

Изграждане основите на железопътната мрежа в България (от Освобождението до Балканските войни)

д-р Евгени Костов

Публикувана в История на железниците в България. Колектив. С.,
1997, с. 35 – 49. Съкратен вариант

Обществена преценка на значимостта на жп транспорт

За един кратък период след Освобождението – докъм есента на 1880 г., българската общественост и управляващите кабинети пренебрегват значението на развитието на жп транспорт за стопанството на страната. Погрешно се смята, че жп строителство ще доведе най-вече до бързо разоряване на дребните производители, тъй като ще улесни нахлуването в България на висококачествени европейски стоки. Като друг недостатък се сочи и финансовото бреме, което ще поеме държавата. Не се отчитат евентуалните бъдещи възможности, например митнически, за ограничаване на конкуренцията, а от друга страна – изгодата от бърза пряка връзка за българските стоки към чуждите пазари. Така все още не се осъзнава голямото значение на железниците като фактор за ускорен национален стопански напредък.

Скоро правителството на П. Каравелов (28. XI. 1880 г. – 27. IV. 1881 г.) преоценява това погрешно становище. Независимо че за момента транспортното строителство не е крайно належащо от гледна точка на стопанските нужди, се преценява, че то би съдействало благоприятно за развитието на индустрията и земеделието. Икономическата целесъобразност кара някои от управляващите да обмислят и разработят програма за жп строителство в страната. През декември 1880 г. в парламентарно изказване на министър – председателя като цяло се очертават контурите на жп строителство в близко бъдеще. Премиерът е на мнение съединителен център на жп мрежа да стане София, понеже така ще се свържат източните със западните краища на Княжеството. Според него главната линия трябва да бъде София – Орханийски (Ботевградски) Балкан – Севлиево – Търново – Русе с продължение от София до Кюстендил. Проектът на Каравелов предвижда и построяването на разклонения: София – Видин, Търново – Нова Загора и др. Парламентът упълномощава правителството да изработи точен план за бъдещото жп строителство. В следващите години обаче остри борби между сменящите се на власт български кабинети и чуждестранни компании, защитаващи твърдо икономическите си интереси в страната, забавят в значителна степен намеренията на българските държавници.

Българското законодателство за началата на жп политика

На 31 януари 1885 г. след бурни дебати в Народното събрание е приет Закон за железните пътища. Според него „железните пътища в Княжеството са собственост на държавата” и „се експлоатират от правителството за сметка на държавата”. Забранява се на частни дружества и лица „да построяват за своя сметка жп линии в Княжеството или да експлоатират такива за своя сметка”. Съгласно чл.7 се прави изключение само за малки клонове със специално предназначение – свързващи стопански обекти с главните линии или непредназначени за обществено ползване. В такива случаи се предвижда изрично разрешение на Народното събрание.

Така от съществуващите до момента в света възможности за изграждане на железопътна мрежа – железниците да се строят от частни дружества и се експлоатират от тях; градят се от държавата и се предоставят за експлоатация на частни компании и т.н., в България е избрана политика държавен стопански протекционизъм. По такъв начин се регламентира една важна предпоставка за създаването на солиден държавен сектор. От друга страна, така се облекчава частният капитал в необходимостта той да отдели сериозни средства за строителството на железници, които безусловно са му нужни. Не е без значение и социалният аспект на Българските държавни железници – така населението е предпазено от своеволна тарифна политика от страна на частните собственици.

Значим законодателен акт, влагащ модерен замисъл при обмисляне бъдещето на жп транспорт, е Законът за проектиране и построяването на железопътната мрежа в България, приет през декември 1894 г. При парламентарното обсъждане поддръжниците на законопроекта подчертават, че целесъобразността от строителство на всяка нова линия трябва да се преценява и с оглед на мястото ѝ в цялостната жп мрежа, т.е. търсят се елементите на систематичност и съотносителност на частта към цялото. Линиите се подразделят на главни и второстепенни. Предвижда се вторите да са теснолинейни, макар че при определени условия не се изключва и нормалният им вариант. Основен критерий за това е стойността на подготвителните и строителните работи. Посочва се, че е възможно, освен по стопански начин, т.е. от страна на държавата, строителството да става като общо предприятие (a forfeit), но само след отдаване на търг в съгласие с изискванията на Търговския закон

Твърде благоприятен за привличане на частния капитал към железопътно предприемачество е гласуваният на 2 декември 1897 г. Закон за построяване и експлоатация на железопътните клонове. Чрез него се отменя забележката към чл. 7 на закона от 1885 г. Сега вече се дава възможност на частни лица след разрешение само от Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията (създадено като институция през май 1893 г.) да строят и експлоатират собствени линии – малки отсечки, свързващи индустриални обекти, рудници и т.н., с държавните жп линии. Въпреки че държавата чрез Народното събрание си запазва правото на контрол върху строителните работи и експлоатацията на обектите (уеднаквяване на тарифи и такси, задължителност на правилници и други нормативни документи), значително се разширяват възможностите за частна инициатива в жп транспорт. Този извод звучи по-категорично на фона на

предложенията, направени от комисията, подготвила законодателния акт – занапред да бъде обмислена възможността дружества и общини да изграждат и по-мощабни отсечки. След време тази перспектива ще бъде регламентирана законово.

