



ОСОБЕНОСТИ В РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В СТРАНИТЕ ОТ ПЕРИФЕРИЯТА НА ЕВРОПА (1850-1914 г.)

Анна Джалева-Чонкова

dzhaleva@vtu.bg

Висше Транспортно Училище «Тодор Каблешков»

ул. Гео Милев 158 1574 София

БЪЛГАРИЯ

Резюме: Докладът представя някои особености в развитието на железопътния транспорт в така наречената „периферия“, включваща европейските страни, в които индустриалната революция се осъществява по-късно – през втората половина на XIX и началото на XX век. Специално внимание е отделено на България, за която изграждането на железници е приоритетно направление в икономическата политика след Освобождението.

Ключови думи: индустриална революция, модернизация, железници, икономическа политика, европейска транспортна интеграция.

ВЪВЕДЕНИЕ

Като общоисторическо явление индустриалната революция е процес, който обхваща всички страни, макар и не едновременно. На основата на времевия дисонанс авторите в областта на стопанската история разделят европейските страни и страните с европейски заселници на различни групи, които наричат по различен начин – развити и неразвити, водещи и изоставащи, с ранна индустриализация и закъсняващи и др. Поради факта, че индустриализацията до 1850 г. е най-мощна в Централна Европа (Великобритания, Франция, Германия, Белгия, Швейцария, определяни като „core“ – в буквален превод „сърцевина“), останалите страни се определят като „периферия“ (Испания, Италия, Унгария, Русия, Османската империя, балканските страни и др.).

Освен по водещите признаци – индустриален и финансов капацитет, интензивност на търговията, износ на капитали, двете групи страни се различават и по развитие на транспортните системи, включващи морски, вътрешно-воден тран-

спорт и железници, които през този период имат водещо значение като атрибут на промишленото развитие. Парният двигател се приема за основен символ на индустриалната революция, а първостепенно място сред приложенията му заема локомотивът. Не случайно във водещите „централни“ („core“) страни индустриалната революция съвпада с така наречената „железопътна ера“. Всъщност модерната икономика се изгражда на базата не само на масовото производство във фабриките, но и на масовия транспорт, съчетаващ новия вид двигателна енергия със сравнително ниското съпротивление при движението по релси.

1. ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ – НЕОБХОДИМОСТ И УСЛОВИЕ ЗА ИНДУСТРИАЛИЗАЦИЯ

Някои от държавите, където най-напред се осъществява индустриалната революция (Англия, Холандия, Белгия), са безспорно облагодетелствани и от добре развит воден транспорт, какъвто е този по реки и канали.

Независимо от това те са сред първите, които изграждат национални железопътни мрежи. Пионер в налагането на новия вид транспорт (в това число и на техническите стандарти) е Англия, където сравнително бързо след първата железопътна връзка с индустриален характер Дарлингтън-Стоктън (1825 г.) е построена линията Ливърпул-Манчестър (1830 г.).

Железопътният транспорт открива нови възможности за вътрешните превози, доставката на суровини и износа/вноса на стоки от масовото производство. За първи път е надхвърлена пределната скорост за движение по суша от 30 км/ч. Освен за бързината, която не била променяна в течение хилядолетия, железниците допринесли и за поевтиняване на таксите за превоз на единица товар поради увеличаване на натовареното количество и преодоляване на климатичните затруднения. Известно е, че за доставяне на желязната руда от Урал до Санкт Петербург били необходими две години, а цената на пшеницата в града на Нева била пет пъти по-висока отколкото в житницата Оренбург; че тежките товари в Швеция, Норвегия и Финландия се извозвали с шейни само през зимните месеци; че транспортирането на разстояние от 30-40 км удвоявало цената на масовата фабрична продукция; че доставените с кораби въглища от Англия стрували на испанците доста по-евтино, отколкото добиваните на разстояние от 100 км във вътрешността на страната. Затова появата на железниците в специализираната литература се оценява еднозначно като **„революция в транспорта“**, извършена в епохата на Индустриалния преврат.

