

Съобщенията въ България

отъ

Ив. Батаклиевъ

Животътъ е преди всичко движение; тѣзи две понятия сж дори синоними, а движението води къмъ съобщения. Инстинктътъ къмъ животъ у отдѣлния човѣкъ, или у група човѣци, е немислимъ безъ съобщения. И най-примитивниятъ човѣкъ избѣгва откъснатия животъ. Разбира се, презъ разнитѣ исторически епохи въ живота на човѣчеството, съобщенията сж били различно развити. Така напримѣръ, по време на великитѣ географски открития въ края на XV и първата половина на XVI вѣкъ, когато става откриването на Америка, както е известно, съобщенията добиватъ голѣмъ тласъкъ на развитие. Но отъ началото на XIX в. насамъ съобщенията влизатъ въ своя периодъ на неимовѣрно бързо развитие. Голѣмиятъ строител на пѣтица въ Германия Heinrich v. Stephan въ 1891 г. е казалъ: „свѣтътъ стои подъ знака на съобщенията“¹.

Не ще съмнение, че днешнитѣ просто свѣткавични съобщения каквито сж особено радиосъобщенията, които мигновено свързватъ срещуположни и най-отдалечени мѣста на земното кълбо, представятъ единъ отъ най-голѣмитѣ фактори за живота на човѣчеството. Тѣ дори улесняватъ непредвидени и нежелателни усложнения въ живота на последното. Новитѣ съобщения водятъ до кризи въ отношенията на народитѣ и държавитѣ, защото въ развитието си тѣ изпревариха развитието на другитѣ отрасли въ духовната и материалната култура на отдѣлния човѣкъ или отдѣленъ народъ. Тѣ като че ли преждевременно доближиха народитѣ единъ къмъ други, сблъскаха ги и допринасятъ много за създаването между тѣхъ дори на свѣтовни войни, каквито сж последнитѣ две войни. Видниятъ германски географъ Richard Hennig пише въ въведението на цитираната си по-горе книга, че съобщенията и движенията се причиняватъ отъ липса на миръ и необходимостъ на търговия. Но и обратното е вѣрно, или войнитѣ и съобщенията се предизвикватъ взаимно. Едно непредвидено събитие отъ бързото развитие на съобщенията ще бжде бързото изравняване на културата на човѣчеството и изобщо интернационализирането на последното. Но днесъ все още главната роля на съобщенията се състои въ културното преуспѣване и националното обединение на

¹ Richard Hennig, Wege des Verkehrs. Leipzig 1939, S. 184.

отдълнитѣ народи. Самѣ Гьоте е отдавалъ обединението на германския народъ до голѣма степенъ на бързо развиващитѣ се съобщения на Германия.

Както е известно, бързото развитие на съобщенията отъ XIX вѣкъ насамъ се дължи на откриването и използването на модернитѣ технически сръдства за движение: парната и електрическа машина и мотора. Разбира се, тѣзи сръдства за движение причиниха бързо развитие на индустрията и изобщо на цѣлото стопанство, което обстоятелство води сжщо къмъ оживени съобщения. Но не по-малко важенъ факторъ въ това отношение е и бързото увеличение на човѣчеството. Впрочемъ сръдствата за движение, стопанството и населението се намиратъ въ взаимна зависимостъ въ своето развитие. А че движенията и съобщенията се причиняватъ и отъ липса на миръ между народитѣ се вижда отъ това, че косвено за тѣхното създаване има значение и неравномѣрното разпредѣление на населението върху земното кълбо и на земнитѣ блага между народитѣ, защото въ сжщностъ тѣзи причини водятъ къмъ войни, както и увеличаващиятъ се брой на човѣчеството.

Изброенитѣ до тукъ причини за развитието на съобщенията сж отъ общъ характеръ. Въ предварителнитѣ бележки трѣбва още да се изтъкне, че разнитѣ страни или държави нѣматъ еднакво развити съобщения. Причинитѣ за това сж разнообразни, но преди всичко — отъ географски характеръ. Съобщенията сж главно предметъ на географската наука. Позната е зависимостъта на съобщенията отъ физическото устройство на земната повърхнина. Въ случая се касае за морфологичното и орографско устройство. А въ връзка съ последното върви и голѣмината и формата на пространството, което трѣбва да се победи отъ съобщенията. Единъ отъ виднитѣ германски географи на съобщенията — Dr. Ing. Otto Blum въ своето хубаво съчинение *Verkehrsgeographie* (съобщителна география), Berlin 1936, стр. 1, пише следното: „Географията на съобщенията е свързана на първо мѣсто съ физическата география“. Преди всичко споредъ географскитѣ (природнитѣ) условия съобщителнитѣ сръдства се раздѣлятъ на сухоземни, водни и въздушни. Но не само рѣста на развитието на съобщенията зависи отъ физиогеографското устройство на земната повърхнина, а и направлението, посоката на пѣтищата и съобщенията се намиратъ въ прѣка зависимостъ отъ това устройство на земната повърхнина. Голѣмиятъ изследвачъ на нашитѣ земи преди 100 години Ami Boué, като пише за пѣтищата на тогавашна Европейска Турция, които имали четири главни посоки, изтъква, че тѣ се опредѣлятъ отъ орографията на страната и че изобщо орографията опредѣля посоката, трасетата на пѣтищата на коя да е страна¹.

¹ Sur l'établissement de bonnes routes et surtout de chemins de fer dans la Turquie d'Europe. Vienne 1852, p. 1.]

Другъ не по-малко важенъ географски факторъ за развитието и посоката на съобщенията на дадена страна, който има антропогеографски характеръ, е географското ѝ положение, което опредѣля нейното политикоеографско или геополитическо положение. Последното отъ своя страна до голѣма степенъ обуславя политиката на тази страна. Въ много случаи политиката дори е по-важенъ факторъ за развитието и посоките на съобщенията, отколкото физиогеографското устройство. Такъвъ е случая съ странитѣ въ Балканския полуостровъ. Въ връзка съ политикоеографската зависимостъ на пѣтицата е и тази отъ стратегията. Много често политическитѣ пѣтица сж едновременно и стратегически. Главниятъ международенъ пѣтъ презъ Балканския полуостровъ отъ Бѣлградъ—София за Цариградъ е създаденъ отъ римлянитѣ преди всичко като воененъ пѣтъ.

Трети първостепенъ факторъ за развитието и посоката на съобщенията представя стопанството. Много добре е известно, че интензивно развитото стопанство води къмъ интензивни съобщения. Освенъ това голѣмо значение въ това отношение има разнообразието въ стопанското производство. То причинява, както оживена вътрешна, така и оживена външна търговия. Голѣмата външна търговия и съобщения напр. между Сръдна Европа и Бѣлгария, най-напредъ се дължи на различното имъ стопанско производство. Сръдневропейскитѣ държави сж индустриални, а Бѣлгария — преди всичко земеделска страна.

Посоченитѣ три главни фактори за развитието и посоките на съобщенията сж важни, както за външнитѣ, така и за вътрешнитѣ съобщения на всѣка страна. Не ще съмнение, че когато тѣ действуватъ задружно и целесъобразно съобщенията биватъ най-добре развити.

Най-после ще се спремъ на още единъ факторъ за посоката на пѣтицата и съобщенията, който за нашитѣ земи е отъ голѣмо значение. Този факторъ сж преселническитѣ движения. Въ миналото, дори и днесъ, нашиятъ народъ, по политикоеографски и стопанскогеографски причини, е правилъ много преселнически движения. Тѣзи движения сж начертали посоките на нѣкои главни пѣтица у насъ, които сж използвани, било за военни движения, било за мирновременни съобщения. А нѣкои стари пѣтица сж използвани пѣкъ за по-късни преселнически движения.

* * *

Съобщенията на Бѣлгария сж едно отъ най-сложнитѣ и най-интереснитѣ ѝ географски явления. Тѣ датуватъ отъ древно време и сж въ зависимостъ отъ най-разнообразни географски, исторически и други условия. Претърпѣли сж периоди на бързо и периоди на бавно разви-

тие. Въ всеки случай, поради липса на задружно благоприятно въздействие на посоченитѣ по-горе три главни фактори за тѣхното развитие, България днесъ не се числи къмъ тѣзи страни въ Европа, които иматъ най-добре развити съобщения. Естествено съобщенията на България представятъ единъ голѣмъ въпросъ, който ние тукъ ще разгледаме накратко, като главно се спремъ на тѣхната зависимостъ отъ геодграфскитѣ условия. Нека забележимъ, че тукъ се касае за главнитѣ съобщителни срѣдства на България — пѣтищата: сухоземни, водни и въздушни. Къмъ това трѣбва да се спомене, че при сухоземнитѣ съобщения неподвижитѣ съобщителни срѣдства — пѣтищата — сж по-важни отъ подвижитѣ — разнитѣ видове кола и други превозни срѣдства. А при воднитѣ и особено при въздушнитѣ съобщения, обратнo, подвижитѣ съобщителни срѣдства: корабитѣ и хвърчилата сж по-важни отъ самитѣ пѣтища. Най-вече ще се спремъ на сухоземнитѣ и воднитѣ пѣтища, които сж главнитѣ съобщителни срѣдства на България. Първенство, разбира се, държатъ сухоземнитѣ пѣтища, защото чрезъ тѣхъ се отива до воднитѣ пѣтища и чрезъ тѣхъ се извършватъ главно вжтрешнитѣ съобщения на страната¹.

Зависимостъ отъ политикоеографското положение на България. Изтъкнахъ по-горе, че има страни, въ които политикоеографското имъ положение и зависимата отъ него политика играе по-голѣма роля за развитието на тѣхнитѣ съобщения, отколкото физиоеографското имъ устройство. Такива страни обикновено заематъ важно кръстопѣтно, дори свѣтoвно кръстопѣтно положение. Това положение на подобни страни е не само най-важенъ факторъ за тѣхнитѣ пѣтища и съобщения, съ положително или отрицателно значение, но изобщо най-сждбоносенъ факторъ за сществуването имъ. Такъвъ е случаятъ и съ България².

Балканскитѣ полуостровъ, поставенъ между три материка, нѣколко морета и голѣмата р. Дунавъ, представя единъ

¹ Върху съобщенията на България най-много сж писали: Инж. Ю. Данчовъ: 1) Половинъ вѣкъ ж. п. политика. Архивъ на държ. желѣз. и пристанища въ България, кн. I (1928), стр. 3—77. 2) Мостътъ на Дунава и международнитѣ линии презъ България, сжщиятъ Архивъ, кн. IV (1931), стр. 3—36. 3) Изучаване и постройка на желѣзопѣтната мрежа. Въ юбилейния сборникъ „50 години държавни желѣзници въ България (1888—1938)“, София 1938, стр. 28—45. Инж. Л. Божковъ: 1) Съобщителнитѣ срѣдства на България. Архивъ на държ. желѣз. и пристанища, кн. II (1929), 130 стр. 2) Съобщителнитѣ проблеми на Балканитѣ. София 1936, 60 стр. Д-ръ инж. Пейчoвъ поъ Петровъ. Нашитѣ пѣтища. София 1939, 100 стр. Ив. Доросиевъ, История на желѣзницитѣ. София 1935.

² Въ обширнитѣ си статии: „Сравнителенъ прегледъ на политикоеографското положение на България“, Изв. на Бълг. геогр. д-во, кн. VII, 1940, и „Обединението на българския народъ и политикоеографското му положение“, Изв. на бълг. геогр. д-во, кн. VIII, 1940 направихъ подробенъ прегледъ на политикоеографското положение на България.

отъ най-голѣмитѣ свѣтовни кръстопѣтища. Този кръстопѣтъ е използванъ, както за военни и народни преселнически движения, така и за мирновременни транзитни съобщения. Измежду балканскитѣ страни, България най-много сподѣля кръстопѣтнитѣ предимства за нашия полуостровъ. Тя заема по-голѣмата частъ отъ източния и централенъ дѣлъ на полуострова и е най-пространната балканска държава (днесъ около 153.300 кв. км.), затова презъ нея минаватъ повече голѣми пѣтища. Тя се огражда отъ най-значителнитѣ водни пѣтища на полуострова: бѣломорски, черноморски, дунавски, а не е далече и отъ Мраморно море и дори Адриатическо море. Най-после България е най-близу до протоцитѣ (Босфорътъ и Дарданелитѣ), които представятъ сжщността на Близкоизточния въпросъ — главна балканска прицелна точка на международната политика. Ето защо презъ България минаватъ повечето и най-важнитѣ международни и междубалкански пѣтища. По тѣзи пѣтища се направляватъ политически и стопански домогвания на разнитѣ политикогеографски или геополитически ядра или фактори къмъ и презъ Балканския полуостровъ и България. Тѣзи геополитически ядра сж: Северо-източна Европа, Сръдна Европа, Южна Европа и Предна Азия. Тѣзи фактори, представляващи повече велики сили, сж главни велики сили и съ голѣмо значение за политическия животъ на България, макаръ нѣкои отъ тѣхъ да сж далечъ отъ нея, какъвто е случая съ Англия. А международнитѣ пѣтища презъ България се използватъ и отъ съседитѣ на България, които, разбира се, иматъ второстепенно политическо и стопанско значение. Тѣзи пѣтища служатъ главно за външни съобщения на България, но включени въ нейната вътрешна съобщителна мрежа, тѣ служатъ и за вътрешнитѣ съобщения. Понеже, както по-далечнитѣ, така и съседнитѣ ѝ геополитически фактори, съ които е свързана България, я заобикалятъ отъ всички страни, то пѣтищата отъ тѣхъ навлизатъ въ България сжщо отъ всички страни.

Преди да посочимъ по-важнитѣ отъ тѣзи международни пѣтища презъ България, трѣбва да се забележи, че за кръстопѣтното положение на България е важно обстоятелството, какво София, столицата ѝ, заема централно съобщително положение въ Балканския полуостровъ. Преди всичко, София е геометрически центъръ на най-голѣмата частъ отъ пространството на нашия полуостровъ и то отъ сръдищното му туловище. Ако отъ центъръ София опишемъ една окръжностъ съ радиусъ 325 км. по права въздушна линия, тази окръжностъ ще мине презъ столицитѣ на нѣколко балкански държави и не далечъ отъ столицитѣ на останалитѣ балкански държави. Така тази окръжностъ ще мине презъ Бѣлградъ, Тирана и Букурещъ и не далечъ отъ Атина, Цариградъ и Баян-Лука,

ако вземемъ последния градъ за столица на Хърватско¹. Последнитѣ три града не се засѣгатъ отъ тази окръжностъ, защото се намиратъ на тритѣ издадени краища на полуострова. Освенъ това, въ областта на София извираатъ най-много отъ рѣкитѣ на полуострова, които отварятъ естествени пѣтица къмъ четиритѣ главни посоки на съобщенията на полуострова: Марица — къмъ изтокъ, Струма — къмъ югъ, Искъръ — къмъ северъ и Нишава—Морава — къмъ западъ. Вѣрно е, че срѣдата на нашия полуостровъ е раздѣлена на много котловини, но Софийската измежду тѣхъ е най-голѣма, действува най-силно обединяваще и привлича най-много пѣтица. Това срѣдищно мѣсто на София е оценено още въ древно време. Както ще видимъ, въ римско време сж се кръстосвали въ нея важни пѣтица. Презъ срѣднитѣ вѣкове тя носи името „Срѣдецъ“. Въ турско време е столица на по-голѣмата частъ отъ турскитѣ владения на Балканския полуостровъ. Ами Вонѣ оценява положението на София за чудновато, поради което той щѣлъ да стане прочутъ и хубавъ градъ. Той се намиралъ въ една равнина въ центъра на Турция, гдето се кръстосватъ най-малко 7—8 пѣтя². Разбира се, София днесъ и като столица на България — единствена балканска столица въ срѣдата на полуострова—действиува (политически) за привличане на международнитѣ транзитни съобщения презъ България.