Етапи в процеса на изграждане основите на железопътната мрежа в България

През годините 1878 – 1887 жп строителство в страната е в застой. Причините за това са няколко – финансова неукрепналост на българската държава, приоритетно внимание на управляващите към политическата проблематика и т.н. За сметка на това периодът от 1888 г. до края на XIX в. се характеризира с високи темпове на жп строителство. Следват няколко години (1901 – 1906), през които, вследствие най-вече на отражението на световната икономическа криза в България, не е изградена нито една жп линия. През времето до 1913 г. се компенсират застоите в жп строителство. Тази „неравномерност“ дава основание да се разграничат два периода в изграждане основите на жп мрежа в България.

А. ОТ 1888 г. ДО КРАЯ НА XIX в.

През тези години са построени жп линии и някои по-къси отсечки, чиято роля за развитието на българската икономика и за обслужването на населението е твърде съществена:

Цариброд – Вакарел

На 31 януари 1885 г. веднага след гласуването на Закона за железните пътища е приет Закон за построяването на линията Цариброд – София – Вакарел, която ще бъде част от международната линия Виена – Цариград (съществуващата линия от Белово до южната граница е турска собственост, а отсечката от Вакарел до Белово се експлоатира от дружеството на Виталис и се смята, че тя лесно ще бъде откупена или ползвана под наем).

Съгласно договора между държавата и акционерното дружество, спечелило търга, линията с дължина 102 км трябва да бъде завършена до края на 1886 г. Причини от съдбоносно за държавата естество обаче забавят строителството и тя е пусната в експлоатация на 1 август 1886 г.

Ямбол – Бургас

Нейното построяване е регламентирано с приет на 21 януари 1889 г. закон. Замисълът е поне част от българския внос и износ да се осъществява през Бургас. Така трябва да се противодейства на Компанията за източните железници (КИЖ), която е концесионер на линията от турската граница през Пловдив до гара Белово – тя принуждава икономически българските търговци да изнасят стоките си по тази линия в южна посока към Бяло море. Българските държавници предвиждат като следващ етап изграждането на друга линия, западно от Нова Загора, чието трасе ще е разположено паралелно на „Хиршовата“ железница (барон Хирш е основен

акционер в КИЖ). Линията е изградена по стопански начин за изключително кратко време – от 1 май 1889 г. до 14 май 1890 г. В строителството ѝ участва с трудова повинност населението от тези райони и подразделения на Инженерни войски. Дължината ѝ е 110,8 км.

Чирпан – Нова Загора

През януари 1895 г. законово се слага началото на осъществяване проекта на т.нар. паралелна линия, която трябва да свърже столицата с Бургас през Пловдив – Чирпан – Нова Загора. Разбирайки, че доскоро сериозно ще бъдат засегнати икономическите ѝ интереси, КИЖ противодейства чрез международни банки, от които България е зависима. Поради финансови затруднения е изградена и открита за експлоатация в края на 1897 г. само част от паралелната линия, а именно Чирпан – Стара Загора – Нова Загора. Дължината ѝ е 79,3 км. През март 1899 г. КИЖ успява да повлияе на управляващия тогава радославистки кабинет да ѝ отдаде под наем този отрязък за срок от 25 години при твърде благоприятни за компанията условия.

София – Перник – Радомир

Проучванията на трасето от София до Перник започват през 1889 г. Предпочетен е вариантът през Горна баня и Владая вместо през Драгалевци и Бояна. Участъкът София – Перник с дължина 34,3 км е завършен по стопански начин през декември 1893 г.

Отсечката Перник – Радомир с дължина 14,4 км започва да се строи през 1893 г. и е предадена за експлоатация на 6 февруари 1897 г. Финансовите затруднения на Княжеството към края на века забавят с около десетилетие изграждането на частта до Кюстендил.