Наличието на железопътни връзки е не само условие за по-бързото интегриране на отделните държави към европейския и световен пазар. Тяхното изграждане е свързано с инвестиции на капитал (износ на капитали за периферните/слаборазвитите страни), както и с ускоряване развитието на някои отрасли – добив на въглища (за гориво), металургия (производство на желязо и стомана), машиностроене и др.

Същността на „железопътната треска“, завладяла Европа, Северна Америка, а впоследствие и други континенти, може да бъде разбрана по-добре, ако се вземе предвид стратегическата роля на новия транспорт в експанзионистичната политика спрямо съседни и други държави. Влаковете дават

възможност за бързо трансконтинентално придвижване на войски, снабдяване с провизии и муниции, връзка между фронта и тила. След Френско-пруската война от 1870-71 г., когато генерал Молтке произнася известната фраза „Стройте железници, а не крепости“, използването им във военно време е включено като приоритет в националните военни доктрини на всички държави.

От друга страна железопътният транспорт става символ за постигане на национален прогрес и икономически просперитет. Реформаторите в Италия, Швеция, Унгария се изявяват и като апостоли на железниците. Някои държавни глави пък ги използват като доказателство за своя статус. Класическите примери в това отношение са от някои консервативни страни, които изграждат железопътни линии почти без значение – за показност. Те свързват столици и дворци (Неапол с Портичи – 1830 г., Милано с Монца – 1832 г., Санкт Петербург с летния дворец на руския император – 1837 г.).

Не бива обаче да се отрича, че посочените факти илюстрират един феномен в историята на железопътния транспорт – ранното му развитие в по-изостанали страни, някои от които с интензивно строителство превръщат съобщенията във водещи сектори на своите икономики.

2. ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА В ЕВРОПЕЙСКАТА „ПЕРИФЕРИЯ“

Държавите, включени в тази група, са привлекателна дестинация за износ на капитали, което допринася за обединяването на европейските страни в една международна икономическа система. Основна област за чуждестранните инвестиции е транспортното строителство. То е пресечна точка на интересите на инвеститорите, нуждаещи се от железопътна мрежа не само по политически и военни причини, а и за по-бързото реализиране на търговските потоци (внос-износ), и на правителствата, които търсят средства за по-мощни инфраструктурни обекти. Така изграждането на железници се превръща в най-обещаващият и същевременно рисков бизнес през този период.

За разлика от развитите страни, където развитието на железопътните им мрежи е неразделна част от трансформацията на

техните икономики, в „периферията” то е предпоставка за извършването на промени. Без възможностите, предоставени от международната транспортна система, водещите държави не биха могли да извършат издърпването на изоставащите напред. Всъщност, както се изразяват някои автори, модерният масов транспорт е това, чрез което „центърът (core)” достига „периферията”.

Появата на железници в изоставащите страни не е последица и дори не съпътства, а *предхожда* процеса на икономически промени, насърчавайки развитието на селското стопанство, добивната промишленост, а също и някои други производствени отрасли. Но създаването на единна европейска транспортна система през втората половина на XIX век е преди всичко в интерес на държавите от „центъра” и е преднамерена цел в тяхната инвестиционна политика.

Сравнителният анализ показва, че появата на първите железопътни линии на териториите на днешните европейски държави става в интервал от няколко години: в Унгария – 1846 г.; в Полша – 1847 г.; в Испания – 1848 г.; в Швеция – 1849 г.; в Португалия – 1853 г. Едно десетилетие по-късно това става и в балканските страни: в България – 1866 г.; в Гърция – 1867 г.; в Румъния – 1869 г.

Интензивното строителство започва след 1860 г. Тогава дължината на железопътните линии в периферията съставлява едва една четвърт от тази в централните държави, която е общо 38 000 км. През 1880 г. тя е две трети (увеличението е шест пъти, докато за следващия период е 175%), изравняването става в края на века, а в навечерието на Първата световна война е с 10% повече. В резултат на този растеж всички национални железници се интегрират в единна европейска мрежа, свързват се със съседните и оттам с други по-далечни страни, като независимо от географското си положение получават възможност за достъп до море/океан.