По-важнитѣ международни пѣтица презъ България сж следнитѣ:

Североизточенъ пѣтъ. Този пѣтъ е много важенъ, защото свързва България не само съ Източна Европа (Русия), но и съ части отъ Северна Европа (прибалтийскитѣ държави) и Срѣдна Европа (Полща и Румѣния). Това е пѣттѣ на най-много народни преселнически движения къмъ Балканския полуостровъ, като се почне отъ гърци, траки, нѣкои германски племена, славяни, българи и се свърши съ преселението на разни турски народи презъ срѣднитѣ вѣкове и турско време (печенези, кумани, татари, черкези и др.). Значението на този пѣтъ се е увеличило отъ стремлението на Русия чрезъ него за изходъ къмъ южнитѣ топли морета презъ протоцитѣ: Босфорътъ и Дарданелитѣ.

Известно е, че не само Турция, но и други държави, предимно Англия, сж се борили най-упорито срещу достъпа на Русия до Протоцитѣ и Срѣдиземно море.

¹ За София, като геометрически центъръ на Балканския полуостровъ писа инж. Г. Лазаровъ въ статията си: „България — кръстопѣтъ на междубалкански и международни транзитни съобщения“ въ в. „Миръ“ отъ 17 окт. 1929 г.; после инж. Л. Божковъ въ „Съобщителни проблеми на Балканитѣ“, София 1936, „Съобщително-географски въпроси въ България“, сп. БИА, бр. 6, 1942 г., стр. 74 и 75, и „Die Donau im Verkehrssystem Bulgariens“, сп. Doydzineuropa, Jahrg. III (1943), Heft. 1, S. 32.

² Recueil d'itinéraires dans la Turquie d'Europe. T. I. Vienne 1854, p. 64.

Североизточниятъ пжть е морски — покрай западнитѣ брѣгове на Черно море, и сухоземенъ — презъ Източна България. Докато сухоземниятъ клонъ свързва България не само съ Русия, но и съ Румъния, Полша и прибалтийскитѣ страни, морскиятъ клонъ въ североизточна посока я свързва само съ Русия и Румъния. Морскиятъ и сухоземенъ клонъ иматъ еднакво значение за достъпа до Протоцитѣ и Сръдиземно море и въ това отношение се подпомагатъ взаимно. Разбира се, черноморскиятъ воденъ пжть не е само североизточенъ пжть на България, но изобщо нейнъ морски пжть, който я свързва съ всички презморски страни. Обаче, поради зависимостъта му отъ Протоцитѣ неговото значение е много по-малко отъ това на Бѣломорския воденъ пжть.

Сухоземниятъ клонъ отъ своя страна се раздѣля главно на три клона, които съответствуватъ на тритѣ части на Стара планина. Първоначално най-важенъ клонъ е билъ само източниятъ, който води презъ низката Източна Стара планина право на югъ, къмъ главния му обектъ — Цариградъ. Но следъ това се увеличава значението и на сръдния клонъ — презъ Сръдна Стара планина за Бѣло море. Обаче, още по-голѣмо значение добива западниятъ клонъ, който минава по Искърския проломъ презъ София за Солунъ и дори за Адриатическо море. Чрезъ западния си клонъ Североизточниятъ международенъ транзитенъ пжть се превръща отъ меридианенъ въ диагоналенъ.

Диагоналенъ пжть. Този пжть има посока отъ северозападъ къмъ югоизтокъ и минава презъ София — сръдата на Балканския полуостровъ. Той свързва Сръдна и Западна Европа не само съ Цариградъ и протоцитѣ, но и съ Предна Азия, затова заслужено се нарича още главенъ диагоналенъ, международенъ или още междуконтиненталенъ пжть. Общопризнато е, че той е най-важниятъ балкански пжть. Ami Boué, който специално е изучвалъ пжтищата на Европейска Турция и написалъ студията *Sur l'Établissement de bonnes routes et surtout de chemins de fer dans la Turquie d'Europe*, Vienne 1852, като посочва на страница 1 и 2 четиритѣ главни посоки на пжтищата въ Европейска Турция, пише, че най-важна била тази отъ северозападъ къмъ югоизтокъ, именно тази на диагоналния пжть. Другъ по-бележитъ изследвачъ на нашитѣ земи — К. Иречекъ е посветилъ специаленъ трудъ на този пжть — „Военниятъ пжть отъ Бѣлградъ за Цариградъ и балканскитѣ проходи“, преводъ отъ оригинала на нѣмски езикъ отъ Стоянъ Велковъ, Бѣлг. ист. библ., год IV, т. IV, 1932 г. Иречекъ още въ първото изречение на увода си пише, че „Диагоналниятъ пжть е най-важната съобщителна артерия на Балканския полуостровъ. На него сж разположени градоветѣ Нишъ, София, Пловдивъ и Одринъ; неговото владѣне осигурява въ стратегическо и търговско отношение господство надъ по-голѣмата частъ отъ

балканскитѣ земи“. А следъ това, на стр. 4, той допълва, че този път е „единствената съобщителна връзка между изтокъ и западъ по суша, пътятъ на народитѣ въ истинския смисълъ на думата, който пресича земитѣ на Балканския полуостровъ (където Азия и Европа сж раздѣлени само чрезъ единъ морски ржавъ, широкъ около $\frac{1}{4}$ часъ пътъ) до южната частъ на Унгария, дунавския басейнъ“. По-нататкъ на сжщата страница Иречекъ пише, че началото на този път се губи въ тъмнитѣ зори на предисторията на Тракия и Илирия.

Голѣмото значение на Диагоналния пътъ се дължи не само на това, че свързва много на брой и извънредно важни геополитически обекти на северозападъ и югоизтокъ, но и на следното обстоятелство. Въ Балканския полуостровъ и особено въ България господствуватъ меридианнитѣ и паралелнитѣ пътища, а Диагоналниятъ пътъ между тѣхъ, съгласно физическия законъ за събиране на силитѣ, по назначение е равнозначещъ на тѣзи два вида пътища взети заедно. Найсетне, значението на този пътъ се увеличава и отъ това, че той не е мѣнилъ мѣстото си. Той има разклонения, каквото е това отъ Нишъ презъ Скопие за Солунъ, но не и отклонения.

Не ще съмнение, че това разклонение — Мораво-вардарскиятъ пътъ — представя сжщо важенъ международенъ и междубалкански пътъ. Той използува Мораво-вардарската долина, която наистина е много удобна за съобщителна целъ и засѣга срѣдата на Балканския полуостровъ. Той е полудиагоналенъ — полумеридианенъ пътъ. Датува още отъ римско време и служи за връзка на Срѣдна Европа съ Солунъ и презъ Бѣло море — съ Предна Азия. Но неговото значение се подигна едва въ края на миналото столѣтие. Въ турско време рѣката Вардаръ е използувана отъ Велесъ надолу до Солунъ като воденъ пътъ, който е ималъ мѣстно значение.

Трѣбва да се спремъ на въпроса, че въ най-ново време сръбскитѣ географи — Цвиичъ и негови ученици¹ — въ връзка съ сръбскитѣ домогвания надъ Македония и обсебване на балканското геополитическо първенство, се опитаха да докажатъ, че въ държавата имъ (бивша Югославия) се намиралъ главниятъ съобщителенъ центъръ на Балканитѣ, макаръ че тя споредъ географското си положение въ северозападната частъ на полуострова и планинската си природа всѣкога е била периферна страна на главнитѣ съобщителни артерии на полуострова. За тази целъ тѣ измислиха хипотезата, че не Диагоналниятъ пътъ билъ най-важенъ на Балканския полуостровъ, а неговото разклонение отъ Бѣлградъ—Нишъ за Солунъ, защото долинитѣ

¹ Cvijić, Questions balcaniques. Paris—Neuchâtel 1916, p. 40.

„ La peninsule balcanique, Paris 1918, p. 30 et 418.

В. С. Радовановић, Споменице двадесетпетгодишнице ослобођења Јужне Србије 1912—1937. Скопје 1937.

на Морава и Вардаръ, раздѣлени отъ низката Прешовска седловина (455 м. в.), образуватъ единъ общъ улей въ срѣдата на нашия полуостровъ, който най-вече улеснявалъ съобщенията отъ Срѣдна Европа презъ Солунъ за Предна Азия и пр. При това не София билъ центъръ на главнитѣ балкански пѣтища, но Нишъ. А ржководителитѣ на сръбската желѣзопѣтна политика планираха да направятъ Нишъ за главенъ желѣзопѣтенъ възелъ, на Балканския полуостровъ, отъ който да се отправятъ желѣзопѣтни линии за всички балкански земи, по който начинъ да изолиратъ София и подбиятъ централното ѝ съобщително значение. За да увеличатъ значението на Моравовардарската линия искаха да отклонятъ североизточния пѣтъ отъ Румъния, чрезъ мостъ на Дунава при Турно-Северинъ, презъ Нишъ за Солунъ и Гърция. Освенъ това, сръбитѣ се ржководѣха отъ стремлението да развиятъ своята желѣзопѣтна мрежа по възможностъ къмъ адриатическия пристанища. Желѣзницата отъ Нишъ къмъ Которъ презъ Динарскитѣ планини тѣ нарекоха Трансбалканска. Както подробно съобщава инж. Л. Божковъ,¹ тази своя шовинистична съобщителна политика сръбитѣ искаха да прокаратъ на Балканскитѣ съобщителни конференции, станали между 1930—1933 г. въ Атина, Цариградъ, Букурещъ, Солунъ и София чрезъ желѣзопѣтнитѣ си ржководители д-ръ Павлаковичъ и инж. Васковичъ.

Срещу сръбскитѣ притезания и надценяване на Моравовардарския пѣтъ най-напредъ ще кажемъ, че този пѣтъ минава презъ български земи (горното течение на Морава и вардарското течение въ Македония) и че той не е сръбски пѣтъ. Вънъ отъ авторитетното мнение на Иречекъ и Ami Boué за първостепенното значение на Диагоналния пѣтъ на Балканския полуостровъ ще посочимъ следното. Вѣрно е, че Моравовардарската долина улеснява връзката между Срѣдна Европа и Солунъ, но срещу това физиогеографско, именно — морфологическо предимство, има редъ други недостатъци. Преди всичко и Диагоналниятъ пѣтъ използва доста морфоложки удобства: отъ Бѣлградъ първоначално той върви по долината на Морава, после по тази на Нишава, презъ Драгомански проходъ (745 м. в.), Софийското поле, Вакарелската седловина (822 м. в.), Ихтиманското поле. Моминъ проходъ (Сулу-дервентъ) (699 м. в.) и по широката долина на Марица. Както бележи и Ami Boué, за този пѣтъ сж използвани надлѣжнитѣ долини на нѣколко рѣки, както и нѣколко котловини. За Диагоналния пѣтъ е използвана една главна бразда въ полуострова, успоредна на съседнитѣ голѣми планини въ него, които иматъ отчасти посока отъ северозападъ къмъ югоизтокъ. Обстоятелството, че Вакарелската седловина е почти два пѣти по-висока отъ Прешов-

¹) Съобщителнитѣ проблеми на Балканитѣ. София 1936, стр. 21—30.

ската седловина¹, на което доста много държатъ сръбскитѣ географи, не е прѣчило за по-голѣмото значение на Диагоналния пѣтъ, защото, известно е, че той е много работилъ и въ римско време, и презъ сръднитѣ вѣкове, както и въ турско време, а Моравовардарскиятъ пѣтъ, ако и да датува отъ римско време, е много по-малко използванъ. Това е било така най-вече въ турско време, когато съобщенията между Нишъ и Скопие сж ставали презъ Косово поле, а тѣзи между Скопие и Солунъ сж ставали или презъ Щипъ—Струмица (или Щипъ—Съръ) или презъ Битоля—Леринъ—Воденъ². Причината за това сж тѣснинитѣ по проломитѣ на Морава и Вардаръ, които не сж могли да бждатъ преодоляни чрезъ тогавашната техника. Впрочемъ, още въ римско време, пѣтътъ по Морава и Вардаръ на много мѣста е вървѣлъ по височинитѣ, въ страни отъ тѣснинитѣ на проломитѣ имъ, и изобщо, за пѣтищата не сж могли да бждатъ използвани долинитѣ на рѣкитѣ, особено тѣснитѣ долини. Такъвъ е случая и съ Искърския проломъ, въ страни отъ който е вървѣлъ римския пѣтъ. Римлянитѣ въ Стара планина сж използвали най-усилено доста високитѣ проходи, напр. Троянскиятъ проходъ (1536 м.). Въ турско време, при слабата техника, сжщо не сж могли да бждатъ използвани за пѣтища тѣснитѣ долини на рѣкитѣ. Моравовардарскиятъ пѣтъ добива значение едва въ края на миналия вѣкъ, и то по-напредъ само вардарската частъ, когато въ 1873 г. се построи по Вардарската долина желѣзницата Солунъ—Скопие—Митровица и после въ 1886—1888 г. моравската частъ съ постройката на желѣзницата Нишъ—Скопие. А шосейниятъ пѣтъ по Вардара датува отъ още по-късно време, именно, отъ миналата свѣтвна война насамъ.

Явно е отъ изложеното, че въ физиогеографско отношение, именно относително високитѣ проходи на Диагоналния

¹ Но за лесното преминаване презъ проходите не е толкова важна абсолютната имъ височина, колкото относителната надъ околнитѣ полета. А въ това отношение нѣма голѣма разлика между Вакарелския проходъ, чиято относителна височина надъ Софийското поле е 270 м. и надъ Ихтиманското поле 180 м., и Прешовската седловина, чиято относителна височина надъ Скопското поле е 200 м.

² Ami Boué е пѣтувалъ отъ Солунъ за Нишъ презъ Съръ—Радирир—Трънъ—Пиротъ (вижъ Recueil d'itinéraires dans la Turquie d'Europe. T. I. Vienne 1854, стр. 226—241), а по-напредъ на стр. 213 и 214 разправя, че пѣтувалъ отъ Скопие за Солунъ презъ Щипъ—Съръ, защото за пѣти по Вардара събралъ сведения само за частъта до Градско. Сжщо въ работата си Sur l'Établissement de bonnes routes et surtout de chemins de fer dans la Turquie d'Europe. Vienne 1852, стр. 5 и 6, пише за пѣтъ отъ Бѣлградъ за Съръ, Солунъ, Лариса презъ Нишъ, Пиротъ, Трънъ—Горня-Джумая. А на стр. 33 и 34 пише за желѣзенъ пѣтъ въ сжщата посока. На стр. 12 обяснява, че пѣтътъ отъ Солунъ за Скопие отчасти минавалъ по Вардара. — Сжщо и J. G. v. Hahn (Reise von Belgrad nach Salonik. Wien 1861) отъ Велесъ на югъ не е могълъ да пѣтува по Вардара за Солунъ, затова заобиколилъ презъ Прилепъ—Битоля.

пътъ не сж прѣчили на значението му като голѣмъ пътъ. Споредъ Иречекъ (цит. съч., стр. 85, 86 и 88) турцитѣ като разбрали изобщо голѣмата важность на този пътъ още при първото си появяване въ Европа, започнали да го поправятъ и уреждатъ съ мостове и пр. Следъ римлянитѣ, тѣ най-много се грижили за този пътъ; построили по него керванъ-сарай и куршумли-ханове. А за охрана на пътя построили паланки, крепости — стражарници съ по 8—15 турски кѣщи. Султанъ Сулейманъ следъ превземането на Бѣлградъ (презъ XVI в.) на опаснитѣ мѣста на пътя основалъ християнски села, чиито жители (войници) били задължени съ постовата служба. Природнитѣ прѣчки (тѣснитѣ проломи) на Моравовардарския пътъ, напротивъ, сж по-голѣми, затова той въ миналото не е така използванъ, както Диагоналния пътъ. Наистина, съ модерната техника природнитѣ прѣчки по Моравовардарския пътъ се преодолѣха и неговото значение се повдигна, но това, дори въ по-голѣмъ размѣръ, стана и съ Диагоналния пътъ. Последниятъ вече се състои отъ най-важната желѣзопътна линия въ Балканския полуостровъ, по която се движи Ориентъ експреса отъ Лондонъ за Цариградъ, и най-важното шосе въ сѣщата посока, което е обявено за международно, поради което то се строи по особено здравъ начинъ.