Йовково (Разделна) – Девня

Този жп клон е построен само за няколко месеца и е открит за експлоатация през септември 1898 г. В изграждането му участват държавата и акционерното дружество „А. Казанджиев – Н. Дишков“. Дължината му е 8 км. Отрязъкът е част от основната линия Разделна – Кардам, завършена по-късно.

София – Горна Оряховица - Варна

Още през 1889 г. Петко Каравелов представя официално идеята за изграждане на жп линия, разположена северно от Балкана и свързваща столицата с Източна България. След многобройни спорове относно трасето на бъдещата жп магистрала и начина на строителство, през 1894 г. окончателно е решено трасето да бъде изградено през Шумен – Ески Джумая (Търговище) – Горна Оряховица – Плевен – Роман – София. Най-сложната от техническа гледна точка част – от столицата до Роман, е построена от частно дружество за малко повече от три години (от 1894 до 1897 г.). Участъкът е с дължина 109 км, а тунелите по него са 22 на брой. Междувременно през същата 1894 г. по стопански начин е завършена и отсечката от другата страна на линията – Шумен – Каспичан. Тя е с дължина 24 км

и е важно да се уточни, че жп отрязък от Каспичан до Варна е изграден още преди Освобождението и този отрязък е част от първата построена по българските земи жп линия Русе – Варна (открита за експлоатация през 1866 г.).

През 1895 г. е възложено чрез търг строителството на основната част от цялостната линия: Роман – Шумен (дължина 326 км). Тя е открита за експлоатация през ноември 1899 г. Така в края на XIX век е осъществена пряката връзка на столицата с Варненското пристанище. Общата дължина на линията, наречена Централна, е 541 км. Междувременно през 1897 г. започва и експлоатацията на отклонението от гара Ясен (в близост до Плевен) до дунавското пристанище Сомовит.

Русе - Търново

След многобройни спорове в Народното събрание откъде да преминава трасето на цялостната Презбалканска жп линия в посока към Бяло море е възприет компромисен вариант – на този етап Народното събрание да възложи на търг само за частта Русе – Горна Оряховица – Търново. Това решение е продиктувано и от финансовите затруднения на Княжеството. На 4 август 1897 г. е направена първата копка, а строителството на линията с дължина 130 км приключва през октомври 1900 г. Строителните работи се извършват от Главно предприятие начело със Ст. Симеонов. Така различни причини отлагат за по-благоприятни времена продължаването на линията в южна посока. (Една кратка отсечка на замисления мащабен проект – от **Стара Загора до Михайлово**, е почти неоспорвана в парламента, затова изграждането ѝ протича без усложнения. Строителството ѝ започва в края на 1896 г., а е предоставена за експлоатация през 1900 г.)

Необходимо е да се отбележат и основните административно-структурни промени в ръководството на железниците към края на XIX век. До 1898 г. към Българските държавни железници (БДЖ) съществуват три железопътни инспекции, които въпреки интензивното строителство имат относително децентрализиран статут. За да се подобри координацията помежду им, през посочената година към Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията е създаден Административен съвет по експлоатацията на държавните железници. С важно значение е и текстът в приетия през 1897 г. Закон за отчетността по бюджета, съгласно който приходите и разходите на БДЖ се вписват като отделна прибавка (анекс) към държавния бюджет. С това се цели ефективен финансов контрол от страна на държавата спрямо железниците.

Към 1900 г. държавната жп мрежа на България възлиза на 1261 км (без принадлежащите на Компанията на Източните железници и на Турция 354 км линии). По относителна дължина на жп линии на квадратен километър територия страната се съизмерва със съседните балкански държави, но пък изостава от западните европейски страни.

Б. ОТ НАЧАЛОТО НА XX ВЕК ДО БАЛКАНСКИТЕ ВОЙНИ

Търново – Плачковци – Борушица

Поради острата финансова криза в България през първите няколко години на XX век железопътното строителство като цяло замира и затова продължаването на тази линия на юг временно е отложено. Относителното икономическо стабилизиране през 1904 г., резултат и на отпуснатия на България 100-милионен заем, котиран в Париж, е предпоставка за осъществяването на проекта. Още повече, че една от клаузите за заемния договор предвижда средства специално за този строеж.

При уточняването на трасето възникват проблеми. Парижко – Холандската банка, една от най-мощните европейски финансови институции, успява да въздейства върху народнолибералния кабинет да бъде предпочетен по-неблагоприятния в техническо и финансово отношение вариант през Плачковци и Борушица вместо през Хаимбоаз или през т.нар. Източно трасе (Търново – Елена – Сливен). Така се защитават интересите на белгийската компания на Де Сер, експлоатираща по това време каменовъглените залежи в Тревненския Балкан.

