



РУСЕ-ВАРНА – НАЧАЛО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Грозданов Тони, Никова Емилия
t_grozdanov@rail-infra.bg e.nikova@abv.bg

**ВТУ “Тодор Каблешков”, ул. „Гео Милев” №158, София
БЪЛГАРИЯ**

Ключови думи: железопътна линия, железопътно строителство, концесия, договор, експлоатация.

Резюме: В доклада е направен кратък исторически преглед на развитието на железопътното строителство в света. Показано е развитието на железопътната инфраструктура през тридесетте и четиридесетте години на деветнадесети век в Европа, доклада се фокусира към териториите на тогавашната Османска империя в периода след Кримската война 1856г., когато се е зародила идеята за реализация на железопътната линия Русе – Варна (първата жп линия в Р. България). Разгледани са факторите, които са оказали влияние за избор на трасе (през Провадия, Шумен и Разград, с връзка за Букурещ) и как идеята се е решавала в съперничество с други транспортни проекти: - Плавателен канал Черна вода – Кюстенджа, железен път Русе през Стара планина, жп линия Одрин – Провадия (през Бургас). На 21.05.1864г. е била направена „първа копка“ за строителство на двеста двадесет и три километра железен път, разделен на два основни участъка Русе – Каспичан и Варна – Каспичан. В доклада подробно е представена технологията на строителство и използваните материали. Направен е преглед на участниците в изграждането на железния път през призмата на съвременния инвестиционен процес и са представени данни за конструктивните елементи на железния път и геометричните характеристики на трасето, качеството на изпълнение на отводнителните съоръжения и долното строене, нивото на технологичната сградна инфраструктура и пресичанията с други пътища.

Изминали са вече 190 години от есента на 1829 година, когато между Стоктън и Дарлингтън (Англия) е открита първата жп линия в света, а железопътният транспорт е все така неразривно свързан с цялостното съществуване и преуспяване на човечеството, с най-крупните събития на планетата, с ежедневието на хората. Железницата е създадена през XIX век-векът на въглищата и парата. Последните тласнаха тогавашните първи по развитие държави към още небивала в историята на човечеството промишлена революция, която положи основите на гигантски технически прогрес, обърна изцяло дотогавашните обществено-икономически и социални отношения, даде по-нататъшно развитие на науката и посочи пътя към благоденствие и просперитет.

Още в зората на своето развитие железопътният транспорт получава такова повсеместно разпространение, че наистина за кратко време става световно достояние. Първите жп линии, изградени между 1828 и 1840 г. са: през 1828 г. във Франция (St. Etienne-Adrezieux ~ 18 km.), 1829 г. в Северна Америка (Baltimore-Elloiot Mills = 24 km), 1832 г. в Белгия (Brussel-Malines = 20 km.), 1835 г. в Германия (Nurnberg-Fiirth = 7 km.), 1837 г. в Австрия (Floridsdorf-Deutsch Wagram = 13 km.) и в Русия (Санкт Петербург-Царское село = 24 km.), 1839 г. в Италия (Neapel-Portici = 8 km.) и т.н. Към 1840 г. в света има общо 8500 km. железници. През 50-те години на XIX век железниците проникват и в останалите континенти: Южна Америка (Перу - 1850 г.), Азия (Индия - 1852г.), Австралия (1854 г.) и Африка (Египет - 1856 г.). Към 1860 г. световната железопътна мрежа е вече 107 953 km. От нея 51 919 km. (почти половината) се намира в Европа. От тях в Европа са 3103 km.

Тридесетте и четиридесетте години на деветнадесети век е началото на железопътното строителство в Европа. Първоначално железните пътища се строят от вътрешността на континента към крайбрежието, за да се осигури достъп до големите пристанища, тъй като по това време най – развит е водният транспорт. Именно железницата тогава е онова, което придава ново качество и нов импулс на бурно развиващото се индустриално производство. Към края на трийсетте години и в Османската империя започва обсъждане на възможните железопътни трасета, както в европейската, така и в азиатската ѝ част. Дефицитът на финансови средства, на техническа готовност, на технологични възможности, на подготвен персонал и най – вече отсъствието на всякаква воля за модернизация на западната транспортна инфраструктура на империята в оня период се оказват почти непреодолима преграда. Затова всички планове по това време се свързват с използването на най – дългата река в Европа – Дунав (2880km.) и излаз на Черно море. Праговете по течението на реката, тесните места и бързеите между днешна Сърбия и Румъния – Джердап („Железни врата“), не позволяват нормално водоплаване през цялата година, а сезонно.