Както се вижда въ случая, не физиогеографскитѣ условия сж отъ първостепенна важность за значението на нашитѣ международни пътища, а — политикогеографскитѣ фактори или просто политически причини. Това е така най-вече за желѣзнитѣ пътища. Затова право пише Н. Varten, че днешната картина на българскитѣ желѣзни пътища зависи отчасти отъ природни прѣчки, но много повече отъ прѣчки, които произхождатъ отъ политическото развитие на България¹. Познати сж политикогеографскитѣ фактори, които опредѣлятъ по-голѣмото значение на Диагоналния пътъ отъ това на Моравовардарския. Принципъ е, че значението на пътищата зависи преди всичко отъ обектитѣ, които тѣ свързватъ. Безъ всѣко съмнение, Цариградъ и Протоцитѣ съ своето свѣтовно значение — сѣщността на Близкоизточния въпросъ — представятъ много по-голѣмъ обектъ, отколкото Солунъ. Otto Blum изтъква, че поради съобщително-географскитѣ предимства на Цариградъ, дори Римъ е трѣбвало да му отстъпи своето политическо и стопанско господство². Gibbon пише, че Константинъ Велики ималъ предъ видъ четири града за столица: древна Троя, Солунъ, Сердика (днешна София) и Византия (Цариградъ), но предпочелъ Византия поради мѣстоположението му³. Наполе-

¹ Verkehrswege und Verkehrsmittel in Bulgarien. Zeitschr. für Geopolitik. Heft 11, Jahrg. XVII (1940). S. 538.

² Verkehrsgeographie. Berlin 1936. S. 127.

³ Histoire de la decadence et la chute de l'empire romaine, t. XIV, p. 17—20.

онъ се отказалъ да подѣли Европа съ руския императоръ Александъръ I, понеже последниятъ искалъ за себе си и Цариградъ. А само тоя градъ, споредъ Наполеона, „струвалъ колкото цѣла империя“. Важенъ е пътятъ отъ Солунъ презъ Бѣло и Сръдиземно море за Суезъ — Червено море — Индийски океанъ, разбира се, следъ прокопанането на Суезкия каналъ въ 1869 година. Но отъ вѣкове много по-важенъ е този презъ Босфора при Цариградъ за сѣщия океанъ и земитѣ около него, защото тукъ сухоземната връзка се прекъсва само отъ половинъ километъръ водно пространство. Както въ миналото, така и днесъ, Цариградъ е по-голѣмъ градъ отъ Солунъ. Цариградъ днесъ не е столица на Турция, но неговото съобщително и политическо значение не е намалѣло. Моравовардарскиятъ пътъ, който е полумеридианенъ — полудиагоналенъ, играе повече помощна роля по отношение на Главния диагоналенъ пътъ. Поради всички тия съображения Herbert Wilhelmu неправилно разглежда Главния диагоналенъ и Моравовардарския пътъ като еднакво важни и взима Нишъ, гдето тѣ се събиратъ, като главенъ съобщителенъ възелъ въ нашия полуостровъ¹

Не може да се отрече, че и Сърбия е отъ значение за Диагоналния пътъ, защото Бѣлградъ, столицата ѝ, е негова и на полуострова главна северозападна врата. Но все пакъ той е по-маловажна врата на Диагоналния пътъ, отколкото Цариградъ и Протоцитѣ. Би могло да се увеличи съобщителното значение на Бѣлградъ, ако се направи по-голѣмъ или главенъ балкански кръстопътъ. Но понеже е периференъ балкански градъ, сѣрбитѣ се стремѣха да направятъ такъвъ Нишъ.

Постройката на желѣзопътната линия по Вардара и изобщо подигането значението на Вардарския пътъ се дължи сѣщо на външни политически причини. Тя се дължи на стремлението на бивша Австроунгария къмъ Солунъ, което стремление бѣше въ противовесъ на руското къмъ Цариградъ. Това е толкова добре изразено отъ J. G. v. Han, австрийски консулъ за Източна Гърция, въ неговата книга *Reise von Belgrad nach Salonik, Wien 1861*. Затова първоначално този желѣзенъ пътъ е насоченъ отъ Скопие за Митровица, съ проектъ да се продължи за Баня-Лука въ Хърватско и оттамъ да се свърже съ австрийскитѣ желѣзници. Следъ това съ насочването на австрийскитѣ интереси къмъ Солунъ и презъ Бѣлградъ, вардарската желѣзница отъ Скопие е била свързана съ Нишъ. Все поради тия свои интереси, Австрия не е била доволна отъ постройката на желѣзницата Солунъ — Деде-Агачъ, понеже чрезъ нея се развиватъ други бѣломорски пристанища и отслабва значението на Солунъ.

¹ Die verkehrsgeographischen Leitlinien der Balkanhalbinsel, Geograph. Anzeiger, Heft 6, Jahrg. 1932.

Моравовардарскиятъ пжтъ, като полудиагоналенъ, полу-меридианенъ се подбива не само отъ Главния диагоналенъ пжтъ, но и отъ Меридианния пжтъ презъ София. Затова, както изтъкнахме по-горе, сърбитъ неестественно се помжчиха да го премѣстятъ отъ София въ Нишъ и го слѣятъ съ Моравовардарския. Разбира се, тѣ не успѣха не само поради противодействието на България, но и поради противодействието на тѣхнитѣ политически съюзници Румъния и Гърция, между които прѣкия пжтъ е този презъ София. Освенъ това, тѣ не можеха да се съгласятъ и съ ориентацията на сръбската желѣзопжтна политика къмъ адриатическитѣ пристанища. При наличността на Солунъ и другитѣ бѣломорски пристанища, само на сърбитѣ бѣха необходими адриатическитѣ имѣ пристанища, които мжчно се достигатъ презъ Динарскитѣ планини. Както споменахъ по-напредъ, Амi Воиe чертае желѣзенъ пжтъ за Солунъ по долината на Струма. Посочихъ вече голѣмото кржстопжтно значение на София. Той никога не е билъ и не може да бжде подбитъ въ това отношение отъ винаги провинциалния и по-малкъ градъ Нишъ.

По Диагоналния пжтъ сж минали първиятъ и четвъртиятъ кръстоносенъ походъ, а въ турско време — повечето посолства и пжтешественици, пжтувайки за Цариградъ.

Диагоналниятъ пжтъ е главенъ пжтъ за непосредна връзка на България съ западната ѣ съседка Сърбия и съ юго-източната ѣ съседка Турция.

Другъ много важенъ пжтъ за връзка на България съ Сръдна и дори Западна Европа е Дунавскиятъ воденъ пжтъ. Той може да бжде схванатъ като разклонение на Диагоналния пжтъ. До $\frac{1}{4}$ отъ външната търговия на България се извършва чрезъ този пжтъ. Дунавъ е втората по голѣмина рѣка въ Европа и, понеже се влива въ полузатворено море, по трафикъ стои по-назадъ отъ много по-малката отъ него рѣка Рейнъ, но, въпрѣки всичко това, има най-голѣмо международно значение въ Европа. Не напраздно Наполеонъ я е нарекълъ „Царьтъ на европейскитѣ рѣки“¹. Причината за това е обстоятелството, че тя единствено въ Европа има западъ-източна посока, при това, минава презъ най-много държави.

Дунавъ е старъ воденъ пжтъ, но поради многобройнитѣ борби за неговото овладяване, не веѣкога е билъ използванъ както трѣбва, а международно значение добива главно презъ миналия вѣкъ, когато въ 1815 г. Виенскиятъ конгресъ обяви свободно плаването по него. Обаче, фактически Турция позволи свободно пжтуване по нашата голѣма рѣка едва следъ 1856 г. по силата на решенията на Парижката мирна конференция презъ сжщата година. Тази конференция създаде две

¹ Инж. Г. Лазаровъ, Дунавътъ следъ Версайлъ. Архивъ на държавнитѣ желѣзници и пристанища въ България, кн. 1, стр. 80.

комисии. Едната подъ име „Европейска дунавска комисия“ съ представители на Англия, Франция, Австрия, Прусия, Русия, Турция и Сардиния, имаше за задача да се занимае съ техническият въпроси, целящи разчистването на устието на Дунава (Сулинско) и направата му по този начинъ напълно плавателно за морски кораби до Исакча. Тя съществува до 1938 г., когато на конференцията въ Синая (Румъния) между Англия, Франция и Румъния бѣше решено, щото тя (комисията) да съществува само номинално. Фактически Румъния стана господарь на Дунавското устие, както Турция стана господарь на Босфора и Дарданелитѣ чрезъ спогодбата въ Монтрьо. Другата комисия подъ името „Комисия на крайбрѣжнитѣ държави“ трѣбвало да се грижи за свободното корабоплаване, въ правно и техническо отношение, по останалата частъ на Дунава. Докато първата комисия изпълни назначението си, втората не могла да се конституира. На Берлинския конгресъ Австроунгария въ борбата си за Дунава срещу Русия, подпомогната отъ Англия, добива надмощие. Тя регулира течението му при Желѣзнитѣ врата. Това положение трая до първата свѣтовна война, когато, съгласно Версайлския договоръ, Дунавътъ се обяви за международенъ отъ Улмъ до Браила, за плаването по която частъ се образува „Международна дунавска комисия“ съ представител и на България, но съ надмощие, разбира се, на победителитѣ. Това ново положение бѣ въ сила до 1940 г., когато на конференция въ Виена подъ главното ръководство на Германия се образува „Дунавска съвещателна комисия“ съ предназначение временно, докато трае войната, да управлява Дунава отъ Браила нагоре. Въпрѣки протеститѣ на Англия, е било признато правото да участвува въ тази комисия и Русия.

Дунавскиятъ воденъ пѣтъ се продължава въ Черно море, затова и за него иматъ значение Протоцитѣ. Наистина първа желѣзопѣтна линия (1866 г.), която свързва Русе съ Варна, представя едно съкращение на Дунавския воденъ пѣтъ. Въ турско време, освенъ по Диагоналния пѣтъ, много чуждестранни посолства и пѣтешественици за Цариградъ сѣ пѣтували по Дунава до Русе или Силистра, следъ което сѣ продължавали пѣтя си презъ Източна България. Движението на Дунава се засилва отъ въвеждането на параходството въ 1834 г. Не ще съмнение, че Дунавскиятъ воденъ пѣтъ ще придобие още по-голѣмо международно значение следъ прокопането на канала между него и р. Майнъ и се установи връзка съ Рейнъ. Трѣбва да се забележи, че благодарение на свободното плаване по Дунава, въ миналото ние избѣгвахме всички мѣчнотии, които ни правѣше Сърбия при преминзване презъ нейната територия по сухоземнитѣ пѣтища¹.

¹ За Дунавския пѣтъ вижъ: Д-ръ С. Г. Кашевъ, Рѣката Дунавъ въ срѣдневропейския воденъ пѣтъ Рейнъ — Майнъ — Дунавъ (политико-

По-нататъкъ, другъ пжтъ за връзка на българскитѣ земи съ далечни геополитични фактори е *Via Egnatia*, който започва отъ албанския брѣгъ и презъ Елбасанъ — Охридъ — Битоля стига Солунъ, отгдето подъ името *Via Militaris* презъ Бѣломорието отива за Цариградъ. Той свързва нашитѣ земи съ други части на Южна Европа, именно съ Италия. Този пжтъ има сравнително много малко значение. Той е билъ съ най-голѣмо значение презъ римско време, когато връзката между Римъ и Цариградъ, Западната и Източната частъ на римската империя, е била много необходима. Понеже политическото значение на пжтищата зависи отъ силата на политическитѣ фактори, то това значение на този пжтъ е сравнително много слабо, а търговскостопанското му е сжщо много слабо, защото търговскитѣ връзки между Италия и България ставатъ по море или презъ Северна Италия и северозападната частъ на Балканския полуостровъ.

Като разклонение на *Via Egnatia* може да се схване пжтътъ, който започва отъ срѣдата на адриатическия брѣгъ и презъ Северна Македония (Скопие) води за Кюстендилъ — Самоковъ — Пазарджикъ, гдето се свързва съ Диагоналния пжтъ. Това е Адриатическия пжтъ, който въ северозападна посока отива за Босна, затова се нарича и Боснески пжтъ. Презъ срѣднитѣ вѣкове и турско време е служилъ за връзка между Адриатическо море и срѣднитѣ български земи (Софийската областъ и Северна Тракия), а днесъ има само вътрешно значение — служи за главна връзка на Македония съ последнитѣ.

Успоредно на *Via Egnatia* въ Бѣломорието е Бѣломорския воденъ пжтъ. Той е най-важниятъ нашъ воденъ пжтъ, първо, защото Бѣло море е отворено море и ни свързва свободно съ презморскитѣ страни, и второ, защото по-голѣмата частъ отъ територията на България, именно 82,826 кв. клм. (54.1%), чрезъ своитѣ главни рѣки, които текатъ къмъ югъ, иматъ естественъ морски излазъ на Бѣло море. Той има по-голѣмо международно значение отъ другитѣ водни пжтища на България, защото въ Бѣло море и съседното Срѣдиземно море се кръстосватъ интереси на нѣколко голѣми и малки държави. Известно е, че отъ малкитѣ държави Гърция е най-много прѣчила на българския излазъ на този пжтъ, а отъ голѣмитѣ държави — Англия. Съгласно Ньойския миренъ договоръ, България бѣ отблъсната отъ Бѣломорския воденъ пжтъ, но противниците ѝ не можеха да не ѝ признаятъ поне икономически излазъ на този пжтъ (чл. 48 отъ сжщия миренъ договоръ). Международното положение на Бѣломорския воденъ пжтъ се усложнява и отъ съседството му съ Протоцитѣ (Дарданелитѣ

и Босфора), чиято защита и значение зависи до голъма степенъ отъ северната частъ на Бъло море.

Движението по всѣки голъмъ съ международна важность пжтъ въ България въ всички времена не е било едно и сжщо, затова и значението на тѣзи наши пжтища всѣкога не е било едно и сжщо. Така напримѣръ, съобщенията по северния пжтъ между Източна Европа и нашитѣ земи следъ първата свѣтовна война отслабна. Намалѣ изобщо движението по нашия черноморски пжтъ, защото търговията на България се насочи главно къмъ срѣдноевропейскитѣ държави. Докато въ периода 1901—1905 г. по стойность на стокитѣ вносътъ по Черноморския пжтъ е съставлялъ 37.4⁰/₀ отъ цѣлия вносъ на България и износътъ 47.5⁰/₀, въ периода 1934—1938 г. вносътъ е съставлялъ 36.2⁰/₀, и износътъ 45.4⁰/₀. Движението, следователно и значението, на Диагоналния пжтъ презъ римско време е било голъмо, презъ срѣднитѣ вѣкове отслабва, въ началото на турското владичество се усилюва отново. Но презъ втората половина на това владичество то отслабва. Турцитѣ се страхували отъ добритѣ пжтища, за да не нахлуватъ многобройнитѣ имъ неприятели въ Турция. Презъ XIX в. навсѣкжде по Диагоналния пжтъ не могло да се мине съ кола, а само съ коне. Едва презъ втората половина на XIX в. турската държава почва да се грижи за пжтищата си, строи желѣзници и пр. Следъ първата свѣтовна война, поради оживенитѣ търговски и политически съобщения между Срѣдна Европа и България, значението на Диагоналния пжтъ се подигна много, като резултатъ на което дойде обявяването му за международенъ и павирането на шосейния пжтъ. Днесъ по този пжтъ България извършва най-голъма частъ отъ външната си търговия. Така, въ периода 1901—1905 г. по стойность на стокитѣ вносътъ чрезъ Диагоналния пжтъ е съставлялъ близу 36⁰/₀ и износътъ — 25⁰/₀, а въ периода 1934—1938 г. вносътъ е стигналъ 46⁰/₀ и износътъ 32.5⁰/₀. Видѣхме, че движението по Дунавския воденъ пжтъ презъ турско време е било слабо. То се засилва едва съ интернационализирането му презъ втората половина на XIX вѣкъ. Следъ освобождението на България въ развитието на този пжтъ се различаватъ два периода: първи, до 1899 г. на интензивно развитие, и втори, следъ тази година, на упадѣкъ поради постройката на централната желѣзница, която отвлѣче търговията на Северна България въ Варна. Въ периода 1896—1900 г., по стойность на стокитѣ, вносътъ по Дунавския воденъ пжтъ е съставлялъ 33.0⁰/₀ отъ цѣлия вносъ на България, и износътъ 35,8⁰/₀, а въ периода 1934—1938 г. вносътъ слиза на 17.2⁰/₀ и износътъ на 16.5⁰/₀. Следъ Свѣтовната война сухоземната търговия на България по Диагоналния пжтъ сжщо подбива Дунавския воденъ пжтъ. Последниятъ едва напоследѣкъ вследствие на голъмата ни търговия съ

Германия се съвзема. Презъ 1939 г. вносътъ на България по Дунавъ се покачи на 22.3% и износътъ на 24.6%.