Забележителните темпове на разрастване на европейските железници са показани на таблицата за дължината им (по данните, посочени в цитираното съчинение на И.Т. Беренд и Г. Ранки:

Година	Километри	100- за 1850 г.)
1830	175	0,7
1840	2 930	12,5
1850	23 500	100,0
1870	104 900	446,4
1890	225 300	958,7
1900	292 400	1 244,2
1910	362 700	1 543,4

Дължината обаче не е единственият показател за развитието на железопътната мрежа в дадена страна или регион. От значение са също така нейната гъстотата и капацитет (съотношението между дължината и територията). В годините преди Първата световна война в периферията той е средно 37% от този в центъра (като не се включва огромното пространство на Русия). В отделните части на континента съществуват значителни различия: почти еднакви цифри в Дания, Италия и Унгария, 50% в Централна и Източна Европа, малко по ниски в Южна Европа и едва 20% в Скандинавския полуостров. Стойностите на съотношението дължина на железниците-население са дори по-близки.

Независимо от тези впечатляващи постижения между железопътния и производствения капацитет съществува несъответствие, породено от по-бързото развитие на транспорта отколкото на другите отрасли. При капацитет от 40-66% от този в развитите страни, железниците в периферията превозват една пета от обема на стоките и една десета от броя на пътниците.

По-високите резултати в железопътния сектор не се оценяват положително от много автори. Например стопанският историк Г. Тортела, по произход испанец, обяснява забавянето в индустриализацията на родината си с несъразмерното количество капитали, вложени за изграждане на железници – само през първия бум в средата на 60-те години на XIX век инвестициите за инфраструктура са били 16 пъти повече от предназначените за развитие на цялата промишленост. Той твърди, че железопътното строителство е „изсмукало” капитала от индустрията и е ориентирало икономическото развитие на Испания към новия вид транспорт, в който капиталите не са толкова продуктивни като в други отрасли.

Въпреки че Балканите се смятат за част от европейската периферия, както общото им икономическо развитие, така и железопътният транспорт в повечето изследвания се разглеждат в отделна група поради спецификата на региона. Посочва се, че България, чиято държавност е възстановена сравнително по-късно – през 1978 г., изпреварва някои от съседните страни в изграждането на модерна инфраструктура и постига измерения, съпоставими с тези в периферията като цяло.

3. ВЪНШНИ И ВЪТРЕШНИ ФАКТОРИ В ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА ПЪРВИТЕ БЪЛГАРСКИ КАБИНЕТИ

От гледна точка на европейската история политиката на Великите сили към възстановеното Княжество България продължава така наречения „режим на капитулациите“, наложен на Османската империя след Кримската война. В борбата за влияние в Ориента страните от икономическия център се конкурират и в изграждането на железници по определени от тях маршрути, които преминават през Европа и Азия. Така благодарение на гъвкавата дипломатия на Англия линията Русе-Варна, включена в мащабния проект за свързването на Лондон и Бомбай, става първата железница, построена в днешните български земи през 1866 г. Изместеното от челното място в първоначалните железопътни планове трасе от Виена за Истанбул е реализирано само частично и то в обратна посока – до гара Белово (1873 г.) с отклонение от Търново-Сеймен до Ямбол (1875 г.).

Неизплатената линия от Русе до Варна и недовършената от Белово до Виена стават причина в Берлинския договор да бъдат включени две специални клаузи – за откупуването на първата линия, която все още е притежание на компанията на Братя Бърклей, и за довършването на втората съгласно договора с Барон Хирш. Второто изискване е общо задължение за четирите държави – Австро-Унгария, Сърбия, България и Османската империя, всяка от които е отговорна за железопътната отсечка на своята територия.

В продължение на няколко години след Освобождението възстановеното Княжество е принудено да отлага изпълнението на клаузите, съдържащи се в Берлинския

договор, поради липсата на достатъчно финанси. Продължителни и трудни са и преговорите, които неговите представители водят за подписване на така нареченото „Съглашение а quatre“.

Ангажиментите по решаването на „Железопътния въпрос“, заемащ централно място във външната и вътрешна политика на първите български правителства, не позволява да се предприемат стъпки за осъществяване на един по-стратегически план за цялостно изграждане на железопътна мрежа в страната, макар че основните направления са очертани още през 1880 г. в една парламентарна реч на министър-председателя Петко Каравелов. Нереализиран остава и законът за построяване на железопътна линия от Свищов през София за Кюстендил (1883 г.), която русофобите наричат „дунавска/задунавска“, критикувайки скрития замисъл да служи като предпоставка за сближаване с Русия.