В строителството на железните пътища в Източна Европа се преплитат интересите на трите големи империи по това време: Британската, Австрийската, Османската, на Франция и Русия. За Британската империя интереса е приоритетно изграждане на жп трасета от Черно и Егейско море към вътрешността на континента. За австрийците най – благоприятен е вариантът с пряка железопътна връзка от Виена за Истанбул през Босна, при строителството, на която от запад на изток се очаква и постепенно разширяване на територията на тяхното влияние [5]. Франция настоява за изграждането на трансевропейската жп линия Париж – Виена – Истанбул. Интересите на Русия са да има достъп до изграждащата се жп мрежа на Балканите през Молдова и Румъния. За турците жп линията Русе – Варна е от изключително значение. На територията на днешна Североизточна България се намират най – силните гарнизони на Османската империя, които образуват т.н. „североизточен вал“ между Русе – Разград – Шумен – Силистра. По това време Шумен е с население около 45 000 души (при 25 000 за Варна) и е считан за втория град в империята след Истанбул. Новата жп линия ще осигурява на тази армия надеждна логистика (снабдяване с оръжие, боеприпаси, храни, облекло и др.) и по – висока мобилност при евентуално нападение от север от най – вероятния и силен противник – Русия.

При такива обстоятелства се поставя началото на железопътното строителство у нас в границите на Османската империя.

До Кримската война (1853-1856), въпреки доброжелателните и на моменти настойчиви съвети от страна на Англия и Франция, в Турция не обръщат особено внимание на необходимостта от изграждането на телеграфи и железни пътища. След края на военните действия разговорите за различни трасета са подновени. Достига

се до отдаването на концесии и борба за спечелването им, в която наред с англичани и французи участват и българи (шуменци, подкрепяни от цариградските българи). Първите железници в тогавашната Османска империя се строят от англичани. Дружеството, начело с двамата братя инженери Тревор и Хенри Баркли, под финансовото ръководство на Уилям Гладстон (1809-1898), изгражда най-напред железопътната линия Черна вода - Кюстенджа (Констанца), с дължина 65 km и я открива за експлоатация на 4 октомври 1860 г.

Строителството на първата линия в днешните български земи е възложено на същото дружество. Това е железницата Русе - Варна. Договорът, наречен „Паушалини“, е подписан през октомври 1863 г. Концесията е за срок от 99 години. Представител на Турция е Мусурис паша, а представител на дружеството - Уилям Гладстон. Последният превежда гаранция (залог) от 1 милион франка и поема задължението да построи линията за три години.

Османската империя избира концесиите като начин за изграждане на жп мрежа основно по две причини: империята няма необходимия ресурс (финансов, технически, технологичен, от специалисти); това спестява много време.

При концесията на Русе-Варненската железница, известна и като „Дунавска“ концесия, концедент е Османската империя, представяна от съответните ѝ управленски органи. Ролята на концесионер изпълнява акционерното дружество „Уилям Гладстон и братя Баркли“ от Лондон, което приема концесионните условия на 01.10.1863 г. под името „Varna Railway Company“.

Подписването на договора става в Лондон. От страна на концедента, подписи поставят Костаки Мусурис (Мусурис паша, принц Калимахи), посланик на империята и Бернард Посно, консул в Анверс (днес Антверпен). За концесионера подписва главният акционер Уилям Гладстон и скоро след това внася в турската хазна предвидения залог от 1 млн. франка.

Основните условия, които Високата порта държи да залегнат в договора по концесията, са новата линия да бъде единична, общата стойност на проекта да не превишава 2 млн. английски лири и срокът за изграждане на железния път между Русе и Варна да не бъде по-дълъг от 3 години. Срокът на концесията е 99 години – сега дори е много трудно да възприемем факта, че английската компания е трябвало да получава приходи от Русе-Варненската линия чак до 1965 г.!

Малко известен факт е, че при решаването на въпроса железопътна връзка Цариград – Белград или Русе – Варна особена роля изиграва една българка – дъщерята на известния княз Стефан Богориди – Аника, съпруга на Костаки Мусурис (подписалият концесията). Втори малко известен факт е, че когато се заговорило за строителството на жп линията Русе – Варна, шуменци решават да кандидатстват за изпълнител. Група шуменци отиват в Истанбул и искат от Рашид паша (Великия везир) да им възложи строителството. Отговорът е : „Идете, съставете компания с доволно капитал, вземете предводител Богориди и елате, ще ви дам концесията“ [5]. Следват разочарования и нови надежди, но в крайна сметка концесията е загубена. През април 1864 година английския жп инженер Хенри Баркли пристига с кораб по Дунав в Русе (Русчук). Няколко дни по-рано той е получил телеграма от брат си Тревор, че имат предложени достатъчно приемливи условия от турска страна, за да може тяхното дружество, ръководено финансово от Уилям Гладстон да започне строителството на жп линията.

