



ДЪРЖАВНАТА ПОЛИТИКА ЗА РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ (1878-1944)

Част 1: Държавата и изграждането на железопътна мрежа до Балканските войни

Анна Джалева-Чонкова
adzhalevachonkova@abv.bg

Главен асистент д-р, Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”
БЪЛГАРИЯ

Резюме: Докладът представя основните принципи и дейности за реализиране на държавната политика, насочена към за развитие на железопътен транспорт в България в периода 1878-1944. Проследяват се промените в реализирането на стратегическите задачи в съответствие с националните възможности и тенденциите в Европа и света. Акцентира се на политическия консенсус и приемствеността между правителствата по отношение на главната цел – създаването на железници като условие и съществен елемент в модернизацията на страната.

Ключови думи: държавна политика, железници, модернизация.

ВЪВЕДЕНИЕ

Решаването на проблеми, свързани с железопътния транспорт, започва с възстановяването на българската държава през 1878 г. и е наложено от Великите сили. Княжество България е задължено да изпълни чл.10 и чл. 21 от Берлинския договор, отнасящи се до откупуването на линията Русе-Варна и построяването на железопътна отсечка на територията на страната като част от продължението на линията Истанбул-Белово до Виена.

Взаимоотношенията, които първите български правителства установяват с други държави, и действията, които предприемат за изпълнение на решенията, взети в Берлин, формират същността на така наречения „железопътен въпрос”. В продължение на относително дълъг период от най-новата българска история (повече от три десетилетия) той не само заема приоритетно място в дипломатията на възстановената българска държава, но поставя отпечатък и върху нейната икономическата политика и по-специално върху изграждането на железопътна мрежа. Развитието на този най-модерен за онова време транспорт се оценява като предпоставка и част от процеса на модернизация. Нещо повече: създаването и укрепването на националните железници надхвърля рамките на политическите, икономическите и военностратегическите предимства, които те предоставят на държавата в края на XIX и първите десетилетия на XX век, и се превръщат в символ на независимостта, мощта и перспективите на България.

ВЕЛИКИТЕ СИЛИ И ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ В БЪЛГАРИЯ

През първите години след Освобождението въпросът за изграждане и експлоатация на железници в България се свежда до изпълнение на наложените от Великите сили задължения,

които от икономическа гледна точка се оказват трудни за изпълнение. По отношение на линията Русе-Варна единствената възможност на васалното княжество е да отлага откупуването ѝ. Макар че още първото българско правителство на Тодор Бурмов получава дипломатическа нота от Англия, въпросът за изплащането на дълга към компанията на Братя Бърклей е внесен за обсъждане в парламента едва през 1885 г. В течение на няколко месеца са регистрирани два противоположни вота – първоначално депутатите категорично отхвърлят определената цена, която е твърде висока за качеството на железопътната линия, но в края на годината се съгласяват да изплатят исканата от собствениците сума. Промяната е продиктувана от необходимостта да се осигурят благоприятни условия Англия да приеме акта на Съединението, извършено на 6 септември. Въпреки че причината за положителното гласуване е очевидна, управляващите либерали все пак са обвинени в корупция и затова кабинетът на Петко Каравелов се защитава чрез подготвената специално по този случай „Зелена книга”.

Подходът на българските политици при изпълнение на задължението за построяване на свързващата отсечка е по-различен, защото България се нуждае от изграждане на железници. Правителствата обаче са подложени на натиск от Великите сили по отношение на приоритетните направления, като всяка от тях преследва собствените си стратегически и икономически цели на Балканите. Русия се опитва да забави свързването с Австро-Унгария чрез реализирането на проекта за така наречената „Дунавска железница”, предвидена през Румъния да достигне територията на северната империя. Когато княз Александър Батенберг изтъква необходимостта най-напред да бъде продължена линията от Белово в посока Виена, русофилите погрешно тълкуват позицията му като враждебност към Русия и курс към сближаване със западните страни, а не като израз на необходимостта да се спазват международноправните актове, какъвто е Берлинския договор независимо от неговите несправедливи за България решения.