Въпреки протестите на опозицията, стамболовисткият (народнолибералният) кабинет чрез съответното министерство организира търг, който е спечелен от българския предприемач Хр. Никифоров. При представянето му в Народното събрание през октомври 1905 г. се стига до напрегнати дебати, но въпреки тях договорът е утвърден. След двукратно неспазване на предвидените срокове линията с дължина 72 км е завършена окончателно през септември 1913 г.

Царева ливада – Габрово

Тъй като избраното презбалканско трасе минава встрани от добре развития в икономическо отношение гр. Габрово, през 1907 г. в парламента без особени възражения е одобрено предложението за построяване на жп отклонение към този град. 17,5 – километровата жп връзка се строи от Главното предприятие за постройка на линията Търново – Борушица в продължение на около пет години и е предадена за експлоатация на 29 януари 1912 г.

Борушица – Дъбово – Стара Загора

Парламентарното решение за продължаване на линията от Борушица до Ст. Загора (56 км) е взето още през лятото на 1906 г. Обявеният на 17 ноември 1906 г. търг е спечелен от Главното предприятие за построяване на железопътната линия Борушица – Дъбово – Ст. Загора с управител Т. Чакъров. След неколkokратно удължаване на предвидените срокове главно поради трудности от технически характер линията е предадена за експлоатация – отсечката Дъбово – Ст. Загора, с дължина 36 км, на 15 август 1911 г., а участъкът Борушица – Дъбово (20 км) – на 10 февруари 1913 г.

Радомир – Кюстендил - Гюешево

Идеята за изграждане на жп линия от София до Кюстендил намира законодателен израз през 1889 г., когато на 21 януари влиза в сила Закон за направата на железопътната линия Каспичан – София – Кюстендил. Както бе посочено, отрязъкът до Радомир е приет за експлоатация през февруари 1897 г. С

оглед свързването на българските железници с тези на Европейска Турция, задача, преследваща стратегически цели, на 13 декември 1897 г. Народното събрание приема Закон за построяване на жп линия Радомир – Кюстендил – турската граница. На това основание малко по-късно се провежда и утвърждава търг за направата на посочения обект, спечелен от събирателното дружество „Петров, Джумалиев и с-ие”. Започват проучвателни работи, но през лятото на 1899 г. поради финансови причини Народното събрание решава да спре постройката на жп линия от Кюстендил до границата. Дружеството се отказва да строи частта от Радомир до Кюстендил, предпочитайки да бъде компенсирано за направените разноси чрез солидно обезщетение. През юни 1905 г. се провежда търг, на който най-приемливо се оказва предложението на предприемача Ив. Златин. Строителството се извършва без особени усложнения. Отсечката от Радомир до Кюстендил е предена за ползване на 26 юли 1909 г., а отрязъкът Кюстендил – Гюешево на 16 юли 1910 г.

Левски - Свищов

През 80-те – 90-те години на XIX век се засилва необходимостта от изграждане на жп линия към Свищов, за да може предимно от там да се изнася продукцията към западноевропейските страни, тъй като рязко се съкращава времето за пътуване в сравнение с обиколния морски маршрут. Изборът на Свищов като изходен пункт е разбираем, тъй като към края на XIX век той е най-модерното българско пристанище. Законът за разширение мрежата на БДЖ от 26 февруари 1897 г. предвижда построяването на нормална жп линия (с междурелсие от 1235 мм) от Свищов в южна посока, която да се свърже с Централната линия, като не е уточнено бъдещото трасе. Икономически причини отлагат изпълнението на закона. Чак през 1906 г. е проведен търг за изграждането на тази линия, спечелен от Общо строително предприятие. След направените проучвания се оказва, че съединителен възел при гр. Левски би имал предимства от финансово и техническо естество, сравнено с други предложени трасета. Линията с дължина 48 км започва да се строи в края на 1906 г., а е предадена за експлоатация на 9 август 1909 г.

Пловдив – Чирпан

След като през есента на 1908 г. железните пътища в България, експлоатирани до момента от Компанията за източните железници (Свиленград – Пловдив – Белово с разклонение през Нова Загора до Ямбол), стават собственост на българската държава, се открива възможност за бързо дострояване на пряката жп връзка между София и Бургас през Пловдив – Чирпан – Нова Загора – Ямбол. От 1897 г. неизграден остава само участъкът между Пловдив и Чирпан. Неговото строителство се извършва в кратък срок – от 26 август 1909 г. до 10 юли 1910 г. Окончателно тази част от цялостната линия е открита за експлоатация на 10 октомври 1910 г. Дължината на отсечката е 60 км.