Едва след 1888 г., когато приключват формалностите с откупуването на линията Русе-Варна и пускането в експлоатация на новопостроения участък от Вакарел до Цариброд, а малко по-късно е осъществено движение на влакове до Белово, българското правителство най-сетне пристъпва към изграждането на националната железопътна мрежа. Основните приоритети са осигуряване на връзки със столицата и българските пристанища за осъществяване на директен износ на български стоки, избягване на високите тарифи по частта Белово-турската граница от линията Виена-Цариград (или в по-широк обхват Берлин-Багдат, както се отбелязва в някои източници), осигуряване на преференции за превозите според Закона за насърчване на местната промишленост.

Вирусът на „железопътната треска“, обхванал през втората половина на XIX век стария континент и Северна Америка, намира особено благоприятни условия за развитие в българското общество, бързащо да догони Европа и да покаже национално самочувствие чрез едно успешно начинание на фона на недостатъчните темпове на икономически растеж. Тази свръхчувствителност към наличието на железници намира художествено обобщение в разказа на Иван Вазов „Дядо Йоцо гледа“, където едноименният герой ги възприема и оценява като символ на свободната българска държава.

Друг значим проблем, който спъва нормалното развитие на железниците в страната, е наличието на линията Белово-турската граница, която противно на регламентираната от Закона за железните пътища в Княжество България (31.01.1885 г.) държавна собственост, принадлежи на Турция и се експлоатира от частната Компания за източните железници (КИЖ). След неуспешните опити да се откупи поне експлоатацията, правителството взема решение за построяване на „паралелна линия“, която да свърже гара Септември с Бургас. Нарушаването на договореното от компанията на Барон Хирш право да не се предприема строеж в периметър от 50 км предизвиква острата реакция на кредиторите от виенската Лендер банк, които спират заема и с това новото строителство. След като през 1899 г. Високата порта не ратифицира договора за консолидиран заем, в продължение на 4 години България не реализира нито един инфраструктурен проект. Въпреки това обаче темповете, с които се увеличава дължината на железния път в страната през периода 1885-1910 г. (без завзетата през 1908 г. и заплатена през 1909 г. линия от Белово до границата), са почти два пъти по-високи, отколкото в Испания.

Сравняването с железопътния транспорт в някои страни от периферията показва, че и в България съществува дебалансираност на неговия изпреварващ растеж спрямо други отрасли. В началото на XX век Българските държавни железници, създадени през 1888 г. и обособени в обща дирекция през 1896 г., са едно от трите най-големи държавни предприятия (наред с Мини Перник и Държавната печатница). Същевременно обаче усиленото железопътно строителство не довежда до развитие на металургията, машиностроенето, както е било в развитите страни и дори в някои от периферията. Изключение прави производството на въглища, които се използват за гориво в парните локомотиви.

Това, което новият вид транспорт променя, е стопанското значение на някои градове и региони в България. Западът някога цветущите селища като подбалканските Пирдоп, Клисурска, Карлово, Копревница, дунавски като Свищов, вътрешни като Търново и Етрополе, губят своята популярност и значимост прочути панаири като Узунджовския до Хасково. Край някои

гари се появяват индустриални центрове (Горна Оряховица, Мездра), а направленията на железопътните линии, водещи към Варна и Бургас, прехвърлят почти цялата външна търговия от Дунав към Черно море.

За разлика обаче от другите периферни региони, на Балканите много по-трудно се развиват връзките между железниците в съседните страни. Причините са преди всичко политически, макар че конкуренцията е също така важен фактор. Сложната конюнктура и противоречията между Великите сили обезсмислят усилията на всички български правителства до Първата световна война да постигнат споразумение за построяване на железопътна линия от Кюстендил през Куманово до Скопие* по трасето, проектирано от Барон Хирш още преди Освобождението. Не получава подкрепа и няколкократно подновяваната идея за мост над река Дунав, който да свърже българските и румънските железници. При това необходимостта от него е обоснована от румънската Търговска камара още след пускане в експлоатация на отсечката Букурещ-Гюргево през 1869 г.