Довършването на трансконтиненталния железен рът от Босфора до Западна Европа изисква съгласуване на действията на четири държави – Австро-Унгария, България, Османската империя и Сърбия, преговорите между които продължат три години поради противоречивите им позиции. В подписаната през 1883 г. Конвенция на четирите (Convention a Quatre) определеното трасе за свързващата отсечка през Цариброд не отговаря на интересите на страната, въпреки че дипломатите от най-младата държава на Балканите полаган много усилия да съхранят плана на Барон Хирш след София линията да минава през Кюстендил и Скопие, което би дало възможност за по-тесни връзки с българите и развитие на търговия с районите, останали извън територията на княжеството. Макар и загубила битката в преговорите на „четирите”, в по-късни периоди България няколкократно подновява предложението си за железопътна линия в първоначалното направление на Баронхиршовия проект, но едва през Втората световна война получава за кратко възможност да строи в така наречените „нови територии” на страната. За съжаление дори в новите политически реалности на интегрираща се Европа, въпросът за железопътна връзка по 8 коридор все още остава нерешен и проблематичен.

ФОРМАТА НА СОБСТВЕНОСТ – В СЪОТВЕТСТВИЕ С НАЦИОНАЛНИТЕ ИНТЕРЕСИ И ЕВРОПЕЙСКАТА ПРАКТИКА

Политиката на либералите, по времето на чието управление е приет Закона за железните пътища в Княжество България – на 31.01.1885 г., се посочва като първопричина за приемането на държавната собственост в железопътния транспорт. Но това е само един от факторите, които предопределят съдбовния избор на българския парламент. Политиката за създаване на държавен сектор в икономиката и силен социален елемент в транспорта е подкрепена от негативния опит на държави с частни железници или железници, експлоатирани от чужди компании. Най-близкият пример е съседна Сърбия, в която неадекватният модел на управление, наложен от Великите сили, е причина за ниско качество на обслужване и лошо финансово състояние. Не само емоционален е и аргументът, че българите са свидетели на експлоатацията, некачественото строителство и преследването на лична изгода на всяка цена от акционерите в кампаниите на Братя Бърклей и Барон Хирш.

Атаките на опозицията, насочени срещу изключителното право на държавата за изграждане и експлоатация на железопътни линии, са израз на недоверие в способността на правителството да

управлява толкова „сложно предприятие“ като железниците. Но либералите приемат предизвикателството да се равняват по страни с развити железопътни системи, които вече са осъществили или осъществяват консолидиране на железопътните дружества в единни национални компании. Тази европейска тенденция е обусловена не само от икономически съображения, но и от променената военна доктрина, която след Пруско-френската война оценява железниците като стратегически ресурс от изключителна важност.

За възприемането на държавната собственост в този сектор съществуват и специфични за нашата страна предпоставки. В България няма предприемачи, които разполагат с достатъчно солиден капитал, за да строят железопътни линии. Не случайно БНБ предоставя помощ на дружеството на Иван Грозев, за да може да предприеме изграждането на „свързващата отсечка“. От друга страна държавната грижа за железниците дава възможност на заможните българи да откриват производствени предприятия в други области. Не без значение е и това, че при отпускането на заеми международните кредитни институции предпочитат да получават сигурни гаранции, каквито само една държава може да предостави.

Законът за железниците в Княжество България, гласуван след продължителни дебати в три заседания на Народното събрание, всъщност формализира постигнатите договорености по време на конференцията на четирите държави. Българските представители, които губят при определяне на направлението на линията към Виена, успяват във втората си цел – конвенцията да не фиксира начина, по който всяка държава ще изгради своята „свързваща отсечка“. Като се възползва от тази възможност, България отхвърля концесията на Барон Хирш, като възстановената българска държава поема самостоятелно изграждането, експлоатацията и управлението на своите железни пътища.

Въпреки съдбоносните събития, които следват след приемането на закона, през 1888 г. страната ни успява да изпълни и двете клаузи от Берлинския договор. На 7 юни железопътната линия Цариброд – София – Вакарел е свързана със сръбските железници с една разменна гара, което е уникален случай в тогавашната европейска практика. На 18 юни по заповед на министър-председателя Стефан Стамболов е завзет участъкът, построен от дружеството на Виталис по договор с Османската империя, като експлоатацията му е осигурена с български персонал и подвижен състав. Това позволява на 1 август да се пусне в действие цялата линията от границата със Белово до сръбската граница. На 18 август приключват формалностите по откупуването на линията Русе-Варна и тя е предадена на българското правителство.

Когато през лятото на 1888 г. тръгват първите локомотиви с инициали „БДЖ“ – Български държавни железници, управлението на двете линии се осъществява от отделни администрации. Но принципите на стопанисване са еднакви – загриженост и приоритетно място в правителствената политика.