Както споменахме, политическиятъ причини — отражение на геополитични влияния — сж главенъ факторъ за развитието и посоката предимно на желѣзнитѣ пѣтища. Тѣзи пѣтища следватъ посокитѣ на старитѣ главни пѣтища, които видѣхме, сж обусловени най-вече отъ политически причини, и по тѣзи пѣтища се извършватъ най-интензивни съобщения. Понеже въ Балканския полуостровъ и въ България се кръстосватъ повече противоречиви интереси на далечни и съседни държави, тѣзи причини повече сж спжвали развитието на пѣтищата, отколкото да го улесняватъ. Ето защо по-малкото пѣтища и по-слаби съобщения на Балканския полуостровъ, въ прѣки свѣтловното му кръстопѣтно положение, се дължатъ до голѣма степенъ на тѣзи причини.

Както съобщава Ami Boué, въ Турция се ширила идеята, че лошитѣ пѣтища и мостове били най-добро срѣдство за защита срещу външни завоеватели и вътрешни въстания. Той не сподѣлялъ тази идея и препорѣчалъ направата на пѣтища, за да се цивилизова страната¹. Въ всѣки случай, Турция не могла да противостои на международнитѣ (чуждестраннитѣ) съобщителни интереси и на интереситѣ на чуждестранния капиталъ и разрешила строежа на желѣзници, като се стремела тѣ поне да отговарятъ на стратегическитѣ ѣ интереси. Известно е, че Англия, за да скжси и подобри съобщенията си презъ Дунавския басейнъ съ Цариградъ, както и да се противопоставя на интереситѣ на Русия къмъ този градъ, построи, чрезъ свои компании, желѣзнитѣ пѣтища: Черна вода—Кюстенджа въ 1860 г., който е първи желѣзенъ пѣтъ на Балкански полуостровъ, и Русе—Варна въ 1866 г. По-напредъ посочихме, че въ 1873 г. поради австрийски интереси, бива построена желѣзницата Солунъ — Митровица. Сжщата година биватъ открити и желѣзницитѣ Одринъ—Деде-Агачъ и Цариградъ—Бѣльово съ стратегически клонъ Симеоновградъ—Ямболъ, за който е имало проектъ да се продължи презъ Ришкия (Чалжквашкия) проходъ въ Източния Балканъ и стигне шуменската крепостъ. Освобождението на България изпревари постройката на желѣзницата до Шуменъ. Тя се построи едва въ 1941 година. Интересно е, че турското правителство е искало желѣзния пѣтъ отъ Ямболъ—Карнобатъ за Шуменъ да мине презъ Ришкия проходъ, защото презъ този проходъ разстоянието за Шуменъ е най-кжсо, макаръ да става нужда да се пробиватъ нѣколко тунели. А инженеритѣ на компанията по икономически съображения сж настоявали той да бжде прокаранъ по долината на Луда Тича, по който начинъ той ще

¹ Sur l'Établissement de bonnes routes et surtout de chemins de fer dans la Turquie d'Europe. Vienne, 1852, p. IV et V.

стане по-дълъгъ, но ще се избѣгнатъ тунелитѣ¹. Днесъ българската държава сѣщо избѣгна Ришкия проходъ и прокара този пѣтъ по долината на Луда Тича, но сѣ огледъ на това, че тази долина е гѣсто населена и пѣттътъ ще бѣде повече полезенъ.

Следъ освобождението на България, съгласно членъ 10 отъ Берлинския договоръ, тя трѣбваше да поеме задълженията на Турция относно желѣзопѣтнитѣ връзки съ околнитѣ европейски земи, главно близкитѣ голѣми държави. Тукъ първоначално сѣ се сблъскали интереситѣ на Австрия и Русия. Докато първата се е стремѣла България да свърже своитѣ желѣзни пѣтища съ нейнитѣ презъ Сърбия, втората е настоявала българскитѣ желѣзни пѣтища да се отправятъ отъ София къмъ североизтокъ. Австрия побеждава и то не така, както е билъ споредъ българскитѣ интереси първоначалниятъ планъ, именно, връзката съ Нишъ да стане чрезъ желѣзница отъ София презъ Кюстендилъ—Скопие за Нишъ, по който начинъ Македония да бѣде свързана съ България, а чрезъ желѣзница презъ Цариградъ. Колко много българската желѣзопѣтна политика е била зависима отъ чужди интереси, се вижда отъ обстоятелството, че българското правителство бѣше задължено да бърза да построи желѣзницата отъ Бѣлво до Цариградъ за връзка съ Сръдна Европа и това привърши въ 1888 г., а желѣзопѣтната връзка на София съ Северна България и Варна извърши цѣли 11 години по-късно — въ 1899 г. Желѣзопѣтната връзка пѣкъ между Северна България и Сръдна България (бивша Източна Румелия), се извърши 25 години по-късно — въ 1913 г. чрезъ Боруценската желѣзопѣтна линия.

България наследи компански желѣзници, които, разбира се, служеха повече на своя капиталъ. Самата постройка на тѣзи желѣзници въ нѣкои отношения е била противна на интереситѣ на селищата, които е свързвала. По икономически съображения, компанскитѣ желѣзници сѣ строени праволинейно, затова на много мѣста гаритѣ имъ строени далечъ отъ градоветѣ; такива сѣ случаетѣ съ Разградъ, Пазарджикъ, Хасково, дори и Пловдивската бѣше далече отъ града. България се отърва отъ компанскитѣ желѣзници едва въ 1908 г., при обявяването на независимостта на България, като откупи Баронъ-Хиршовата компанска желѣзница отъ Сараньово до Любимецъ.

Добритѣ междубалкански съобщения сѣ важнѣ факторъ за културата и мира на Балканския полуостровъ. Но поради постояннитѣ борби между балканскитѣ държави, тѣхното развитие е останало доста назадъ. Съседитѣ на България, за да нанесатъ ударъ на естественото ѣ централно кръстопѣтно положение въ Балканския полуостровъ, както и да прѣчатъ

¹ F. Kanitz, Donau-Bulgarien und der Balkan, Bd. III. Leipzig 1882. S. 80, 101 и, 142.

на обединението на българските земи, и по този начинъ отнематъ геополитическите изгоди на България отъ тѣзи обстоятелства, системно сж прѣчили на развитието на междусъседските ѝ желѣзни пѣтища. Изтъкнахме по-напредъ усилията на Сърбия въ това отношение.

Преди Балканската война, когато Македония се владѣеше отъ Турция, последната отхвърляше желѣзопѣтното свързване на България съ Македония. Сжщата политика въ това отношение срещу България водѣха новите поробители на Македония — сърби и гърци — следъ 1913 г. Сърбитѣ не само не даваха и дума да става за тази връзка при Гюешево (Велбжжски проходъ), до което мѣсто българската държава продължи желѣзопѣтната линия София—Кюстендилъ още въ 1910 г., но дори следъ Свѣтовната война затвориха границата херметически и за вѣковния шосеенъ пѣтъ презъ този проходъ отъ Кюстендилъ за Крива-Паланка—Скопие. А гърцитѣ не позволяваха връзката на струмската ни желѣзница съ тази на Югоизточна Македония при Демиръ-Хисаръ. Затова България нѣмаше прѣка желѣзопѣтна връзка презъ Солунъ съ Гърция—Атина. Но този въпросъ не се отнася само за българогръцките съобщителни връзки, а, както видѣхме, за презбалкански съобщения, защото пѣтътъ отъ София по Струма за Солунъ е важно разклонение на Североизточния пѣтъ.

Днесъ, следъ освобождението на Македония въ 1941 г., се работи най-усилено за желѣзопѣтната ѝ връзка съ старитѣ предѣли на България на три мѣста: при Гюешево, при Горна-Джумая и при Демиръ-Хисаръ. Собствено, при последния градъ още въ края на 1941 година се осжществи желѣзопѣтна връзка, но чрезъ тѣсенъ желѣзенъ пѣтъ, продължение на този при Кулата въ старитѣ предѣли, а днесъ се работи нормалната желѣзопѣтна линия. Гърцитѣ, които се противопоставяха упорито на българския излазъ на Бѣло море, прѣчеха и за желѣзопѣтната връзка на Западна Тракия съ България, затова желѣзниятъ пѣтъ до Момчилградъ едва сега се продължава за гр. Гюмюрджина. Сжществуващата желѣзопѣтна връзка презъ Одринъ въ турска и грѣцка територия и днесъ не може да се използва.

Не добре развити и не нормални сж желѣзопѣтните връзки и между България и Румъния. Подобна връзка сжществува, но въ страни — чакъ въ Добруджа, а е необходима прѣка връзка по западъ, гдето сж срѣдищата на Румъния и България. За такава връзка е необходимъ мостъ на Дунава, за постройката на какъвто Румъния не даваше съгласието си. Причината за това до 1913 година бѣше обстоятелството, че Румъния, следъ като построи моста при Черна вода въ 1895 година и отправи своята външна търговия презъ Кюстенджа къмъ Черно море, не се грижеше за прѣка желѣзопѣтна връзка съ България. А следъ 1913 г., като се вло-

шиха политическите отношения между България и Румъния, този въпрос се затегна още повече. При това, той доби по-голямо междубалканско значение, защото, както споменахме по-горе, касае се за желъзопътна връзка по посока на разклонението на Северния път през София за Солун — Атина.

Румъния не пристъпваше към смъло разрешение на въпроса за мост върху Дунава. А такъв е крайно необходим и затова, защото от Виена до Панчево при Българя на разстояние 765 км. има 8 моста, а от Панчево до Черна Вода разстоянието е 835 км. и не е построен нито един мост, когато римляните сж имали 2 моста: единият е бил при Турно-Северин и другият при Гиген, строен от Константин Велики¹. Но най-после Румъния се съгласи за постройка на фериботъ между Русе и Гюргево, а следъ подобрене на политическите й отношения съ България (след разрешаването на Добруджанския въпрос), тя се съгласи и за постройката на мост пакъ при Русе и Гюргево, техническите проучвания за която целъ започнаха.

Тръбва да се забележи, че мѣстото на моста е добре избрано, защото то отговаря на дветъ най-важни условия за полезността на всѣки път: 1) да бжде кжсъ, за да бжде евтино построен и да осигурява бързи съобщения и 2) да свързва голѣми стопански и политически центрове. Вѣрно е, че при Гиген, гдето е бил римският мост, пътят и мостът ще бждат по към срѣдата на България и самият път въ последната ще бжде по-кжсъ, но въ такъв случай пътят се удължава въ Румъния. Днесъ удължението от Русе до срѣдата на Северна България е готово и не е голѣмо. Освенъ това, при измѣстването на пътя към западъ ще се отклони посоката на Североизточния път, който иде откъм север — от Полша и прибалтийските земи — и откъм изтокъ — Русия — и минава презъ Молдова източно отъ Карпатите. Отъ Гиген на север по р. Алута презъ прохода Червена Кула въ Трансилванските Алпи пътят ще отиде презъ Седмиградско въ Срѣдна Европа, което назначение на този път е второстепенно. При Гюргево и Русе мостът е най-близу до Букурещъ — най-голѣмият стопански и политически център на Румъния. София е по-далече, но пъкъ пътят минава на по-голѣмо протежение въ България.

*Физиогеографски условия*². Този въпрос се разясни доста въ връзка съ въпроса за зависимостта на пътищата

¹ Инж. Л. Божковъ, Съобщително-географски въпроси въ България. Сп. БИА, бр. 6, 1942 г., стр. 76.

² Макаръ че днесъ техниката е така напреднала, зависимостта на пътищата отъ природата не е много по-малка, отколкото въ миналото. Пътищата въ миналото, които сж се виели по височините на планините, както и днешните пътища въ долините на рѣките сж еднакво дълги. Но докато първите сж могли да се мѣстятъ отъ височина на височина, вторите след-

на България отъ политикогеографското положение. Сега трѣбва да се изтъкнатъ нови основни положения и нѣкои подробности.

Най-напредъ трѣбва да се забележи обстоятелството, че и формата на територията (пространството) на България и българскитѣ земи има значение за нейнитѣ пѣтища и съобщения. Така България има правоъгълна или по-точно ромбоидна форма съ дължина отъ западъ къмъ изтокъ, при която форма тя обхваща по-голямъ дѣлъ отъ централната частъ на Балканския полуостровъ, следователно и повече пѣтища. А тази форма се дължи до голѣма степенъ на морфологическото устройство на България и българскитѣ земи, именно на разпространението на тѣхнитѣ планини и равнини, което е главно въ западъ—източна посока.

Ами Воев, който върно е черталъ 4 главни посоки на пѣтищата въ Европейска Турция (1) с. з. — ю. и, 2) з. ю. з. — и. с. и., 3) з. с. з. — и. ю. и., 4) с. с. и. — ю. ю. и.], пише, че $\frac{3}{4}$ отъ пѣтищата ѝ използвали природата.¹

Измежду орографскитѣ или морфоложкитѣ форми на Балканския полуостровъ най-гольмо значение за пѣтищата иматъ младитѣ гънкови планински системи: Старопланинска и Динарска. Тѣ опредѣлятъ твърде много посоката на главнитѣ пѣтища; но тѣ и затрудняватъ повече или по-малко съобщенията. Македонотракийскиятъ масивъ между тѣхъ, въ който се пресичатъ главнитѣ тектонични линии на гънковитѣ планински системи и който има мозаична или клетъчна структура, позволява съобщение почти въ всички посоки. Динарскитѣ планини улесняватъ съобщенията успоредни на тѣхнитѣ вериги въ с. с. з. — ю. ю. и. посока. Стара планина, Срѣдногорието, дори и Родопитѣ, Рила и Осоговска планина, чиято главна посока е отъ з. къмъ и., направляватъ пѣтищата въ сѣщата посока. Но понеже Стара планина и Срѣдногорието въ западната си частъ извиватъ въ северозападна посока, а въ източната си частъ, заедно съ Родопитѣ, Пиринъ и други планини отъ масива, се разклоняватъ въ ю. и. посока и чертаятъ посоката на диагоналнитѣ пѣтища, преди всичко, тази на Главния диагоналенъ, международенъ и междуконтиненталенъ пѣтъ, то този пѣтъ е посоченъ не само отъ геополитичнитѣ фактори, които заобикалятъ нашитѣ земи, но и отъ орографската направа на тѣзи земи и цѣлия Балкански полуостровъ. Важно е обстоятелството, че Главниятъ диагоналенъ пѣтъ минава презъ Срѣдна България². Освенъ при Цариградъ

ватъ само долинитѣ на рѣкитѣ. При това по-важно е, че днесъ товаритѣ сж по-гольми и по-лесно се пренасятъ по долинитѣ пѣтища—дѣло на техниката, но предначертани отъ природата. Днесъ природата е победена, но зависимостта отъ нея не е изчезнала. Днесъ сътрудничеството между природата и човѣка е по-гольмо.

¹ Sur l'Établissement des bonnes routes etc. Vienne 1852, p. 1, 2 et 37.

