеларе — Устово — Топуклу — Паласъ — Шеинъ — Нарлъкъой*, или пъкъ *Шеинъ — Скеча*.

3-о *Пловдивъ — Станимака — Юговската рѣка — Хамбаръ-дере* въ долината на Арда и по течението на притока ѝ *Союплю чай* да прѣхвърли южното Родопско било, та по коритото на р. *Куручай*, т. е. *Шеинската рѣка* въ *Нарлъкъой*.

4-о Пловдивъ — Кричимъ — течението на р. Кричимъ — Дйовленъ — Широкалжа — Пашмакж — Устово по течението на Арда и оттамъ по втория проектъ или за Нарлъкьой, или пъкъ направо за Скеча.

Вториятъ и третиятъ проекти прорѣзватъ Срѣднитѣ Родопи, отъ Арпагедикъ — Източнитѣ, а четвъртиятъ въ началото си засѣга Западнитѣ Родопи до Дйовленъ, а слѣдъ това минава въ Срѣднитѣ и се слива съ втория.

Четвъртиятъ проектъ има нѣкои прѣимущества прѣдъ другитѣ три, главно поради скъсяване разстоянието между София и Бѣло море, обаче, той доближава гръцката граница при главния Родопски вжзелъ и поради това въ стратегическо отношение за сега е неприемливъ.

Третиятъ пъкъ проектъ Станимака — Юговската рѣка прѣзъ Арпагедикъ отъ послѣдниятъ натакъкъ се слива съ първия и има всичкм несгоди, каквито изпъкватъ по първия Хасково — Кърджали — Мастаплж, които по-долѣ ще видимъ.

Първото условие на прѣдстоящата желѣзнопътна линия е нейното разстояние, собствено нейната дължина, която има три значения: а) кжсия пжтъ между София и съ нея заедно $\frac{2}{3}$ отъ цѣлата държава; б) километри въ строежъ, слѣдователно, врѣмето, нужно за построяването, и в) паричнитѣ разходи. Ний не можемъ да знаемъ за сега точната дължина, която би имала споменатата желѣзница по отдѣлно за всѣко едно отъ посоченитѣ трасета. Това ще се знае, когато стане проучването и измѣрването имъ отъ инженеритѣ. При все това, споредъ картата и киреджийското пжтуване, може приблизително да се смѣта слѣдното разстояние:

1) гара-Каменець — Хасково 15 км. и Хасково — Гюмюрджина 120, всичко около 135 км. за строежъ, плюсь 78 отъ Пловдивъ до гара Каменець, всичко около 213 км.

2) Пловдивъ — Станимака 18 км., Станимака — Чепеларе — Устово 73, и Устово — Нарлъкьой 75, всичко около 166 км.

3) Пловдивъ — Станимака 18 км., Станимака — Арпагедикъ по Юговската рѣка 30 км., Арпагедикъ до Нарлъкьой 120, всичко 168, обаче, тукъ ще има доста завои, които ще увеличатъ разстоянието съ още 10 км. минимумъ, слѣдов., трѣбва да се смѣта срѣдно 180 км. дължина само за строежъ.

4) Гара Кричимъ по течението на рѣката до Дйовленъ 50 км., Дйовленъ — Широкалжа — Пашмакж — Устово 50 км., и Устово — Нарлъкьой 75, всичко около 175 км., строежъ.

И тъй по строежъ ний имаме най-кжсо разстояние по-първиятъ проектъ, около 135 кил. отъ гара Каменець — Хасково — Кърджали — Гюмюрджина; слѣдъ него иде вториятъ Пловдивъ — Станимака — Чепеларе — Нарлъкьой около 166, отъ които като се спаднатъ Пловдивъ — Станимака 18 км., рѣшено да се строи клонъ и по рано, а освѣнъ това и по равенъ и съвършено сгоденъ технически и економически теренъ, то ще останатъ 148 км. планински теренъ. Най-дълги разстояния оставатъ за строежъ останалитѣ два проекта, приблизително отъ по 180 км.