Още от създаването на държавното предприятие, развитието на железниците се осъществява на основата на правна регламентация, която е част от създаващата се модерната законодателна система във възстановената българска държава. Част от решенията на Народното събрание се отнасят до изграждането на конкретни линии, но до Балканските войни са приети и редица документи с по-дълготрайно значение – Закон за проектиране и построяване на железопътната мрежа (1894 г.), Законът за построяване и експлоатация на железопътните клонове (1897 г.), Законът за експлоатация на българските държавни железници и пристанища (1907 г.). Последният законодателен акт регламентира дейността на БДЖ и пристанищата, структурата и задачите на ведомствата, осъществяващи дейностите в тези важни икономически подотрасли, изискванията за постъпване на работа, правата и задълженията на служителите. Обединяването на двете служби е част от интегрирания модел за превози, който се налага в европейската практика като елемент от държавната политика.

Като важен момент в управлението на железопътния транспорт заслужава да се отбележи учредяването на отделно министерство на железниците, пощите и телеграфите (МЖПТ) в резултат от нарастващата роля на съобщенията в началото на XX век. По силата на промените в Конституцията (1911 г.) то започва за функционира от 01.01.1912 г. Макар че през близо стогодишната си история министерството многократно сменя името си и преминава през различни модификации, предназначението му остава непроменено – да реализира практически транспортната политика на българската държава.

ПРИОРИТЕТНО ФИНАНСИРАНЕ ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ ДО БАЛКАНСКИТЕ ВОЙНИ

Първоначалната пасивност на управляващите към изграждането на железници е продиктувано от страха, че връзката със Западна Европа ще улесни вноса на фабрични стоки, я това ще доведе до упадък на занаятите и нелоялна конкуренция за проходащата българска индустрия. Твърде скоро обаче политиките се връщат към утвърдилото се още преди Освобождението становище, че железопътният транспорт е атрибут на модерната държава и условие за нейния икономически просперитет.

Строителството и експлоатацията на железници изисква значителни финансови средства, което поставя осигуряването на ресурси за развитие и модернизиране като основен проблем в продължение на цялата им история. Приоритетното финансиране е въпрос, по който всички правителства, независимо от политическите си различия, в продължение на десетилетия проявяват единомислие и приемственост. „Строителите на съвременна България“ осъществяват протекционистичната си политика към железниците с изключителна последователност, като се стремят да следват световните тенденции в железопътната техника, технология и управление.

Показателен е фактът, че първият външен заем на България е взет за откупуването на линията Русе-Варна. Поради това, че определената за нея цена надхвърля значително едногодишния държавен бюджет, България приеме предложението на Англия за финансиране на страната с цел изплащане дълга към компанията на Братя Бърклей и КИЖ.

Следващите два заема от 1889 г. и 1892 г. също са предназначени за железниците. С втория започва финансиране на така наречената „паралелна линия“. Целта е да се избегне използването на железния път от Белово до югоизточната граница и отклонението Търново-Сеймен-Ямбол, които остават собственост на друга държава – Турция, която ги е отдала ги за експлоатация на КИЖ. Това прави невъзможно прилагането на преференциалните тарифи за насърчаване на местната промишленост и насочва транзитния трафик не към Бургас, а към пристанища извън България. Поради сложната международна конюнктура преодоляването на този анахронизъм в железопътната система на страната не е по силите на нито едно правителство, включително и на Стефан Стамболов. Единственото, което успява да наложи, е преместването на разменната гара от Белово в Септември, след което е принуден да сключи договор за пренаемане експлоатацията на участъка.

Разкриването на замисъла за „паралелна линия“, която е заплаха от конкуренция за КИЖ, предизвиква намесата на Барон Хирш и Лендер банк спира отпускането на траншове по заема. Правителството на Народната партия предприема стъпки за сключване на нов, консолидиран заем, с който да се разплати с кредитора и да продължи железопътното строителство. Острият дебат в парламента предизвиква не само политическа криза в края на 1898 г., но засяга в цялост железопътното дело в страната и самочувствието на българската нация. Когато Високата порта, не потвърждава парламентарното решение за нов заем, България е принудена да гарантира връщането на сумите на виенската Лендер банк чрез отдаване на готовата част от „паралелната линия“ за експлоатация от Барон Хирш за срок от 25 години. Очевидната несправедливост и противоречието със закона от 1885 г. е повод за широко обществено възмущение, изразено чрез статии в печата, митинги и разпространяване на специалната брошура.

Едва след още десет години, през септември 1908 г., България получава шанс да реши проблема, когато след прекратяване на стачката на служителите отказва да върне експлоатацията на линията на КИЖ. Първоначално правителството на Александър Малинов (министър-председател и лидер на Демократическата партия) декларира, че няма да изплати обезщетение на собствениците и оператора, но след като Великите сили обявяват търговски бойкот, кабинетът започва преговори за откупуването ѝ. Независимо от обрата в правителствената линия, тя получава подкрепа от всички опозиционни партии, с което в българската история е записван един от немногото случаи на политически консенсус.