Погледнато през призмата на съвременния инвестиционен процес: „Възложител“ е Танзиматския съвет на империята; „Главен проектант“ е инж. Хенри Баркли; „Инвеститор“ е „Финансово османско дружество Лондон“; „Главен изпълнител“ е инж. Кандлис и „Независим строителен надзор“ на три нива. Контролът

(реален или формален) върху строителството на железния път през Добруджа се е осъществявал на три нива: ниво „Централна власт“ – от Министерството на общополезните дела и просвещението; ниво „Местна власт“ – лично от валията на Дунавския вилает; и от местна структура, подчинена също лично на него.

На 21.05.1864 година в Русе е направена „първата копка“ на жп линията Русе – Варна, в присъствието на Русенския валия Ариф паша, който малко по-късно (през Октомври 1864 год.) е сменен от Мидхат паша, изиграл съществена роля за успешното строителство. Двеста двадесет и три километровата жп линия е разделена на два основни участъка Русе – Каспичан (Шумла - Род) и Варна – Каспичан. Цялото трасе е разделено на пет участъка с приблизителна дължина от по 45 километра, които остават и като основни експлоатационни единици. Строителните работи се изпълняват ръчно, като разходи за труд почти няма. Цялото трудоспособно население (мъже над 16 години) в близост до трасето е принуждавано под формата на ангария и меджия да изпълнява тежките строителни работи.

При тези условия акционерите не са търсили никакви възможности за използване на механизация за замяна на тежкия и непривлекателен труд. За цялата жп линия са осигурени само 80 малки товарни вагона и 4 локомотива (по два за двата основни участъка) за превоз на материали (релси, траверси и др.) и конструкции за съоръженията.

След като поема Русенския вилает през Октомври 1864 година, Мидхат паша организира пълен контрол на строителството, разпорежда без всякакво забавяне да започне организацията по доставката на 30 локомотива, 500 товарни вагона (от които 300 специализирани за превоз на зърно във връзка със спецификата на района), 50 пътнически вагона и 10 фургона.

В основата на проекта са залегнали две основни изисквания: да се сведат до минимум земните работи; да се избягват изкуствените съоръжения. Друга особеност при „реализацията на проекта“ в полза на англичаните, е че няма никакви плащания за отчуждения на имоти на българи, през които минава трасето. Въпреки тези благоприятни за англичаните обстоятелства, строителството върви бавно, трудно и често с изоставане от предварителния график, което налага отлагане няколко пъти на предварително определените дати за откриване (3, 5, 10, 11 Октомври 1866 год.). Като основни причини в заключителния етап (ранната есен на 1866 год.) са забавянето на доставка на релси от Англия и Белгия и обилните снеговалежи, необичайни за това време от сезона. На 7.11.1866 год. (след затопляне и стопяване на снега) Мидхат паша пътува от Русе до Варна без прекачване (на коне) и това остава датата, приета за официално откриване на жп линията и се счита за начало на жп съобщенията в България.

След пътуването Мидхат паша остава неудовлетворен от приключилото строителство. Железния път като цяло е с изключително занижени геометрични и технически параметри – хоризонтални криви с малки радиуси (до 340 м.), големи надлъжни наклони заради липсата на изкуствени съоръжения, недостатъчна гъстота на траверсите (0,7 – 0,8 м.), пясъчна възглавница вместо баластово легло от речен чакъл, релси лек тип (32 кг/м с дължина 6 и 7 м.), и др. Само 20 км. от релсите от Варна към Русе са стоманени. Липсват каквито и да било отводнителни съоръжения. Изкопите са толкова тесни, че на места странични части на вагоните са опирали в тях. Немалка част от строителните и монтажни работи са останали ненапълно завършени или с лошо изпълнение, което е наложило в следствие да бъдат коригирани и са създавали непрекъснати затруднения при експлоатацията.

Огромното разочарование за империята е, че жп линията не минава през Шумен (главната ѝ крепост в тази част), а на двайсетина километра встрани от него. За

компенсация братя Баркли предлагат да се направи отклонение от Каспичан, с което Шумен да се свърже с жп линията.

Железният път е наставов с релси тип РВ (Русе – Варна), тегло 32 kg/m и дължина 6 m и 7 m. Другият основен елемент на пътя – траверсите, са дървени с осово разстояние между траверсите 0,7 до 0,8 m, поради което релсо-траверсовата скара е с крайно недостатъчна гъстота, а това (в съчетание с неподходящ баласт) е предпоставка за проблеми по сигурността на превозите. Средствата за дървесина за траверси са били едно от сериозните разходни пера и затова са се старали да ги намалят. Междинното скрепление на релсите е с крампони.