И тъй най-кжсото разстояние отъ София и цѣли $\frac{2}{3}$ отъ България за първото наше Бѣломорско пристанище е Пловдивъ — Станимака — Чепеларе — долината на Арда и гара Нарлъкьой. Споредъ географския строежъ на Родопитѣ всѣко едно и отъ четиретѣ трасета, па и кое да е друго отдѣлно отъ тѣхъ, ще трѣбва да прѣсича двѣ вододѣлни билъ: това между басейнитѣ на Марица и Арда, и второто между Арда и Бѣломорския басейнъ. По трасето Пловдивъ — Чепеларе най-ниската сѣдловина на билото е Роженъ, около 1450 м. надморска височина, или 1200 м. относителна надъ полето, която дава единъ наклонъ между Станимака — Роженъ приблизително 17°_{00} , а по билото Арпагедикъ около 1000 м., пакъ съ сжщия наклонъ. Второто било съ най-низка сѣдловина Елидже за Шеинската рѣка има около 800 м. надморска височина и съ наклонъ по-долѣ отъ 15°_{00} . Нежду чети-

ретѣ трасета по-малкъ наклонъ ще даде прѣсичането на главното вододѣлно било между Хасково и Кърджали, а най-голѣмъ по р. Кричимъ. Затева пъкъ наклонътъ на второто вододѣлно било — южното — ще има най-голѣмия наклонъ при прѣсичането си между Соютлю-чай и южния басейнъ.

Слѣдъ тая обща наброска за разстоянието на прѣзродопската желѣзница, нека видимъ другитѣ прѣимущества на трасето Пловдивъ — Станимака прѣко П.-Логосъ, които далечъ надвишаватъ всѣко друго отъ посоченитѣ по-горѣ, а главно прѣдъ това Хасково — Кърджали.

1-о Наистина, трасето Пловдивъ — Станимака — Чепеларе ще има една разлика въ строежъ отъ 20 — 30 километра по-дълго, отколкото Хасково — Кърджали, обаче, тая разлика много повече се компенсира отъ слѣднитѣ обстоятелства, които трѣбва да се знаятъ и иматъ прѣдъ видъ:

а) Разликата отъ 78 км. между Пловдивъ и гара Каменець, която увеличава разстоянието съ 50 км. за София и за $\frac{2}{3}$ отъ цѣлото царство.

б) Теренътъ Пловдивъ — Станимака е несравнено по-здравъ отъ тоя Хасково — Кърджали, който въ по-голѣмата си частъ е ронливъ, слабъ, почти съвсѣмъ голъ, обезлѣсенъ, та както самото съоръжение, тѣй и поддържането линията отпослѣ ще бѣде много по-трудно и по-скъпо. А тия терени и технически несгоди ще ни дадатъ една не здрава линия съ послѣдствия такива, каквито ги имаме днесъ съ прѣзбалканската София — Варна и Борушенската.

в) Линията Хасково — Кърджали ще има минимумъ два голѣми моста надъ долното течение на р. Арда, която тукъ е многоводна, приидва буйно, а тѣй сжщо и прѣзъ притока и Соютлю-чай. Тѣзи мостове ще струватъ много по-голѣми разноски и грижи, отколкото такива по линията Пловдивъ — Станимака — горното Ардино течение, дѣто ще минава малки води и тѣсни и много здрави клисури.

г) Колкото за тунели и прорѣзи ще ги има и по едното, и по другото трасе, но пакъ съ разликата, че по това на Хасково — Кърджали на слабъ и ронливъ теренъ, слѣдователно, изложени на опасни срутвания и оседзания.

д) Разходитѣ въ строежътъ Пловдивъ до Станимака по правъ, равенъ и здравъ теренъ значително намаляватъ общитѣ разходи на цѣлата линия, когато съ разстоянието гара Каменець до Хасково не е тѣй.