Цената на линията и пренаемането на правото за експлоатация, която България следва да заплати на Турция и КИЖ през 1909 г., отново се оказва непосилна за България. Този път предложението за заем идва от Русия, която посредничи при уреждане на възникналото международно напрежение – тя предоставя изгодни условия (дълъг срок на погасяване от 75 години и ниска лихва), но изплащането му е опростено от съветското правителство през 1922 г.

Така след обявената национална независимост, 30 години след възстановяването на българската държава, линията Белово-турската граница преминава към БДЖ, с което се създават необходимите предпоставки за цялостно оформяне на железопътната мрежа в България.

След няколкогодишно прекъсване в железопътното строителство поради кризата, настъпила в края на XIX век, изпълнението на започнатите проекти започва едва след сключване на договора с Парижко-Холандската банка за заем от 100 милиона лева (1904 г.). Три години по-късно България взема още един заем от 145 милиона лева, част от който също се влага в железопътни строежи.

Макар до Балканските войни основният източник за финансиране на железниците са външните заеми, българските правителства също отделят средства, макар и в значително по-малък размер. Изцяло е финансирано построяването на отсечката Вакарел-София-Цариброд, отсечката от Ямбол до Бургас е построена по стопански начин, с участието на Инженерни войски и трудовата повинност на местното население.

Държавата изцяло финансира експлоатацията на готовите линии, които в навечерието на Балканската война надхвърлят две пети от сегашната дължина – 1964 км. За съжаление доставката на подвижен състав има цикличен характер според финансовото състояние на страната, като се допускат компромиси с качеството на возилата, а също и на внасяните релси и други материали.

Бюджетът на железниците се гласува като част от бюджета на държавата, включително и заплатите. Оценката на железничарския труд е сравнително висока, обусловена с отговорността на професията и необходимостта от съответствие със заплатите на работещите в КИЖ. Служителите в БДЖ получават и редица добавки – за пропътувани километри, дрехи, ползване на държавни квартири, отопление, осветление. Значителни средства се отделят за издаване на книжнина, фирмено обучение, здравеопазване. Подготовката на кадри се осъществява по икономически изгоден начин – в Железопътната школа чрез обучение по време на отбиване на военната служба.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Изграждането на железопътната система е проблем, при решаването на който още през първите десетилетия след възстановяването на българската държава се налага принципът на държавния протекционизъм и приемствеността между правителствата независимо от тяхната външнополитическа ориентация и вътрешнополитическа специфика. Наличието на железници се възприема като същностен елемент на модернизацията на страната и нейното приобщаване към европейските ценности и култура.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Българските държавни институции 1879-1986, С., 1987.
- [2] Джалева-Чонкова, А., Е. Костов и др. История на железниците в България, С., 1997.
- [3] Джалева-Чонкова, А. Аспекти от значението на железопътния въпрос в политическия живот на България, Сборник доклади на Третата научно-техническа конференция на ВВСУ "Л. Каравелов", С., 1992.
- [4] Железопътен сборник, София, 1896-1914.
- [5] Железопътният транспорт в България 1866-1983, С., 1987.
- [6] Радев, С. Строителите на съвременна България, т.1, С., 1990.
- [7] Саздов, Д. и др. Проблеми на новата и най-новата стопанска история, С., 1994.
- [8] Стенографски дневници на Народното събрание, 1884-1985.
- [9] Тодорова, Цв. Дипломатическа история на външните заеми на България 1888-1912, С., 1971.
- [10] Стенографски дневници на Народното събрание, 1884-1985.
- [11] Централен държавен исторически архив, фонд 157.
- [12] Dzhaleva-Chonkova, A., V. Doulov. Transport and Modernization of Bulgarian Society, 14 научна конференция с международно участие "Транспорт 2004", Сборник доклади, С., 2004.

THE STATE POLICY FOR THE BULGARIAN RAILWAYS DEVELOPMENT (1878-1944)

Anna Dzhaleva-Chonkova

PhD, Senior lecturer, Todor Kableshkov University of Transport
BULGARIA

Keywords : *government policy, Bulgarian State Railways, modernization*

Abstract: *The paper presents the main principle and activities for implementation of the state policy for the railway development in Bulgaria. The changes in the strategic tasks have been traced in compliance with the national realities and the tendencies in Europe and worldwide. It is underlined that there was political consensus and continuity of governmental policy related to the main aim: the existence of railways as a prerequisite and substantial element of the country's modernization.*