Приоритетното значение на железниците в икономическата политика на България през първите десетилетия след Освобождението е мотивирано не с текущи, а очаквани бъдещи ползи. Постановката за социално-икономическата роля на транспорта вдъхновява управляващата либерална партия начело с Петко Каравелов твърдо да защитава държавната собственост като основна клауза в приетия на 31.01.1885 г. Закон за железните пътища в Княжество България. Значително по-късно, в началото на XX век, демографът и статистикът Георги Данаилов пише, че железопътното строителство има за цел не да удовлетвори производствени потребности, а да насърчи предприемчивостта на населението и да го улесни при превозването на стоките до пазарите и експортните центрове. Вторият важен фактор за инфраструктурно строителство в страната са стратегическите планове, особено след като военната алтернатива става единствено възможната за решаване на националния въпрос.

Благодарение на осъществяваната държавната политика и финансирането чрез външни заеми България изгражда почти две пети от днешната си железопътна мрежа за сравнително кратко време – по-малко от три

десетилетия. В навечерието на Балканската война дължината на построените и откупени железници** възлиза на 1945 км. По гъстотата си от 2 км железопътна линия на 100 кв. км тя изпреварва Сърбия, но изостава от Румъния и Гърция. Увеличава се броят на пътниците – от 90 (1887 г.) до 200 (1900 г.) и 798 (1911 г.) на 1000 души от населението – и на товарите – от 383 000 т през 1894 г. до 2 000 000 т през 1911 г.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Железопътното строителство в България се отличава със същите характеристики като това в другите страни от европейската „периферия“ през последните десетилетия на XIX век и до Първата световна война. То изпреварва общото икономическо развитие и се извършва предимно с инвестиции на чужди капитали (външни заеми). Но изграждането на национална железопътна мрежа е важно постижение, защото създава условия за установяване на контакти с модерните икономики, за по-нататъшен стопански напредък и модернизирание на обществото като цяло.

ЛИТЕРАТУРА:

[1] Аврамов, Р. Стопанският XX век на България. Media Times Review, 01.2005, <http://www.mediatimesreview.com/january05/Avramov.php>. Accessed 22.08.2009.

[2] Даскалов, Р., Българското общество. 1878-1939. Том 2 Население. Общество. Култура. С., 2005.

[3] Железопътен сборник, София, 1896-1913/1914.

[4] Илчев, И. Междено време. Или българинът между две столетия. С., ИК „Колибри“, 2005.

[5] История на железниците в България. С., 1997.

[6] Косева, Н. Стопанска история, Нов български университет, С. 2008.

[7] Саздов, Д. и колектив. История на националното и световно стопанство, София, 2002.

[8] Berend Ivan T., Gyorgy Ranki. The European Periphery and Industrialization 1780-1914, Cambridge University Press, 1982.

[9] Cameron, R. & L. Neal. A Concise Economic History of the World, Oxford, 2003.

[10] Dzhaleva-Chonkova, A., D. Yosifova, Balkan Railways: History and Challenges of Integration, Proceedings of the International Railway Symposium IRSTURKEY, Istanbul, Turkey, 13-16 December, 2006.

* Тази линия е част от транс-европейския коридор № 8 – 140 години след първия проект на Барон Хирш все още няма пряка железопътна връзка между София и Скопие.

** Освен линията Русе-Варна, през 1909 г. България откупува и линията от Белово до турската граница и отклонението до Ямбол (316 км).

PECULIARITIES OF THE RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT IN THE COUNTRIES OF THE EUROPEAN PERIPHERY (1850-1914)

Anna Dzhaleva-Chonkova
dzhaleva@vtu.bg

Higher School of Transport "Todor Kableshkov", 158 Geo Milev Str. 1574 Sofia
BULGARIA

Key words: industrial revolution, modernization, railways, economic policy, European transport integration.

Abstract: The paper presents some peculiarities of the railway development in the so-called "periphery" including the European countries where the Industrial revolution took place later, in the second half of the 1800s and at the beginning of the 20th century. A special accent is put on Bulgaria where the construction of railways became a priority of the country's economic policy after the Liberation in 1878.