² Следъ освобождението на Македония и Бълмориеото, България се раздѣля на три главни географски области: 1) Северна България —

и Солунъ, и въ северозападната частъ на Полуострова — при Бѣлградъ и долината на Морава има вѣтрилообразно направление на пѣтищата. Но докато това направление при Цариградъ е повече въ връзка съ важното геополитическо положение на този градъ, онова при Бѣлградъ е обусловено най-вече отъ разпространението на главнитѣ планински системи. Нека добавимъ, че вѣтрилообразното направление на пѣтищата е особено характерно за преходния Балкански полуостровъ, най-вече за по-лесно проходимата му източна частъ.

Западъ-източната посока на пѣтищата въ България е въ зависимостъ не само отъ посоката на главнитѣ планини, но и отъ равнинитѣ между последнитѣ: Дунавска, Маричина и Бѣломорска, които сж най-голѣми въ Балканския полуостровъ и въ които именно сж прокарани голѣмитѣ пѣтища. Освенъ това, за тази посока на пѣтищата е спомогнало и обстоятелството, че тѣзи равнини откъмъ изтокъ — къмъ Черно море сж отворени и нищо не прѣчи на продължението на сухоземнитѣ пѣтища въ морски пѣтища.

Главнитѣ надлъжни пѣтища въ Дунавската равнина сж два. Първиятъ е крайдунавски, който свързва всички наши дунавски градове. Той датува още отъ римско време. Но докато въ римско време е билъ въ добро състояние и съ голѣмо значение, още повече, че въ западна посока е продължавалъ чакъ до Бѣлградъ, днесъ въ България не представя непрекъснато шосе, напр. между Никополъ и Свищовъ не съществува. Причината за това е подбивътъ, който му прави водниятъ дунавски пѣтъ. Обаче, при по-гъсто население и по-оживена търговия, този пѣтъ ще стане по-необходимъ, както е това съ сухоземнитѣ пѣтища по плавателни рѣки въ Сръдна и Западна Европа. Другиятъ надлъженъ пѣтъ въ Дунавската равнина е централенъ, който минава презъ сръдата ѝ — презъ градоветѣ Враца, Плѣвенъ, Горна-Орѣховица, Попово, Шуменъ, Варна. На западъ отъ Плѣвенъ, гдето равнината се стѣснява, той върви въ съседство съ Стара планина. Въ севернитѣ полегати и сравнително гъсто населени склонове на Стара планина се простира другъ надлъженъ пѣтъ, който минава презъ Враца, Ботевградъ, Ябланица, Ловечъ, Севлиево, Габрово, Елена. Поради липса на рѣзка граница между равнината и Стара планина, този пѣтъ нѣма праволинейна посока и ту излиза, ту навлиза въ планината.

Освенъ тѣзи надлъжни шосейни пѣтища въ Северна България по сръдата на равнината е прокаранъ единъ надлъженъ желѣзенъ пѣтъ, който води за главното черноморско пристанище на тази частъ на България — Варна. И той

между Дунава и Балкана (включително), 2) Сръдна България — между Балкана и Родопитѣ, Рила, Осоговска планина и 3) Южна България, която обхваща последнитѣ планини, Бѣломорието и Македония.

се наричана централенъ. Сжществувалъ е споръ дали този желъзенъ пжтъ да мине презъ мѣстата, гдето е днесъ, или по на югъ, за да засегне градоветъ въ Стара планина: Ловечъ, Севлиево, Търново и пр., какъвто е билъ първоначалниятъ проектъ, по който начинъ да се подпомогне планинското население, изпаднало въ стопанска криза следъ Освобождението поради упадъка на индустрията. Освенъ това, въ старопланинскитъ селища се водѣше главно борбата за нашето духовно и политическо освобождение. Но поради икономически съображения (за по-евтинъ строежъ) желъзниятъ пжтъ е прокаранъ въ срѣдата на равнината. Това разрешение на въпроса е по-правилно, защото плодородната равнина, къмъ която веднага следъ Освобождението е почнало да се преселва гжстото балканско население, е имала по-бърза нужда отъ желъзенъ пжтъ, отколкото планината. Вънъ отъ това, докато не се развие земедѣлието, не може да се бърза съ индустрията. Въ чужбина развитата индустрия въ планинитъ разчита на външнитъ пазари.

На Русе—Варненския шосеенъ и желъзенъ пжтъ може да се гледа като на надлъженъ пжтъ въ Северна България, който е като продължение на Дунавския пжтъ и улеснява свързката съ Черно море.

Надлъжнитъ пжтища въ Срѣдна България сж по-ясно посочени отъ орографското ѝ устройство. Въ Задбалканскитъ полета води прѣкъ пжтъ отъ София за Бургасъ. Въ Маричината низина при Пловдивъ се отдѣля отъ Диагоналния пжтъ клонътъ за Бургасъ. Той е още отъ римско време. Интересно е, че Диагоналниятъ пжтъ въ римско време следъ като излизалъ отъ Срѣдна гора при с. Вѣтренъ и навлизалъ въ Маричината низина, се разклонявалъ на лѣтенъ и зименъ пжтъ. Лѣтниятъ е вървѣлъ въ срѣдата на равнината, не далечъ отъ днешното шосе, а зимниятъ е вървѣлъ по политъ на Родопитъ. Съ изключение на малки части, днесъ това разклонение липсва. И понеже противно на Стара планина, севернитъ родопски склонове сж стръмни, по тѣхъ не върви надлъженъ пжтъ. Въ замѣна на това, въ самитъ Родопи, които сж широки планини, има надлъженъ пжтъ: по надлъжната долина на р. Арда за гр. Девинъ до Доспатската планина. Известно е, че въ турско време Диагоналниятъ пжтъ напуца Траяновитъ врата и презъ Моминъ проходъ (Сулу-дервентъ) слиза въ долината на Марица, понеже вториятъ проходъ е по-удобенъ. Важенъ надлъженъ пжтъ е и Адриатическиятъ или Босненскиятъ, който използва редъ котловини и проходи отъ Адриатическо море до Пазарджикъ. Аѣи Воуѣ е отдавалъ голѣмо значение на този пжтъ и е черталъ въ неговата посока желъзенъ пжтъ.

Рѣзко установенитъ и най-важнитъ надлъжни шосейни пжтища, за да изпълняватъ добре своитъ съобщителни функции, се нуждаятъ отъ успоредни желъзни пжтища. Разбира се, такъвъ е билъ най-напредъ нуженъ на Диагоналния, между-

континенталния път, чиято постройка както знаемъ е започната още отъ турско време — въ 1873 г. и привършена въ 1888 г. Поради неговото голъмо значение, особено между София и Пловдивъ, и поради обстоятелството, че минава презъ Сръдна България, би трѣбвало той да бжде нареченъ „Централенъ желѣзенъ път“, а не този въ Северна България. Вториятъ по значение желѣзенъ път е разклонението отъ Пловдивъ за Бургаското пристанище, построенъ между Ямболъ въ 1890 г., а този между Пловдивъ и Нова-Загора въ 1910 г. Сега се строи на части задбалканскиятъ желѣзенъ път, чието голъмо значение се състои въ това, че ще скъси разстоянието между София и Бургасъ.

Въ Южна България Бѣломорската равнина е спомогнала за прокарването надлъженъ път на Бѣломорския брѣгъ, важенъ път още отъ времето на *Via Militaris*. Той се състои отъ шосеенъ и желѣзенъ път. Неговото значение отчасти е отслабнало, защото на изтокъ при Марица и на западъ при Струма често се сѣче отъ чужда граница.

Македония има пѣтища въ всички посоки, защото изцѣло спада въ масива, чиято котловинна или клетъчна морфоложка структура не предначертава правилна паралелно-меридианна съобщителна мрежа. Все пакъ, обаче, могатъ да се посочатъ следнитѣ сравнително паралелни или надлъжни пѣтища: 1) Тетово—Скопие—Куманово—Кюстендилъ, който е частъ отъ споменатия по-напредъ Адриатически път и е отчасти желѣзенъ път; 2) Охридъ — Битоля — Прилепъ — Велесъ — Щипъ — Горна Джумая, който отъ Битоля до Кочани е желѣзенъ; 3) Тиквешъ — Струмица — Петричъ — Неврокопъ и 4) *Via Egnatia* — *Via Militaris* въ Южна Македония, които сж сѣщо и желѣзни пѣтища. Тѣ всички служатъ за връзка на Македония съ другитѣ български земи: Софийската област и Тракия. Както другитѣ надлъжни пѣтища, наредъ съ Главния диагоналенъ, така и по тѣзи сж ставали преселнически движения на българитѣ отъ източнитѣ наши земи къмъ западнитѣ и обратно.

Макаръ че въ България преобладаватъ орографски форми съ западъ-източно разпространение, тя не е лишена отъ удобни на прѣчни или меридианни пѣтища. Причината за това нѣщо сж многото проломи, които пресичатъ нашитѣ планини, особено тѣзи въ Македонотракийския масивъ. Стара планина има само два пролома (Искърски и Лудотичански), но Динарскитѣ планини които сж високи колкото Стара планина, съ изключение частичния проломъ на Неретва, нѣматъ нито единъ. Освенъ това, Източна Стара планина е много низка; нейнитѣ проходи достигатъ едва 400 м. в. (Ришки 416 м., Лудотичански 85 м.). Изобщо Стара планина има много проходи, отъ които 17 сж коларски—шосета и желѣзници, а пѣтеки за товарни животни сж повече отъ 10. Kanitz изброява 30 проходи

въ Стара планина: 6 въ Западна Стара планина, 15 въ Сръдна Стара планина, която сигурно е схваналъ между Искърския проломъ и Желъзнитъ врата, а 9 въ Източна Стара планина. Той е миналъ презъ 18 отъ тѣхъ. Въ миналото, когато Стара планина е била малко позната, тя е минавала за мѣчнопроходима планина. Така, францужкиятъ рицаръ Robert de Klary (1215 г.) мислилъ, че въ Балкана имало само единъ проходъ, а Hammer въ началото на XIX в. — 4 прохода¹. Лесната проходимость на Стара планина е спомогнала за разклонението на Североизточния пѣть. Голъмитъ равнини въ България, както и многото проходи (проломи) въ Стара планина, Сръдна гора и Македонотракийския масивъ, я правятъ не по малко отъ географското ѝ положение най-проходимата и най-крѣстопѣтна часть на Балканския полуостровъ.

Споредъ Иречекъ, римлянитъ използвали 6 проходи въ Стара планина: Искърски проломъ, Троянски, Шипченски, Чалъкавашки (Ришки), Дискотненски (Лудотичански) и Дюлински (Айваджишки). Лудотичанскиятъ, който се е наричалъ и Надирски и който води отъ Провадия за Айтосъ, билъ най-важенъ. Презъ него минали: 1) Дарий въ похода си срещу скититъ въ 513 г. пр. Хр., 2) Филип II Македонски, сѣщо въ походъ срещу скититъ въ 339 г. пр. Хр., 3) Лизимахъ — срещу въстаналитъ гръцки приморски градове: Одесосъ, Калатисъ (Мангалия) и Истрия въ 313 г. пр. Хр. и 4) римскиятъ полководецъ Лукулусъ въ 73 г.² Изходниятъ пунктъ на този проходъ билъ гр. Марцианополисъ при Девня, после Провадия. Пѣтьтъ презъ него е най-прѣкъ за Одринъ и Цариградъ. Въ турско време по него сѣ ставали оживени съобщения — съ Полша. Той е съ най-голѣмо природно предимство измежду всички балкански проходи, именно той е най-низъкъ — 85 м. Както се спомена, днесъ презъ него минава третата презбалканска желъзница. Причината за нейното кѣсно построяване е обстоятелството, че близкиятъ черноморски воденъ пѣть изпѣляваше неговата съобщителна роля въ Източна България.

Много важенъ още отъ римско време е и Дюлинскиятъ проходъ (418 м. в.); презъ който минава брѣговиятъ меридианенъ пѣть. Римлянитъ, които сѣ ценѣли високо дунавския брѣгови пѣть, сѣ ценѣли високо сѣщо и Черноморския. Днесъ презъ Дюлинския проходъ минава важно шосе отъ Варна за Бургасъ.

Сѣщо много важенъ още отъ римско време е пѣтьтъ презъ Чалъкавашкия или Ришкия проходъ³, който сѣщо не е високъ — 416 м. Но неговото значение особено пораста

¹ F. Kanitz, цит. съч., Bd. III. Wien 1882. S. 170—172.

² Цит. съч., стр. 107 и 108.

³ Този проходъ е подробно описанъ отъ Проф. А. Иширковъ, Чалъкавашки проходъ въ Стара планина. Годишникъ на Соф. универс., кн. VII (1910—1911 г.). София 1913, 1—25 стр.

през сръднитъ вѣкове, когато съобщенията отъ българската столица Преславъ къмъ югъ сж ставали презъ него, и въ турско време, когато пжтътъ презъ него е билъ най-прѣкъ за Шуменската крепостъ, затова, както се спомена, турцитъ сж проектирали да го използватъ за желѣзенъ пжтъ. Освенъ стратегически задачи, той е ималъ и голѣми търговски задачи: търговията отъ Силистра или Русе (следъ създаването на параходството по Дунавъ презъ XIX в.) презъ Шуменъ за Одринъ е ставала по този пжтъ. Разни пжтешественици и чуждестранни посолства отъ Европа за Цариградъ въ турско време сж предпочитали следъ Главния диагоналенъ пжтъ именно пжтя презъ този проходъ. Днесъ при подбива отъ изтокъ на Лудотичанския пжтъ и отъ западъ на пжтя презъ Котленския проходъ, Ришкиятъ пжтъ е почти изоставенъ и има само мѣстно значение. Върбишкиятъ проходъ, който се намира на западъ отъ него има сжщо мѣстно значение.

Както се вижда, главниятъ пжтъ презъ Източна Стара планина, взетъ като мѣстенъ пжтъ или като източенъ клонъ на Североизточния пжтъ, е промѣнялъ често проходите, защото всички проходи въ тази частъ на Стара планина сж низки и удобни за съобщителни цели. Но днесъ, въ времето когато се ценятъ проломитъ, той използва Лудотичанския проломъ.

Всички пжтища презъ източнобалканскитъ проходи намиратъ удобни продължения къмъ югъ въ Странджа, Равногорскитъ (Дервентскитъ) възвишения и Сакаръ планина, защото тѣ всички сж низки. Въ всѣки случай най-използувани продължения сж тѣзи презъ Равногорскитъ възвишения за Лозенградъ и по долинитъ на Тунджа, Ракитница (Сазлийка) и Марица за Одринъ. Долинитъ на последнитъ две рѣки сж използвани за желѣзни пжтища още въ турско време — въ 1873 г. — за Нова-Загора и Пловдивъ. А въ 1930 г. се построи и желѣзница по долината на Тунджа отъ Ямболъ до Елхово.

Сръдна Стара планина е най-високата частъ на Стара планина, но и тя не е лишена отъ много и удобни проходи, презъ които минаватъ мѣстни пжтища, както и сръдниятъ клонъ на Североизточния пжтъ. Още отъ римско време тукъ е използванъ Троянскитъ проходъ, който е единъ отъ най-високитъ проходи на планината — 1536 м., но презъ който е било най-късото разстояние отъ римския мостъ на Дунава при Гигенъ до Пловдивъ. Разбира се, Троянскитъ пжтъ използва долината на р. Осъмъ. Въ турско време, особено XIX в., Троянскитъ пжтъ е билъ подбитъ отъ Шипченския, който билъ добъръ коларски пжтъ. Причинитъ за това сж нѣколко: Шипченскиятъ проходъ е по-низкъ — 1270 м., заема по-централно положение въ Сръдна Стара планина; освенъ това, презъ този проходъ минава най-късиятъ пжтъ отъ Дунава при Свищовъ за Бѣло море, било по долината на Марица до Деде-Агачъ било презъ низкитъ Източни Родопи (Кърджали — Гюмюрджина)

до Порто-Лагосъ. А Троянскиятъ пжтъ на югъ отъ Пловдивъ за да стигне Бъло море трѣбва да мине въ Срѣднитѣ Родопи високи и дълги проходи. Въ бждеще, когато желѣзопжтната линия отъ Свищовъ — Ловечъ по долината на р. Осъмъ мине Троянския проходъ (съ най-дълъгъ тунелъ въ България) и стигне Пловдивъ, главниятъ желѣзопжтенъ възелъ въ Срѣдна България, Троянскиятъ пжтъ ще добие по-голъмо значение.