През 1866 г. англичаните предават основната част от линията върху баластова призма от дунавски пясък. Не повече от 10% от дължината на новата линия е предадена от компанията-строител баластирана с трошен камък. Когато през 1873 г. компанията на барон Хирш поема концесията за следващите 50 години, са предприети частични действия за смяна на речния баласт с трошен камък. Едва в края на 90-те години на XIX в., при цялостната рехабилитация на линията, баластовата призма е заменена изцяло със скален материал. Отводнителните съоръжения са изградени формално и не изпълняват функцията си. Върхните конструкции на инженерните съоръжения на началния етап от експлоатацията са дървени. В началото на експлоатацията пресичанията на железния път Русе – Варна с други пътища са нерегламентирани, тоест няма изградени прелезни настилки. Няма технологична сградна инфраструктура за службите, които осигуряват надеждност и сигурност на превозите – кантони, прелезопазачници, сгради за поддържането, складови помещения. По преодоляването на тези проблеми започва да се работи едва след като железния път става собственост на Княжество България през 1888 г.

Управлението на железопътните съобщения между Русе и Варна е организирано на три нива: централа в Лондон, регионално ниво (дирекция по експлоатацията) в Русчук и местно ниво – съответните низови експлоатационни структури. „Основите“ на най-важните технически и експлоатационни служби са положени успоредно с изграждането на железния път – в Русе. Приемно здание на гарата, локомотивно депо, железопътна работилница, секционна сграда на поддържането и най-необходимия минимален обем друга служебна сградна инфраструктура. Тракцията е осигурена с локомотивни депа в Каспичан и Варна. На директора в Русе са пряко подчинени контролор по движението (който ръководи гаровата дейност), деловодител на тракцията и поддържането (на който са подчинени пикьорските участъци, първоначално пет на брой), трите тракции (в Русчук, Каспичан и Варна) и административен ръководител, наречен началник на контрола и счетоводството. Той контролира счетоводно приходите и разходите на компанията-концесионер и работата на административния персонал. „Трансмисионна“ роля между директора и тези трима ръководители има секретарят, на когото са подчинени двама служебни лекари във Варна и Русе, и телеграфен техник, поддържащ и осигуряващ надеждна работа на съобщителната техника.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1.] Вълков Р. Железопътна инфраструктура на Република България – начало, развитие, състояние и перспективи София 2012 ISBN 978-954-12-0213-5.
- [2.] Вълков Р. Създаване на железопътна мрежа в Република България. в. Строител бр.37/2012, с.24-25. . ISSN 1313-8723.
- [3.] Деведжиев, М. Геополитиката на България, София, Свят, 2001, 2006.
- [4.] Деведжиев, М. География на транспорта, София, Форт Ком 1996.
- [5.] Деянов Д. Железопътна мрежа в България 1866-1975.

- [6.]Иванова М., Бабунска-Иванова Н., Изпълнение на националните железопътни проекти – част от Трансевропейската транспортна мрежа. Сп. „Механика транспорт комуникации“, том 12, брой 3/3, 2014, ISSN 1312-3823.
- [7.]150 години железопътна линия Русе – Варна, Русе 2016, ДП НКЖИ Юбилейно издание.
- [8.]**Valkov R., Z. Krumov**, Infrastructure Project Implementation Within Crisis Conditions, Zbornik Z 15 vedeckej konferencie s medzinarodnou ucastou RIESENIE KRIZOVYCH SITUACII, Zilina, Slovakia, 2010, ISBN 978-80-554-0204-8

RUSE-VARNA – THE BEGINING OF THE RAILWAY INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF BULGARIA

Grozdanov T., Nikova E.

t_grozdanov@rail-infra.bg e.nikova@abv.bg

*Todor Kableshkov University of Transport,
Sofia, 158 Geo Milev Str.,
BULGARIA*

Key words: *railway, railroad, track, railway construction, concession, contract, exploitation.*

Abstract: *The report provides a brief overview of the development of railway construction in the world. The development of the railway infrastructure in the thirties and forties, of the nineteenth century in Europe was presented. The report focuses on the territories of the then Ottoman Empire in the period after the Crimean War of 1856, when the idea of realization of the Rouse - Varna railway (the first railway in Republic of Bulgaria).*

The factors influencing the selection of the route (via Provadia, Shumen and Razgrad, with connection to Bucharest) have been considered and how the idea has been resolved in rivalry with other transport projects: Waterway - Cherna Voda – Kustendza; Raylway Rouse via Stara Planina; Railway Edirne - Provadia (via Bourgas). On 21.05.1864. was made a "first sod" for construction of two hundred and twenty-three kilometres of iron road, divided into two main sections Rouse - Kaspichan and Varna - Kaspichan. The report provides detail information about building technology and materials used. An overview of the participants in the construction of the railway through the prism of the modern investment process and data on the structural elements of the track and the geometrical characteristics of the railroad, the quality of the drainage facilities and the lower construction, the level of the technological infrastructure and the intersections with other roads.