2-о Прѣзъ всички минали врѣмена до Съединението въ 1885 год. цѣлиятъ Гюмюрджински санджакъ до Бѣломорския брѣгъ е ималъ своитѣ стопански и търговски връзки главно съ Пловдивъ. До прѣди построяването на Източнитѣ желѣзници въ 1872 год. всички произведения на Родопитѣ, Бѣломорската равнина и Тракийското поле сж се размѣнявали главно въ и чрѣзъ Пловдивъ. Той е билъ както културното, тѣй и търговско-економическото звено на цѣла Тракия. Керванитѣ ежедневно сж седвижили прѣзъ най-удобния пътъ отъ Пловдивъ — Станимака по течението на Чепеларската рѣка, прѣзъ седловината Роженъ за долината на Арда и отъ тамъ прѣзъ южнитѣ склонове на Родопитѣ за градоветѣ Скеча, Гюмюрджина и пристанището Порто-Логосъ. Това е естествениятъ пътъ между Тракийското поле и Бѣломорската равнина на югъ, който пътъ самата природа е наложила още отъ древни врѣмена. Той не може да бѣде прѣнебрѣгнатъ и за въ бѣдеще и, каквото и да става, ще ни бѣде наложенъ, щомъ нашата граница впира въ Бѣломорския брѣгъ.

3-о По картата се прѣдставятъ Източнитѣ Родопи, собствено Кърджалийско и Султанъ-ерско, до нѣкъдѣ и Егридерско, като много гжсто населени покраини. Това не е вѣрно. Отбѣлѣзанитѣ въ гжсти редове названия на села сж такива на колибащи, прѣснати изъ сипеитѣ, бърдата и долините. Тукъ никъдѣ нѣма да срѣщнете село съ повече отъ двѣстѣ къщи, много рѣдко съ по 100, а всички по-

чти сж отъ по 5—10 и 20 кжщи махалчини. Самиятъ градецъ Кърджали, казалски центъръ и главенъ пазаренъ пунктъ въ долното течение на Арда, за който центъръ турското правителство положи голѣми грижи да го засили и образува важно стратегическо мѣсто, едва брои 400 сѣмейства. Такива сж както географскитѣ, тъй и почвенитѣ условия на тая страна. И когато ний въ разстояние на 35 години неможахме да колонизираме Дели-ормана, тъй пригодна за стопанство страна, то за Кърджалийско и Султанъ-ерско е абсурдъ да се мисли, че ще имаме единъ день и то при най-голѣми усилия и огромни срѣдства едно засилено стопански население, а още повече национализирано.

4-о. Но друго отъ първостепенна важность и за държавното съкровище, и за общото народно благосъстояние прѣимущество има прѣката линия Пловдивъ — Порто-Логосъ прѣзъ Срѣднитѣ Родопи. Това сж скрититѣ и незнайни подземни богатства, които крие въ недрата си цѣлиятъ просторъ на горния Ардинъ басейнъ. Цѣлото ѣ продължение отъ Станимака до излаза ѣ въ Бѣломорската равнина ще прѣсича тия богати минерални залежи. Най-напрѣдъ извѣстнитѣ Лжжавски оловеносребърни рудници ще отстоятъ едвали на 10—15 километра, щомъ е тя по течението на Чепеларската рѣка. Въ котловината Хвойна—Павелско тя ще има отъ лѣво сжщитѣ Павелски галенитни залежи, които иматъ свръзка съ Лжжавскитѣ, а отъ десно — открититѣ миналата година каменни вжглища въ орѣховската долина при с. Малево, едва ли на 2—5 километра отъ страна. Като мине вододѣла Роженъ, ще има каменнитѣ вжглища на Караманджа — гребенътъ. За тѣхъ се говори, че сж били отъ първо качество. Турскитѣ чиновници въ Пашмаклж, както и нѣкои по-интелигентни сѣмейства отъ българското население въ долината на Арда отъ нѣколко години сами си събирали и употрѣбявали за гориво, и всички едногласно твърдятъ за качеството имъ. По теченето на лѣвия Ардинъ притокъ отъ Устово на-