Нуждата отъ желѣзенъ пжтъ презъ Срѣдна Стара планина за по-добра връзка между срѣдната частъ на Сев. България и Срѣдна България бѣше голѣма и такъвъ се построи и откри въ 1913 г. презъ Трѣвненския проходъ, въ съседство съ Шипченския пжтъ, когото и подпомага. Водѣ се споръ относно въпроса за прохода, по който трѣбва да минава този желѣзенъ пжтъ: Шипченски или Трѣвненски? Въпрѣки посоченитѣ по-горе предимства на Шипченския проходъ и пжтъ, бѣ предпочетенъ Трѣвненскиятъ проходъ, понеже близу до него се намиратъ каменножглени залежи въ Трѣвненския Балканъ. Интересно е, че трѣвненци обяснявали на Kanitz въ турско време колко би била полезна една желѣзница отъ Търново презъ Трѣвна за Казанлъкъ — Стара-Загора и че Трѣвненска околия би посрещнала разноскитѣ по постройката¹. Пресичането на тази желѣзопжтна линия съ Централната желѣзопжтна линия при Горна-Орѣховица създава най-голъмия желѣзенъ кръстопжтъ въ Северна България.

По останалитѣ проходи на Срѣдна Ст. планина, именно тѣзи на изтокъ отъ централнитѣ — Химитлийски, Хаинбоазски, Еленотвърдишки и Вратникъ — и на западъ — Златишкоетрополски — минаватъ второстепенни шосейни и коларски пжтища съ мѣстно значение.

Срѣдна гора, като низка планина, съ не малко проходи и заравнени билни части, не прѣчи на напрѣчнитѣ пжтища идващи отъ Стара планина. Шипченскиятъ шосеенъ и Трѣвненскиятъ желѣзенъ пжтъ използватъ Старозагорския (Змеевски) проходъ (468 м. в.). Но презъ Източна Срѣдна гора, която е най-низка частъ на планината, минаватъ още 4 шосейни пжтища. Троянскиятъ пжтъ продължава презъ широкия проломъ на Стрема. Други важни проходи въ Централна или Сжщинска Срѣдна гора сж Панагюрскиятъ проходъ (1013 м. в.) и Тополнишкиятъ проломъ.

Пловдивъ като втори по голѣмина градъ въ България и почти въ геометрическия центъръ на последната, е най-голъмъ кръстопжтъ въ Маричината низина, най-вече главенъ желѣзопжтенъ възелъ въ тази низина. Въ желѣзопжтно отношение той подби Пазарджикъ, комуто бѣха отнети проектиранитѣ желѣзопжтни връзки съ Панагюрище и Пещера.

На Срѣдна Стара планина въ южна посока съответству-

¹ Цит. съч. кн. I, стр. 264.

ватъ Родопитѣ. Както се изтъкна, тѣзи планини, като частъ отъ масива, не сж много трудно проходими, защото иматъ много проходи и обширни равни гърбища, затова никога не сж прѣчили на меридианнитѣ съобщения презъ тѣхъ. И тѣ избилствуватъ съ пѣтища още отъ римско време. Но, ако твърде късно — едва отъ 30—40 години насамъ, се сдобиватъ съ сносни шосейни и желѣзопѣтни пѣтища, това се дължи на обстоятелството, че до Балканската война (1912—1913 г.) тѣ служеха за граница между България и Европейска Турция, а отъ 1919 до 1941 г. — граница между България и Гърция. Градъ Смолянъ въ тѣхъ е единъ отъ градоветѣ въ България, които сж най-отдалечени отъ желѣзнитѣ пѣтища, именно на 90 км. Сега Родопитѣ се намиратъ изцѣло въ българска територия и тепърва ще се сдобиятъ съ съответнитѣ имъ пѣтища, главно съ такива за връзка съ Бѣломорския брѣгъ. Разбира се, единъ тѣхенъ недостатъкъ е, че освенъ Марица, която ги заобикаля, нѣма друга рѣка, която да ги проломява отъ край до край.

Следъ Маричиниятъ пѣтъ, най-важенъ е този презъ Кърджали и прох. Пролезъ за Гюмюрджина, който проходъ е най-нискъ въ Родопитѣ—702 м.в. Този пѣтъ може да бжде нареченъ Кърджалийски пѣтъ. Както видѣхме, презъ него минава най-късиятъ пѣтъ отъ Дунава (при Свищовъ) за Б. море. Но той е важенъ и затова, защото минава презъ най-гжсто населената частъ на Родопитѣ — Ардината долина. По него желѣзницата, която се строи следъ Свѣтовната война, се отклонява отъ Главния диагоналенъ желѣзенъ пѣтъ при гара Раковски и презъ Хасково—Кърджали стига Момчилградъ. Сега се строи продължението ѝ за Гюмюрджина. На западъ отъ Кърджалийския пѣтъ родопскитѣ проходи иматъ височина надъ 1000 м. Тукъ е Бѣломорскиятъ проходъ, къмъ който се навлиза по долината на р. Асеница. Пѣтътъ по него започва отъ Пловдивъ, минава презъ Асеновградъ—Чепеларе—Смолянъ и стига Ксанти. Шосето по този пѣтъ датува отъ 1908 г., а желѣзницата до Асеновградъ е строена следъ Свѣтовната война. Този пѣтъ минава сжщо презъ доста гжсто населена област и заслужава да има желѣзница. Отъ преди 5—6 години се построи коларски пѣтъ въ тѣсния проломъ на Вжча, който отъ гр. Девинъ се разклонява за Широка-Лѣка—Смолянъ и за с. Доспатъ—Неврокопъ. Още презъ римско време минавалъ важенъ пѣтъ презъ Доспатския проходъ (1725 м. в.), който е започвалъ отъ Пловдивъ или Бесапара къмъ Пазарджикъ и свършвалъ при Неврокопъ. Той е вървѣлъ по височинитѣ, както това е било презъ турско време. Днесъ той навлиза въ Родопитѣ отъ Пещера до с. Батакъ по Стара рѣка. По него желѣзницата е отъ Пловдивъ—гара Кричимъ до Пещера. Още по западъ е Чепинскиятъ пѣтъ, който започва отъ Пазарджикъ или гара Сараново, върви по долината на Чепин-

ската рѣка и презъ Аврамова седловина (1280 м. в.) влиза въ долината на р. Места за Разложката котловина. Този пѣть, като шосеенъ пѣть, датува отъ 1897 г., а като желѣзенъ (срѣднолинеенъ) — отъ следъ Свѣтовната война. Желѣзниятъ пѣть, който минава нѣколко тунела въ формата на осморки е на най-голѣма надморска височина въ България. Въ Разложката котловина Чепинскиятъ пѣть се събира съ рилскитѣ пѣтища отъ Димиръ Капия и Предѣлъ и дружно се отправятъ по долината на Места до Неврокопъ, гдето се присъединява Доспатскиятъ пѣть. И понеже проломътъ на Места между Родопитѣ и Мраморица планина (Драмски Бозь-дагъ) е много тѣсенъ, този общъ пѣть се отклонява къмъ Зърневския проходъ (780 м. в.) за гр. Драма—Кавала. Този пѣть е игралъ въ миналото голѣма роля за връзката на Западнитѣ Родопи съ Бѣломорието. Не ще и дума, че родопскитѣ пѣтища иматъ голѣмо стратегическо значение.

Споредъ Иречекъ римлянитѣ били използвали въ Западна Стара планина Искърския проломъ. Но фактически тѣхниятъ пѣть отъ София за Гигенъ не е вървѣлъ въ пролома, а — по-близки височини, като започвалъ отъ в. Мургащъ и вѣроятно е пресичалъ пролома на едно мѣсто за да излѣзе при Мездра. Презъ срѣднитѣ вѣкове и турско време Искърския проломъ сѣщо не е билъ използванъ за пѣть, защото тогавашната техника не е могла да преодолѣе природнитѣ прѣчки въ него. Въ турско време, особено XIX вѣкъ, западниятъ клонъ на Североизточния пѣть отъ Русе за София е използвалъ Ботевградския проходъ (Араба-конакъ). А отъ Освобождението на България до днесъ, както проломитѣ на Вардаръ, така и Иск. проломъ не е използванъ за шосеенъ пѣть, защото желѣзниятъ пѣть отъ 1899 г. изпълнява всички съобщителни задачи. Едва сега, като се увеличиха съобщенията презъ пролома между София и Северна България и желѣзницата не може да ги удовлетвори, а и автомобилнитѣ съобщения презъ Ботевградския и Петроханския проходъ сѣ сѣщо недостатъчни за облекчение на съобщителното положение, се строи шосеенъ пѣть. По този начинъ, Искърскиятъ проломъ скоро ще бжде използванъ въ съобщително отношение така, както проломитѣ въ Западна и Срѣдна Европа, гдето шосейнитѣ и желѣзни пѣтища се подпомагатъ взаимно. А западниятъ клонъ на Североизточния пѣть веднажъ за винаги се установява въ Искърския проломъ безъ да се мѣсти на изтокъ или на западъ отъ него. Както се забеляза по-напредъ, значението на този клонъ на Североизточния пѣть се състои въ обстоятелството, че свързва не само Североизточна Европа съ България, но и Варна, всички дунавски пристанища и цѣла Северна България съ София, по-нататкъ по долината на Струма води къмъ Бѣло море, Солунъ и дори Атина. Шосейнитѣ автомобилни пѣтища резъ Ботевградския и Петроханския проходи



Главни съобщителни линии на България (Hauptverkehrslinien Bulgariens)

само ще допълватъ неговата роля. Ботевградскиятъ пътъ е подобренъ и добре развитъ още отъ времето на Митхадъ паша за връзка специално съ Русе, неговото седалище като управителъ на Туна (Дунавския) вилаетъ, съ София. Петроханскиятъ пътъ служи главно за връзка на Северозападна България съ София.

Въ Западна Стара планина има още удобни проходи за шосейни пътища. Тѣ сж: Св. Никола (1376 м. в.), презъ който върви пътъ отъ гр. Ломъ за Княжевецъ въ Сърбия, Бѣлоградчишки (580 м. в.) — съ пътъ отъ Бѣлоградчикъ за долината на Тимокъ, и Врѣшкочукски (355 м. в.) — съ пътъ отъ Видинъ—Кула за Зайчаръ. Последниятъ пътъ е най-удобенъ, свързва най-много селища и най-много работи. Но тѣзи пътища се пресичатъ отъ границата, затова иматъ мѣстно и главно стратегическо значение.

Въ западната частъ на Сръдна България или Софийската областъ, която има сжщо като Македонотракийския масивъ клетъчна или мозаична морфоложка структура, пътищата иматъ най-различни посоки, но господствуватъ тѣзи на главнитѣ рѣки: Марица, Искъръ, Струма и Нишава. Различни посоки иматъ преди всичко пътищата на главния шосеенъ и желѣзниченъ вжзелъ — София, отъ който излизатъ осемъ шосейни и петъ желѣзни пътища. Разбира се, главнитѣ пътища на този вжзелъ сж Диагоналниятъ и Искърскиятъ. Въ римско време София билъ главенъ кръстопътъ на Диагоналния пътъ и на пътя отъ Гигенъ—Мездра—София—Кюстендилъ—Стоби—Хераклеа при Битоля, гдето се съединявалъ съ Via Egnatia. Искърско-струмскиятъ пътъ е най-важниятъ меридианенъ пътъ въ Софийската областъ. Отъ него при Радомиръ се отклонява пътътъ за Кюстендилъ, гдето се съединява съ Адриатическия пътъ.

Рила планина нѣма низки проходи, които да улесняватъ преминаването на меридианни пътища презъ нея. Но въ замѣна на това, тя е малко обширна планина, та тѣзи пътища я заобикалятъ. Все пакъ презъ нея е прокарано едно меридианно шосе по долината на Бѣли Искъръ и презъ прохода Демиръ Капия (близу 2,400 м. в.) води за Разложк. котловина. Това е най-високото шосе въ България, затова само 2—3 месеца презъ годината не е заснѣжено и може да се използва. Въ Осоговската планина има удобни проходи: Царевоселски (1169 м. в.), презъ който минава пътътъ отъ Кюстендилъ за Царево село—Кочани—Шипъ, и Велбжжки (1082 м. в.), презъ който минава Адриатическиятъ пътъ. Въ Софийската областъ е важенъ и пътътъ отъ гара Батановци—Трънъ за Краище.

Въ Македония, въпрѣки разнитѣ посоки на пътищата въ връзка съ клетъчната ѝ морфоложка структура, най-ясно сж изразени посокитѣ на меридианнитѣ пътища по долинитѣ на Вардаръ и Струма. Долинитѣ на тѣзи рѣки сж най-дълги,

най-широки и най-праволинейни. Макаръ че въ турско време по долината на Струма е имало добре уреденъ обикновенъ пжтъ и че въ тази долина *Ami Boué* е чертаелъ посоката на желъзния пжтъ отъ Нишъ до Солунъ, както изтъкнахме по-напредъ, подъ влияние на Австрия първата желъзница въ Македония се построява въ долината на Вардара. Долинитъ на Вардаръ и Струма си приличатъ много въ морфоложко отношение. Но Вардарската долина има предимството, че заема по-централно положение въ Македония, отколкото Струмската долина и въ нея сж се развили по-голъми градове, каквито сж Солунъ и Скопие. Тъзи градове сж главни кръстопжтни центрове. Второстепенни такива центрове сж Велесъ и Тиквешъ (въ древността Стоби). Но Стоби, който се е намиралъ въ центъра на Македония, въ римско време е билъ нейнъ главенъ кръстопжтъ. Въ Македония могатъ да се посочатъ и второстепенни меридианни пжтища: 1) въ западната частъ на Македония по Черни Дринъ и Охридското езеро отъ Дебъръ до Костуръ и 2) този отъ Щипъ до Солунъ презъ Костуринския проходъ (500 м. в.) въ Бъласица.

Меридианнитъ пжтища не по-малко отъ надлъжнитъ сж служили за преселническитъ движения на българския народъ, особено за тъзи отъ северъ къмъ югъ и югозападъ.

Климатътъ и съобщенията. Климатътъ на България, като умъреноконтиненталенъ климатъ, е физиогеографски факторъ отъ много по-малко значение за съобщенията ѝ, отколкото форматъ на земната повърхнина. Известно е, че специално вѣтроветъ иматъ голъмо значение за морскитъ и езернитъ съобщения. Тъ движатъ платноходкитъ, създаватъ морскитъ течения, които не сж безъ значение за съобщенията и въ нашитъ морета. Североизточниятъ вѣтъръ въ Черно море причинява покрай нашия брѣгъ течение, което се изпълзува за плаване. Разбира се, климатътъ оказва по-голъмо въздействие повече върху съобщенията въ земитъ лѣ на северъ отъ България, гдето той е по-студенъ. Тамъ рѣкитъ замръзватъ продължително време, снѣгътъ покрива сухоземнитъ пжтища по-дълго време и пр. Но макаръ и въ малкъ размѣръ, климатътъ на България оказва въздействие върху съобщенията ѝ. Това въздействие е преди всичко въ връзка съ надморската височина и земеповърхнитъ форми на България. Шосетата презъ високитъ планински проходи зимно време се заснѣжаватъ и за 2—3 месеци съобщенията се прекратяватъ. Такъвъ е случаятъ съ по-високитъ старо-планински проходи. А, както споменахме по-напредъ заснѣжаването на Демиръ-Капия въ Рила трае 9—10 месеци.

Любопитно е, че има известно съвпадение между посокитъ на главнитъ вѣтрове и посокитъ на главнитъ пжтища въ България. Посоката на господстващия въ България северо-западенъ вѣтъръ съпада съ тази на Главния диагоналенъ

пжтъ. Другъ главенъ вѣтъръ въ България е североизточниятъ чиято посока съвпада съ тази на Североизточния пжтъ.