Девня – Добрич

Тази линия е замислена и проектирана, за да се изнася голяма част от селскостопанската продукция от богатия Добруджански район през Варненското пристанище. Договорът с предприемачите – Главно предприятие за постройката на

железопътни линии „Г. Попов и с-ие”, е подписан на 4 септември 1906 г., а строителството на линията е завършено през декември 1910 г.

Сливен – Зимница

Тази жп линия е изградена за кратък период и пусната в експлоатация през май 1907 г. Тя е замислена като отсечка от Подбалканската жп линия София – Карлово – Зимница (Зимница е пункт от построената по-рано линия Ямбол – Бургас). Важното значение на Подбалканската магистрала като най-пряка връзка между столицата и морските пристанища е обсъждано пространно в Народното събрание през 1909 г. Парламентът отпуска нарочен кредит, след което започват проучвателните работи в участъка Сливен – София. Осъществяването на цялостния замисъл обаче е осуетено поради различни причини за дълъг период от време.

Необходимо е да се отбележат някои важни структурни промени в системата на БДЖ. През 1904 г. е създадена Главна дирекция на железниците и пристанищата, а чрез приетия през декември 1907 г. Закон за експлоатацията на българските държавни железници и пристанища се регламентира дейността и съставът на дирекцията и най-вече на създадения предходната година Постоянен съвет към нея. В този закон се конкретизират и редица други въпроси, свързани с идисманията за постъпване на служба, правата и задълженията на железопътния персонал и т.н.

По правило изградените железопътни линии са с малък радиус на кривите, което налага относително (за европейските мащаби) ниска скорост на движение. Подвижният състав е недостатъчен, особено по отношение на вагоните, независимо че техният брой през 1910 г. достига близо 4300. За двайсетина годишен период неколккратно се увеличава обемът на транспортите - през 1911 г. БДЖ превозва над 2 млн. тона стоки и 3,43 млн. пътници, като през 1894 г. тези цифри са съответно само 383 хил. тона и 0,35 млн. души.

Новопостроените жп линии увеличават дължината на железопътната мрежа в навечерието на Балканската война на 1964 км. Тези сериозни строителни темпове са резултат и от подписани външни заеми, до които прибъгва държавата през посочения период. Някои от тях изцяло (например този от 1888 г.) или почти изцяло (78% от общата стойност - този от 1892 г.) се използват за изграждане на линии. През първото десетилетие на ХХ век България също сключва поредица от заеми, някои от които при доста тежки условия. Една от основните цели за това е доизграждане на основната жп мрежа. Така например подписаният през 1904 г. с Парижко – Холандската банка заем се използва, освен за военни потребности, за строителството на Презбалканската линия и на тази от Радомир към Кюстендил.

Новоизградените линии постепенно променят стопанската карта на България и социалния облик на цели райони. С течение на времето някои развити в икономическо отношение градове като Карлово, Сопот и други западат за сметка на бързоразвиващи се населени места, разположени в близост или на железопътна линия – Бяла, Плевен и т.н. Особено показателни са данните за прираста на населението в отделни жп центрове. Така например за периода 1888 – 1893 г. тази

цифра за Горна Оряховица е само 0,9 %, докато за 1899 г., когато Централната линия е вече построена, тя става 18,6 %.

Независимо от някои злоупотреби с финансови средства, извършени в хода на железопътното строителство, може да се направи заключението, че като цяло водената от държавата активна транспортна политика има изключително значение за бързото развитие на страната – стимулира икономиката ѝ, военното дело, улеснява деловите и битовите контакти между населението и т.н.

ЛИТЕРАТУРА

Дойнов, Н. Железниците в България. Основни моменти в тяхното развитие и икономика. С., 1952, с.14 – 21.

Железопътният транспорт в България 1866 – 1983. С., 1987, с.32 – 53, 64 – 65, 75-76, 105.

Костов, Е. Генерал Рачо Петров и строителството на железопътната линия Радомир – Кюстендил – турската граница. – сп. Исторически преглед, 1991, кн. 10, с. 95 – 96, 108.

Костов, Е. Парламентарните дебати (1905 г.) по утвърждаване договора за построяването на Презбалканската жп линия. – В: Сборник материали от Юбилейна научна сесия 27 и 28 юни 1996 г. В. Търново, с. 125-131.

Стенографски дневници на XII Обикновено народно събрание, втора редовна сесия, с.378 – 560; трета редовна сесия, с. 254 – 259, 271 – 272, 332 – 334.

Стенографски дневници на XIII Обикновено народно събрание, пета сесия, с. 1258 – 1265.

Тодорова, Цв. Дипломатическа история на външните заеми на България 1888 – 1912 г. С., 1971, с.75 – 466.