долѣ тоже има галенитни легла, пиритъ и др. По къмъ изтокъ ще засегне и околноститѣ на Маданъ,¹⁾ дѣто още въ римскитѣ врѣмена е цѣвтѣла голѣма рударска промишленость. Една чужда компания до прѣди 40 години ги зела съ концесия, ала разработването имъ не можало да се развие и продължи поради лошитѣ планински съобщения — трѣбвало съ товарни добитѣци два дни и повече пжтъ прѣзъ планинитѣ да скарватъ суровата руда въ пристанището Порто-Логосъ — слѣдъ това по липса на работници и по несигурность за живѣне въ ония врѣмена. Прѣди нѣколко години пакъ една, ако се нелъжемъ, английска компания е искала концесията на тия рудници и прѣговоритѣ съ турското правителство почти били на привършване, но послѣдната война ги осуетила. По-нататъкъ задъ Елидже по течението на Шеинската рѣка се намиратъ тоже отъ чудно качество каменновжглени легла при селата Козлуджа и Вълканово. Отъ десно сж висотитѣ Демерджикъ,²⁾ дѣто тоже има залежи отъ желѣзна руда, която въ римска епоха е разработвана. Никакви геологически изучвания въ тоя обширенъ и недостъпенъ до сега Родопски лабиринтъ не сж могли да станатъ и нѣма ни най-малко съмнѣние, че тѣхното изучване и влизане въ културни ржце ще направятъ тоя кжтъ чутъ ли не първия рударски центъръ въ цѣлия Балкански полуостровъ, като ще подновятъ неговото минало, за каквато, ако и въ тъмни краски, ни дава историята на далечнитѣ вѣкове, когато римскитѣ легиони сж били господаритѣ на тоя райски край, дѣто е цѣвтѣла култура и голѣмо благосъсвоение. Тая скрита отъ човѣшки погледъ до сега страна ще ни се прѣдстави въ своя истински видъ и природни богатства, когато въ близкото бъдеще бжде изучена исторически, археологически и природно.

¹⁾ Маданъ — мадень, турското име руда.

²⁾ Демирджикъ, също турското име желѣзо, желѣзникъ.

5-о. Споменахме по-горѣ, че въ Срѣднитѣ Родопи на врѣмето си е цѣвтѣла култура. Населението бѣлгарско и помашко е трѣзво, работно, похватно къмъ рѣководѣлна промишленостъ и съ много по-високо развитъ интелектъ, отколкото всѣко друго наше селско население. Тукъ е билъ оживениятъ едноврѣмешенъ центъръ на производство и търговия на вълнени рѣчни платове — аби, шаяци, пояси, козеци и др., които сж извикали очудване въ Парижкото и Вѣнско изложения прѣзъ миналия вѣкъ. Турското правителство е обличало една частъ отъ тракийскитѣ си войски и полиция съ Ахж-челебийски и Дарждерски вълнени платове. Такива и днесъ се изнасятъ въ Мала-Азия, Източна Македония, Гърция и островитѣ, а не отдавна сж заемали пазаритѣ и въ Пловдивъ, Сърбия и Босна. Сигурно по наслѣдство отъ минали врѣмена, когато е цѣвтѣла и рударска промишленостъ, въ тия покраини е развита и металната рѣчна индустрия. Маданскитѣ и Смиленскитѣ домашни метални издѣлия, като ножове, кавени воденици, разни други сѣчива, дори и пушки и днесъ се работятъ и очудватъ всѣкиго и по своята здравина, и по своя вкусъ и направа. При наличността на подземнитѣ минерални богатства и при тия интелектуални дарования и похватъ у населението една желѣзнопѣтна линия въ скоро врѣме ще създаде отъ тоя край съ всички споменати сгоди единъ цѣвтущъ индустриаленъ центъръ, за какъвто до сега сж прѣчили турскиятъ режимъ и недостѣпността на страната.