Най-после трѣбва да се забележи, че климатътъ влияе доста чувствително върху въздушнитѣ съобщения. Поради обстоятелството, че България е 50% планинска земя, има ниска облачност, която прѣчи на летенето. Д. Т. Бакаловъ, началникъ на службата за времето при въздушнитѣ войски, въ статията си: „Метеорологическитѣ условия въ Ихтиманско (Изв. на Бълг. геогр. д-во, кн. IV, стр. 168—198), като изтъква, че въздушнитѣ течения се намиратъ подъ прѣкото влияние на земеповърхнитѣ форми, посочва, че поради тѣзи форми на Ихтиманско се пораждатъ смущения въ времето, изразяващи се въ отклонения отъ нормалния ходъ на метеорологичнитѣ елементи (по-ниски температури, грѣмотевични бури, ниски облаци, таласообразни вѣтрове и др.), които смущения въ времето прѣчатъ на нормалнитѣ летеня и често предизвикватъ катастрофи.

Зависимостъ на съобщенията отъ търговията. Тукъ се касае за чисто антропогеографска зависимостъ. По този въпросъ се изтъкна доста нѣщо въ връзка съ въпроса за зависимостъта на съобщенията отъ политиката, защото политиката не се ръководи само отъ чисто политически причини, но и отъ стопански такива. По него се спомена нѣщо и въ връзка съ въпроса за зависимостъта на съобщенията отъ физическата природа. Трѣбва да се забележи, че зависимостъта на съобщенията отъ търговията или обратно е специално подчертана всѣкога и навсѣкжде. Взаимната зависимостъ между съобщенията и търговията е една отъ най-силнитѣ антропогеографски зависимости, още повѣче, че тукъ се отнася и за връзки на съобщенията съ населението и изобщо съ културата.

Въ римско време сж строили пжтища не само за военни, но и за стопански цели; сжщото нѣщо е било и презъ срѣднитѣ вѣкове и турско време, както това е и днесъ. Въ военно време пжтищата сж били използвани за военни цели, а въ мирно време за търговски цели. Затова построенитѣ, напр. въ турско време, въ градоветѣ по главнитѣ пжтища куршумли ханища и керванъ-сарай сж служили както за военни цели, сжщо и като търговски складове, кантори и хотели. Разбира се, както въ миналото, така и днесъ. много повече сж пжтищата за стопански цели. Нѣкои отъ тѣзи пжтища си иматъ ясно установени отъ вѣкове имена. Така напримѣръ, въ Европа има Кехлибарски пжтъ, въ Азия — Коприненъ пжтъ, а въ България — Винарски, Оризарски, Дърварски и други пжтища. Презъ срѣднитѣ вѣкове дубровнишки, генуезски и венециански търговци сж използвали въ България за своитѣ търговски цели специални пжтища.

Следъ освобождението отъ турското владичество, въ зависимостъ отъ търговията, индустрията, гжстотата на населе-

нието и други антропогеографски фактори, се започна сравнително планомерно развитие на съобщенията въ България. Но безъ криза въ това отношение не се мина. Спомена се по-напредъ, че по стопански съображения трѣбваше по-напредъ да се строятъ пѣтища въ равнинитѣ и следъ това въ планинитѣ. За нашитѣ презморски съобщения, главнитѣ желѣзни пѣтища се отправиха къмъ Варненското и Бургаско пристанище. Тѣзи пристанища бѣха снабдени съ модерни съоръжения (възломъ, кейова стена и пр.) още презъ първото десетолѣтие на XX вѣкъ. Както изтъкнахме по-напредъ (стр. 315) презъ първата четвъртъ на XX в. значението на Дунавския воденъ пѣтъ отпадна. Но съ засиленото развитие на търговията на България съ Сръдна Европа отъ миналата война насамъ, не само Дунавскиятъ воденъ пѣтъ, но и сухоземнитѣ пѣтища въ тази посока се развиха отново. Почти всички пристанища по Дунава станаха модерни. Поради обстоятелството, че Бургасъ е по-близу до София, отколкото Варна, той подби последния и неговата връзка съ София. Но съ развитието на съобщенията къмъ Бѣло море, чиито предимства предъ Черно море като отворено море сж известни, ще отслаби съобщенията чрезъ Бургасъ.

Разбира се, не само външната търговия, но и вътрешната търговия на България, която расте непрестанно, влияе за развитието на съобщенията.

Относно връзката между съобщенията и индустрията трѣбва да се забележи, че у насъ индустрията трѣбваше да се справя съ съобщенията, а не обратно.

Днешно състояние на съобщенията въ България.
Следъ всичко гореизложено върху географскитѣ условия, при които сж се развивали въ миналото съобщенията въ България, не е трудно да се направи прегледъ на тѣхното днешно състояние. За тази целъ ще ни послужи преди всичко следната таблица на стр. 334.

Не ще съмнение, че при политикогеографското положение, при което е била поставена България, главно дългото турско робство и късното ѝ освобождение отъ него, и съ своето физиогеографско устройство, тя не може да има така развити съобщения, както много държави въ Сръдна и Западна Европа. Германия има 3 — 3.5 пѣти по-гъста шосейна и желѣзопѣтна мрежа отъ България¹. Вѣрно е, че поради външни политически влияния и международни интереси сж построени отъ рано нѣкои пѣтища, предимно желѣзни пѣтища. Но поради подобни влияния е и доста възпрепятствувано въ това отношение. Освенъ това, поради тѣзи влияния не е било възможно да се проведе едно много планово и хармонично раз-

¹ Трѣбва да се има предъ видъ, че готовитѣ шосета въ България съставляватъ $\frac{2}{3}$ отъ всичкитѣ ѝ шосета.

витието на пжтищата и съобщенията. Въ своя 65-годишенъ свободенъ животъ, свързанъ съ две нещастни войни България не можа да създаде търговия и изобщо голъми сръдства, за да построи пжтища въ размъръ какъвто иматъ много други европейски държави. Макаръ че България въ морфоложско отношение е най-проходимата балканска страна, все пакъ половината отъ повърхнината ѝ е планинска земя, което обстоятелство сжщо прѣчи за бързо построяване на гжста пжтна мрежа.

Д ъ л ж и н а :

Видове пжтища въ клм.	1887	1908	1927	1941		
				стари пре- дѣли	нови земи	Всич- ко
Шосета, готови	3,727	7,570	14,056	20,430	3,768	24,198
На 100 кв. клм. територия се падатъ	3·9	7·9	13·6	20	7·5	15·8
На 10,000 жители се падатъ	11·8	17·9	25·6	31·0	18·0	28·5
Желѣзни пжтища	542	1,589	2,856	3,625·5	1,133	4,758·5
На 100 кв. клм. територия се падатъ	0·56	1·7	2·8	3·5	2·3	3·1
На 10,000 жители се падатъ	1·7	3·8	5·2	5·7	5·4	5·6
Водни пжтища	815¹	815²	708³	708⁴	417⁵	1,125⁶
На 100 кв. клм. територия се падатъ	0·85	0·85	0·7	0·7	0·8	0·7
На 10,000 жители се падатъ	2·6	2·0	1·3	1·1	2	1·3

Но въпрѣки всичко това, въ сравнение съ съседитѣ си, България има не по-слабо развити пжтища и съобщения. Както тя ги изпревари въ други отрасли на духовната и материална култура, така ги настигна и по отношение на съобщенията. До преди започването на сегашната Свѣтовна война, въ България (старитѣ предѣли) на 100 кв. клм. отъ територията ѝ се падаха 3·5 клм. желѣзни пжтища, въ бивша Гърция—2 клм., въ бивша Румъния 3·8 клм. и въ бивша Югославия—3·8 клм. Морска и планинска Гърция не може да се мѣри по сухоземнитѣ си пжтища съ България. Бивша Румъния има малко повече желѣзни пжтища отъ България, защото бѣше наследила много такива въ Трансилвания отъ бивша Австро-Унгария, а отъ друга страна тя е държава съ голъми богатства. Бивша Югославия сжщо имаше малко повече желѣзни пжтища отъ България, защото тя сжщо бѣше наследила отъ бивша Австро-

¹, ², ⁶ 471 клм. ³, ⁴ 397 клм. и ⁵ 74 клм. сж рѣчевъ (дунавски) пжтъ.

Унгария гжста желѣзопжтна мрежа, иначе въ самата Сърбия желѣзнитѣ пжтища сж много по-малко, отколкото въ България.

Отъ таблицата е ясно, че новоосвободенитѣ български земи иматъ по-малко пжтища, съ изключение на воднитѣ, затова днесъ почти обединена България е съ по-малко пжтища, отколкото България въ старитѣ си предѣли, Тепърва новоосвободенитѣ български земи на България въ съобщително отношение трѣбва да догонватъ старитѣ ѝ предѣли.

Нека забележимъ, че въ строежа на желѣзни пжтища въ България (стари предѣли) отъ Освобождението ѝ до днесъ могатъ да се различатъ главно три периода. Заваренитѣ линии отъ турско време (Русе — Варна, Бѣлво̀во — Любимецъ, Търново-Сейменъ — Ямболъ) иматъ дължина 541·54 км. (15%). Първиятъ периодъ е отъ Освобождението, фактически отъ 1888 г., до 1901 г., презъ който сж построени 1,025·76 км., 28·3%. Въ турско време и презъ първия периодъ се строятъ главно основнитѣ (диагоналната и централната) желѣзопжтни линии. Времето отъ 1901 до 1907 г. е периодъ на застой — не сж строени никакви желѣзни пжтища. Затова вториятъ периодъ фактически започва отъ 1907 г. и продължава до 1921 г. Презъ него сж построени 730·08 км. (20·1%) желѣзни линии. Отъ 1921 до 1925 г., поради обедняване отъ Свѣтовната война, настѣпва новъ периодъ на застой. Отъ 1925 г. до днесъ е третиятъ периодъ въ развитието на българскитѣ желѣзни пжтища, който е периодъ на непрекъснатъ и най-интензивенъ строежъ. Презъ него сж построени 1,328·2 км. линии, които съставятъ 36·6% отъ цѣлата желѣзопжтна мрежа. Презъ втория и третия периодъ се строииха главно разклоненията на основнитѣ желѣзопжтни линии¹).

Естестено, най-много шосета и желѣзни пжтища има около София — главниятъ съобщителенъ центъръ въ страната.

Кръстопжтна България не можеше да остане дълго време настрана отъ международнитѣ въздушни съобщения и презъ 1924 г. бѣ прелетявана отъ аеропланитѣ на френското въздухоплатателно дружество *Compagnie internationale de navigation aeriennne*, които отъ Парижъ — Букурещъ за Цариградъ минаваха надъ България. Следъ това презъ 1927 г. сжщото дружество насочи пжтя си отъ Парижъ за Цариградъ презъ София съ спирка и престой въ него. Както се вижда, и първитѣ международни въздушни съобщения презъ България взиматъ посоката на Главния диагоналенъ пжтъ. После аеропланитѣ отъ германското (*Luft-Hansa*) и полското (*Lot*) въздухоплатателни дружества извършваха международната въздухоплатателна служба на България. Отъ тѣхъ днесъ, презъ време на войната само германски аероплани из-

¹ За периодитѣ въ развитието на желѣзнитѣ пжтища вижъ инж. Л. Божковъ, Съобщителнитѣ сръдства на България, стр. 15.

вършватъ тази нейна служба. И при въздушнитѣ съобщения на Балканския полуостровъ, София изпква като неговъ съобщителенъ центъръ — между Бѣлградъ—Цариградъ, Букурещъ—Солунъ и Атина. Презъ 1924 г. се основа Дирекция на въздухоплаванетоъ въ България и се правятъ опитѣ за мѣстно пощенско и търговско въздухоплаване. На 28 септемврий 1926 г. се започна пощенска въздухоплавателна служба между София Варна, но още на 9 октомврий с. г. преустанови работата си. Презъ 1927 г. се основа и Първото българско народно въздухоплавателно акционерно дружество, което се задължаваше да поддържа редовни въздушни линии освенъ между София и Варна, между София—Бургасъ, Видинъ—Русе и Ломъ—София. Но и то на 22 ноемврий с. г. преустанови работата си. Не ще съмнение, че следъ сегашната война ще могатъ да се установятъ редовни и постоянни външни и вътрешни въздушни съобщения.

Устройство и качество на пжтищата. Значението на сухоземнитѣ и водни пжтища зависи не само отъ дължината и гжстотата имъ, но и отъ качеството и устройството имъ. Въ това отношение българскитѣ пжтища не могатъ да се мѣрятъ съ тѣзи въ богатитѣ и по-стари културни страни на Сръдна и Западна Европа. Къмъ 1937/38 г. въ България главнитѣ шесейни пжтища сж съставяли 10·8% отъ всички шосейни пжтища. първокласнитѣ шосета — 11·2%, второкласнитѣ — 28%, а третокласнитѣ — 50%, или общо главнитѣ и второстепеннитѣ шосейни пжтища, които сж най-добритѣ шосейни пжтища, съставятъ едва $\frac{1}{4}$ отъ всички подобни пжтища¹. За нашитѣ желѣзни пжтища характеренъ недостатъкъ е, че не сж двойни, който не е безъ значение за бързината на движението. Сръдната скоростъ на българскитѣ желѣзници е 40 км. въ часъ. Другъ единъ недостатъкъ на нашитѣ желѣзни пжтища, ако и малкъ, е, че всички не сж нормални; 88% сж нормални и 12% сръднопжтни и тѣснопжтни. Този недостатъкъ се дължи на обстоятелството, че половината отъ повърхнината на България е планинска. Сърбия има много повече тѣснопжтни желѣзници.

За устройството и здравината на нашитѣ пжтища, отъ които до голѣма степенъ зависи и качеството имъ, има още много да се желае. Понеже България е бедна и малка страна, материалитѣ, отъ които сж направени шосетата ѝ, сж изключително отъ мѣстенъ произходъ, именно камененъ материалъ: камъни, павета, чакълъ, пѣськъ, цементъ. При това, къмъ 1937/38 г. 99% отъ нашитѣ шосейни пжтища иматъ проста трошокаменна настилка, която се състои само отъ чакълъ и пѣськъ, която е нетрайна и неудобна за нашия сухъ климатъ,

¹ Д-ръ инж. П. попъ Петровъ, Нашитѣ пжтища. София 1939. Стр. 67 и 87.

защото дава много прахъ. Само 1% отъ шосетата иматъ здрава настилка, именно каменнопаважна и цементобетонна здрава настилка. Но отъ нѣколко години насамъ въ България се отвориха много каменни кариери за павета въ еруптивни терени (главно гранити и сиенити), каквито има най-вече въ Сръдна и Южна България, и се засили строежа на шосета съ каменнопаважна настилка. Съ такава настилка се строи преди всичко Главниятъ диагоналенъ пжтъ, като частъ отъ него се строи и съ цементобетонна настилка. При нашия сухъ климатъ срещу праха е много практична трошокаменната асфалтова настилка, стига тази настилка да е залѣта съ по-дебелъ пластъ асфалтъ или каменножгленъ катранъ или нѣкоя емулзия и добре да се подържа, иначе тя бързо се разваля, какъвто е случаятъ съ шосетата въ Бѣломорието, наследени отъ гръцката властъ. Понеже въ България липсва асфалтъ, а за купуване отъ вѣнъ е скъпъ материалъ, въ бждеще здравата настилка на нашитѣ шосета ще бжде каменнопаважна и цементобетонна.

Относно строежа и материалитѣ, съ които сж направени нашитѣ желѣзни пжтища, тѣ не се различаватъ сжщественно отъ желѣзнитѣ пжтища въ другитѣ европейски страни. Разлика има въ това, че гаритѣ на нашитѣ желѣзни пжтища сж на мѣста малки и съ по-прости съоржжения за работа. Особено малки и неудобни гари има по желѣзницитѣ, наследени отъ компаниитѣ.