6-о Желѣзницата Пловдивъ — П. Логосъ прѣзъ Срѣднитѣ Родопи ще минава прѣзъ единственитѣ населени съ бѣлгари покраини: Рупчосъ, Ахж-челеби и Дарждере и до излаза ѝ на Бѣломорската равнина цѣлиятъ ѝ охранителенъ поясъ още сега е бѣлгарски, тѣй като ни турско, ни грѣцко село има въ цѣлата тая половина отъ Родопския лабиринтъ. За помацитѣ нѣма каква разлика да правимъ, защото тѣ не сж турци, нѣматъ интелектитѣ качества на турската раса и зависи отъ самитѣ

насъ, да ги имаме ли въ близъкъ день по-бѣлгари, привѣрзани и милѣещи за страната ни, отколкото сме ние самитѣ. Тукъ сж и най-многолюднитѣ съ по нѣколко стотинѣ къщи села, слѣдователно, съ гѣсто население страна, и население еднородно, податно за култура, което има всички условия да се издигне и заякчи всестранно и да бѣде границенъ оплотъ на бѣлгарското племе къмъ и на Бѣломорския брѣгъ. Тукъ се кръстосватъ и плодородни долини, съ обилни лѣтни пасбища по гребенитѣ, съ мекъ и благодатенъ климатъ и иматъ всички условия да се увеличава и засилва населението, което до сега е било задушено по липса на съобщения и поради непоносимия режимъ на турското господство.

7-о Срѣднитѣ и Западнитѣ Родопи сж царството на боровитѣ. Колкото тѣ и да сж оредѣли, обаче, при една твърда и системна горска политика и добрѣ разбрано стопанство отъ страна на държавата, боровитѣ гори ще се засилятъ и увеличатъ и ще иматъ огромно значение въ народната и държавна економия. Прѣди десетина години имаше охотници да използватъ боровитѣ гори въ Чепеларско съ обработване смолата имъ на терпентинъ и колофонъ, обаче, главно съобщенията попрѣчиха да не могатъ да осществятъ намѣрението си. Днесъ районътъ имъ се разшири далечъ отъ старата граница на югъ. Независимо отъ лесното прѣвозване на строителния материалъ, но и фабрикация на смолата имъ ще се създаде, когато желѣзнопѣтната линия ги засегне отъ Пловдивъ за Порто-Логосъ. Сѣщото е съ фабрикацията на нишесте и кола отъ картофитѣ, на които тоже царството е въ тѣзи страни. Източнитѣ Родопи нѣматъ и тѣзи прѣимущества. Тамъ вирѣятъ листовнитѣ дървета, които впрочемъ не сж останали днесъ, освѣнъ рѣдки, жалки и за нищо не годни храсталаци.

8-о Наредъ съ всиски изтѣкнати по-горѣ прѣимущества, не бива да се изпуска изъ прѣдъ видъ и още едно, което на прѣвъ погледъ може се виж-

да за безъ значение при постройката на една желѣзнопътна линия. Това е чисто естетичната страна, която тоже указва извѣстно влияние и въ общото економическо и културно подигане на дадената страна. Прѣкарана желѣзницата прѣко Пловдивъ — П. Логосъ прѣзъ Срѣднитѣ Родопи ще засегне перлитѣ на българскитѣ омайни природни красоти и ще заема първенство между всички други линии въ нашето отечество. Ще минава прѣзъ истинско чаровни долини и бърда, между чудни природни форми, китни поляни, кристални води, борови комплекти и вълшебенъ климатъ. Швейцарцитѣ съ своитѣ желѣзници изъ величественитѣ Алпи сж привлѣкли и привличатъ стотици хиляди посѣтители изъ всички краища на свѣта, за да се любуватъ и търсятъ отдихъ и наслада въ дивната планинска природа, и тѣзи посѣтители оставятъ милиони въ страната, която е достигнала до такова цвѣтуще благосъстояние. А вътрѣшността на нашитѣ Срѣдни Родопи въ нищо не отстъпва на алпийската природа. Напротивъ, дори я надминаватъ въ други отношения, независимо че ний имаме всрѣдъ тая планинска природа и незнайни и недостъпни до сега цѣлебни извори (Нарѣченскитѣ бани, Беденскитѣ, Петковскитѣ и Дарждерскитѣ). Желѣзницата Пловдивъ — П. Логосъ прѣзъ Срѣднитѣ Родопи ще създаде чудни курорти, ще привлича маса посѣтители дори отъ чужбина и ще образува отъ тия дивни планини брилянтътъ на българското отечество, брилянтъ несравненъ съ ни една частъ отъ цѣлия Балкански полуостровъ.

А какво има да прикове погледа на пътника и да внесе култура и национализира сипеститѣ ярове и оголени стрѣмнини прѣзъ Хасково — Кърджали — Матапалж и нататѣкъ съ жалкитѣ на троглодити човѣшки жилища, по всичко прилични на тия по Искърското дефиле?

9-о Ако желѣзницата бжде прокарана отъ Хасково прѣзъ Кърджали, независимо че тя ще мине прѣзъ страна чисто турска, населена съ грубъ,

фанатиченъ и винаги подаденъ на враждебность элементъ, но и твърдѣ близо до турската граница, изложена винаги на опасности. Слѣдователно, ний мислимъ, макаръ че това не е наша компетентность, че не може да задоволи и сжщинскитѣ стратегически и политически интереси на държавата. Напротивъ, линията Пловдивъ — Станимака — Чепеларе минава не само прѣзъ единственитѣ съ българско население покраини въ Родопитѣ, но и далечъ и отъ турската, и отъ гръцката граници.

10-о Линията Хасково — Кърджали не може да послужи за прѣко съобщение съ Севѣрна България и Дунава чрѣзъ Борущенската. Нашитѣ военни въ послѣднитѣ събития видѣха, каква е сигурността на Борущенската линия, която повече отъ 10 вагона не може да изкачи по продължението и прѣсичането ѝ Балкана. А каквато е тя въ военнс-политическо отношение, такава е и въ чисто търговско и економическо.

11-о Линията Пловдивъ — Станимака е единствената, която единъ день съ втора прѣзбалканска прѣзъ Карлово — Троянъ — Ловечъ — Плѣвенъ — Сомовитѣ, ще ни даде не само най-кжсото и прѣко свързване Дунава съ Бѣломорския брѣгъ, но ще прорѣзва по срѣдата България и по тоя начинъ ще задоволява общитѣ и всестранни интереси на отечеството ни. Напротивъ, освѣнъ всички посочени несгоди на линията Хасково — Кърджали, послѣдната ще засѣга интереситѣ само на Старо-Загорско, источниятъ край на царството, който и безъ това е близъкъ и има всичкитѣ облаги отъ Черноморския брѣгъ съ двѣтѣ пристанища — Бургасъ и Варна.

Най-послѣ нека си изповѣдаме още единъ грѣхъ. Отъ Съединението насамъ по много жизнени въпроси държавата е оставала глуха къмъ града Пловдивъ като първостепененъ центъръ въ тая частъ на отечеството ни, дѣто е игралъ главна роля прѣзъ всички минали врѣмена. Тя е почти игнорирала неговото отечествено значение, неговитѣ природни и исторически права като културенъ,

економически и търговски центъръ на Тракия и главниятъ гранитенъ стълпъ на българското племе къмъ Бѣломорския брѣгъ. Ний не вѣрваме, че и днесъ, когато добива наноео такова несравнено голѣмо значение, той ще бѣде изоставенъ, прѣнебрѣгнатъ и то поради нѣкакви съмнителни още економии отъ нѣколко милиона лева, безъ огледъ на послѣдствията въ всѣко отношение.

Нашето твърдо убѣждение и крѣпка вѣра е, че отъ малкия коридоръ, що можахме съ толкова непосилни жертви и енергия отъ цѣль народъ да запазимъ на югъ къмъ Бѣломорския брѣгъ, ний ще имаме едно Елдорадо отъ Родопитѣ и Бѣломорската равнина само тогава, когато пискунътъ на лакомотива засвири не прѣзъ голи, пустинни, не податни за култура и економически подъемъ, чужди и отдалечени мѣста, а прѣзъ китнитѣ и дивни и по природа, и по подземни богатства, и по всичко друго Срѣдни Родопи.

Само тогава българското племе ще закрѣпи здраво св.я кракъ и доказана мощъ надъ чародѣйни Бѣломорски брѣгъ и отъ Порто-Логосъ създадемъ Хамбургъ и Марсилия на Балканитѣ.

Гр. Пловдивъ, 17 Ноемврий 1913 год.

Ст. И. Шишковъ.