Може да се каже, че постройкитѣ по нашитѣ водни пжтища, главно пристанищата, сж доста добри. Но такива сж преди всичко тѣзи, които се намиратъ въ старитѣ предѣли на България. По Дунавския воденъ пжтъ дори и повечето отъ селскитѣ пристанища иматъ кейови стени. Отъ градскитѣ пристанища на старитѣ предѣли само това на Орѣхово нѣма кейова стена, защото брѣгътъ се срутва и не е здравъ. Нѣматъ сжщо кейови стени пристанищата на добруджанскитѣ градове: Тутраканъ и Силистра. Складови постройки и други специални пристанищни съоржжения иматъ голѣмитѣ пристанища: Русе, Ломъ и др. На черноморския брѣгъ Варна и Бургасъ сж снабдени съ модерни пристанища (кейови стени, вълноломъ и др.) най-напредъ, между 1901 и 1905 г. А следъ първата Свѣтовната война такива пристанища се построиха на Созополъ и Царево. Балчишкото пристанище има само вълноломъ, който не е довършенъ. Отъ бѣломорскитѣ пристанища само Кавалското е почти завършено модерно пристанище. Дедеагашкото има само недовършена кейова стена. Отъ езернитѣ пристанища само това на Охридъ е сносно. Дойранското е напълно примитивно.

Превозни сръдства. Съобщенията се състоятъ отъ два нераздѣлно свързани елемента: пжтища и превозни сръдства. Значението на пжтищата е въ най-голѣма зависимостъ отъ превознитѣ сръдства. А днесъ развитието на шосейнитѣ

съобщения се гласна напредъ преди всичко чрезъ въвеждането на новитѣ превозни сръдства — моторнитѣ коли: автомобили и др. Чрезъ тѣхъ шосейнитѣ съобщения много по-ефикасно подпомагатъ желѣзопътнитѣ съобщения. Поради липса на гъста желѣзопътна мрежа въ България, автомобилнитѣ съобщения въ нея играятъ по-голѣма роля, отколкото въ други страни. А при въздушнитѣ съобщения превознитѣ сръдства, именно летателнитѣ апарати, иматъ изключително значение, защото тамъ фактически пѣтица нѣма. България още нѣма много моторни превозни сръдства, една отъ 'най-важнитѣ причини за което е липсата на мѣстни горивни масла — петролъ и бензинъ. Въ всѣки случай отъ година на година броятъ на моторнитѣ превозни сръдства бързо се увеличава; отъ 1928 до 1937 г. тѣ сж се утроили. Къмъ 1937 г. тѣ бѣха около 6,000 (автомобили, камиони, мотоциклети и моторетки). Въ България сж устроени редъ автомобилни линии, които обслужватъ преди всичко тѣзи градове и села, които нѣматъ желѣзници.

За превознитѣ сръдства по воднитѣ пѣтица на България (старитѣ предѣли) дава сведения следната таблица:

Пристигнали кораби :

	Брой		Вмѣстимостъ		На 1 житель	
	1911 г.	1939	1,000 р. т. нето	1939	р. т. нето	1939
На черноморск. пристанища	6,456	9,311	2,164	1,777	0·50	0·28
На дунавскитѣ пристанища	12,362	15,175	2,787	2,430	0·64	0·39
Общо	18,818	24,486	4,951	4,207	1·14	0·67

Отъ таблицата е ясно, че броятъ на пристигналитѣ кораби въ българскитѣ пристанища се е увеличилъ, но не и вмѣстимостъта имъ. Това показва, че тѣ сж посещавани презъ 1939 г. отъ по-малки кораби, главно платноходки. Намалението на тонажа на 1 житель се дължи на обстоятелството, че сухоземната търговия подбива водната, което посочихме по-напредъ. Въ всѣки случай нека забележимъ, че докато въ България на 1 житель се е падалъ отъ пристигналитѣ кораби въ 1911 г. 1.14 тона вмѣстимостъ и въ 1939 г. — 0·67, въ Германия (1926) се е падалъ 0·61 тона.

Разбира се, за насъ е много по-важно колко български кораби сж посетили нашитѣ пристанища. Въ това отношение ни дава сведения следната таблица на стр. 339.

Както се вижда, посещението на българскитѣ превозни сръдства, особено на дунавскитѣ пристанища, се е увеличило доста много. Това показва, че е увеличенъ броятъ на българскитѣ превозни сръдства — кораби. Все пакъ, тѣ не сж много.

До началото на сегашната Свѣтвна война българскитѣ граждански (търговски и пѣтнически) морски параходи, притежание на Българското параходно дружество, основано въ 1892 г., бѣха 9 съ около 30,000 р. т. вмѣстимостъ. Тѣ подпомогнаха много нашата презморска търговия. Но частъ отъ тѣхъ станаха жертва презъ войната, затова вече сж по-малко на брой. Българската гражданска дунавска флота се състои отъ три модерни пѣтнически параходи, които обслужватъ само нашитѣ пристанища, и отъ нѣколко търговски кораби, които посещаватъ както нашитѣ пристанища, така и чуждестранни такива.

	Брой		Вмѣстим. 1,000 р. т. нето	
	1911 г.	1939	1911	1939
На черномор. пристанища	3,284—50·9%	8,084—86·8%	332—15·3%	738—41·5%
На дунавскитѣ пристанища	718—5·8%	8,626—56·2%	52—1·8%	671—27·6%
Общо	4,002—21·0%	16,710—68·2%	384—7·7%	1,409—33·5%

Поща, телеграфи, телефони и радио-съобщения. Пощенскитѣ съобщения въ България датуватъ отъ турско време — отъ XVII в., когато е имало турска поща, която следъ време пренасяла и частни поржчки и писма. Главниятъ пѣтъ на турската поща билъ отъ София за Пловдивъ, Одринъ и Цариградъ. И понеже турското правителство не се радвало на редовна писмовна поща, то позволило въ териториитѣ си презъ XIX в. създаването на чужди пощи: австрийска, руска и френска. Тѣ пренасяли кореспонденцията за останала Европа. Следъ Освободителната война първата поща и телеграфъ сж били уредени отъ рускитѣ окупацiонни войски. Тѣ сж били наследени отъ българскитѣ власти. На 1 май 1879 г. България бива приета за членъ на Всемирния пощенски съюзъ съ седалище Швейцария¹. Пощенската служба се извършва чрезъ станции, подвижни писалища и агентства. Пренасянето на пощата става чрезъ всички видове превозни сръдства: желѣзници, параходи, аероплани, автомобили, обикновени коли и куриери (конни и пеши).

Телеграфътъ въ България датува сжщо отъ турско време, телефонътъ — отъ 1886 г. насамъ, а радиосъобщенията отъ 1909 г., когато при с. Франгя, Варненско, се построи първата радиоприемателна телеграфна станция. Телеграфни жици свързватъ всички градове и много села, телефонитѣ жици — всички градски и селски общини и много други селища, а радиосъобщенията — всички селища. Въ София има приемателна и предавателна радиостанция. Вакарелската предавателна радиостанция е най-мощна на Балканския полуостровъ.

¹ Тиню Цоневъ, Материали за историята на българскитѣ пощи, телеграфи и телефони, т. I. София 1935, стр. 8.

Тъзи видове съобщения нѣматъ голѣма зависимостъ отъ политикогеографското положение на България. Все пакъ, обаче на този факторъ се дължатъ чуждитѣ пощенски станции въ турско време. Споредъ централното географско положение на България, съответствува въ нея да се намира най-мощниятъ радиопредавателъ въ Полуострова. Естествено, на кръстопътното положение на България се дължи обстоятелството, че презъ нея ставатъ важни международни пощенски (чрезъ Конвенционалния влакъ), телеграфни и телефонни съобщения. По голѣма е зависимостъта на тѣзи видове съобщения въ България отъ природата ѝ. Въ планинскитѣ ѝ области телеграфопощенскитѣ и телефонни станции сж по-рѣдко. Сжщо така по голѣма е зависимостъта на тѣзи видове съобщения отъ търговията.

Следната таблица представя развитието на нашитѣ пощенски, телеграфни и телефонни станции:

Години	Пощенски станции	Пощенски агентства и подвижни писалища	Телефонни станции	Телефонни постове съ селскообщинскитѣ телеф. постове)	Телеграфни станции
1911	374	1,871	34	—	374
1939	806	1,173	620	1,928	798
1941*	963	1,643	753	1,986	963

Ясно е, че тѣзи видове съобщения въ България сж се развивали доста бързо. Новоосвободенитѣ наши земи, които увеличаватъ територията и населението на България съ 50%, не увеличаватъ въ сжщия размѣръ и съобщенията ѝ. Въ сравнение съ другитѣ балкански страни, тѣзи съобщения на България не сж по-слабо развити отъ тѣхнитѣ. Презъ 1940 г., преди присъединяването къмъ България на новоосвободенитѣ земи, радиоапаратитѣ въ нея сж били около 9000.

* Тукъ сж прибавени и станциитѣ въ новоосвободенитѣ български земи.

DIE VERKEHRSVERBINDUNGEN BULGARIENS

von

Iv. Batakiev

(Zusammenfassung)

Die Welt steht heute unter dem Zeichen der Verkehrsverbindungen. Es ist so, als ob diese die Völker schneller aneinander gebracht haben; sie liessen die Völker zusammenstossen und trugen stark zur Entstehung gigantischer Kriege, wie der beiden letzten Weltkriege bei. Der Verkehr entwickelte sich unglaublich schnell seit Anfang des XIX. Jh. infolge der Dampfmaschine und des Motors. Ein grosser Faktor für die Entfaltung der Verkehrsverbindungen ist die schnelle Zunahme der Bevölkerung der Erde und ihre grossen kulturellen Fortschritte. Überhaupt sind die Faktoren für die Entstehung und die Entwicklung der Verkehrsverbindungen verschieden, aber sie haben vor allem geographischen Charakter: der physio-geographische Bau der Erdoberfläche, die geographische Lage des Landes und die von ihr abhängige geopolitische Lage, die Wirtschaft u. a. Die geographischen Bedingungen für die Entwicklung der Verkehrsverbindungen in Bulgarien sind der Gegenstand dieses Aufsatzes.

Für die Länder, die an wichtigen internationalen Kreuzwegen liegen, wie Bulgarien, ist die geographische Lage ein wichtiger Faktor für die Entstehung und die Entwicklung des Verkehrs als ihre physio-geographische Beschaffenheit. Durch Bulgarien führen viele von den wichtigsten internationalen Wegen der östlichen Erdhalbkugel. Diese Wege führen zu den geopolitischen Faktoren, welche Bulgarien und die Balkanhalbinsel berühren. Diese geopolitischen Faktoren, die sich für den bulgarisch-balkanischen Kreuzweg interessieren, sind: Nordosteuropa, hauptsächlich Russland, Mitteleuropa (Deutschland), Westeuropa, hauptsächlich England, Südeuropa (Italien) und Vorderasien (Türkei). Als Verbindung mit Nordosteuropa (Russland, Baltische Länder, Polen) dient der nordöstliche Weg (Land- und Wasserweg) der Schwarzen-Meer-Küste entlang nach Konstantinopel, aber durch die Abzweigung nach Sofia auch nach Saloniki und Griechenland führt. Als Verbindung zwischen Mittel- und Westeuropa einerseits und Vorderasien andererseits dient der sogenannte Diagonalweg, der von Wien über Belgrad—Nisch—Sofia—Plovdiv—Adrianopel nach Konstantinopel führt. Seine Verzweigungen sind: 1) ein Weg von Belgrad auf der Donau in Ostrichtung, 2) ein Weg von Nisch dem Tale der Flüsse Morava und Vardar entlang nach Saloniki. Serbische Geographen und Staats-

männer überschätzen aus politischen Gründen die zweite Abzweigung; sie erfanden die falsche Hypothese, dass sie von grösserer Bedeutung sei, als der Weg über Sofia nach Konstantinopel. Als Verbindung mit Italien ist schon seit der Römerzeit die sogenannte Via Egnatia geschaffen. Ihre wichtige Abzweigung ist der Weg durch das nördliche Makedonien, der von Skopje—Küstendil nach Plovdiv führt. Ein wichtiger bulgarischer und internationale Wasserweg ist der Weissmeerweg (Ägäissee-meerweg), welcher Bulgarien frei mit den Überseeländern verbindet. Alle diese Wege haben in verschiedenen Zeiten verschiedene Bedeutung gehabt.

Im Zusammenhang mit der Abhängigkeit der Verkehrsverbindungen Bulgariens von politisch-geographischen oder rein politischen Faktoren muss man bemerken, dass die lange Zeit des türkischen Joches die Entwicklung der Verkehrsverbindungen Bulgariens gehemmt hat. Und nach der Befreiung hemmten seine Nachbarn die Eisenbahnverbindungen zwischen den befreiten und nicht befreiten bulgarischen Gebieten.

Die mannigfaltige Natur Bulgariens bedingt verschiedene Verkehrswege: Land-, See- und Flussnetze. Zu den morphologischen Formen der Balkanhalbinsel, die von grösster Bedeutung für seine Wege sind, gehören seine jungen Faltengebirge: die Dinarischen und Balkan-Faltengebirge. Sie geben den Wegen eine Parallelrichtung zu ihren Ketten. Das Makedonorhodopische Massiv mit seiner mosaikartigen Struktur erlaubt Wege nach allen Richtungen. Die Biegung des Balkangebirges hat in nordwestlicher Richtung die Durchführung der diagonalen Wege erleichtert. Sowohl das Balkangebirge wie die Donautafel und die Mariza wie auch die Niederung des Weissen Meeres tragen dazu bei, die in Längsrichtung verlaufenden Parallelwege zu gestalten. Diese Wege sind: 1) längst der Donau, 2) der zentrale in der Mitte der Donautafel, der gleichzeitig Eisenbahnweg ist, 3) der Balkanweg, 4) der hinter dem Balkan in dem jenseitigen Tal verlaufenden Weg, 5) der Thrakische Weg, 6) der innerrhodopische Weg und 7) der Weissmeerweg. Dagegen ermöglichen die zahlreichen Pässe im Balkangebirge und im Makedonorhodopischen Massiv, die gangbarer sind als die dinarischen Gebirge, die Durchführung der Meridianwege.

Der Balkan wird bereits durch drei Eisenbahnwege durchquert, von denen der älteste der des Iskerdurchbruchs ist. Die wichtigsten Meridianwege im Massiv sind ebenfalls drei, nämlich die Wege der Mariza, Struma und Vardar. Der Strumaweg ist eine Fortsetzung des Iskerwegs und kreuzt bei Sofia den Diagonalweg. Aus diesem Grunde und namentlich deshalb, weil Sofia Hauptstadt ist und sich im geometrischen Mittelpunkt der Balkanhalbinsel befindet, ist er der Hauptkreuzweg dieser Halbinsel. In den Rhodopen, Rila und den anderen Gebirgen des Makedonorhodopischen Massivs gibt es weniger Wege, weil bis vor

kurzem diese Grenzgebirge waren. In ihnen entfalten sich jetzt dichtere Eisenbahnnetze.

Das Klima Bulgariens ist von geringerem Einfluss auf seine Wege, wie dies in den Nordländern der Fall ist. Zwar werden in den hohen Gebirgspässen die Chausseen verschneit und dadurch ungangbar gemacht. Das gebirgmässige und vielgestaltige Relief erzeugt eine niedere Wolkendecke und ungleichmässige Dichte der Luft, was teilweise ein Hindernis für den Luftverkehr ist.

Es ist kein Zweifel, dass in Verbindung mit dem Handel der Verkehr Bulgariens sich rasch entwickelt.

Heute umfassen alle fertiggestellten Chausseen in Bulgarien 24192 km. (auf 100 qkm kommen 15,8 km). Von ihnen befinden sich innerhalb der alten Grenzen Bulgariens 20430 km (auf 100 qkm—20 km) und in unseren neubefreiten Gebieten—3768 km (auf 100 qkm. Fläche—3,1 km). Von ihnen liegen 3625,5 km (3,5 km) in den alten Gebieten Bulgariens, und 1133 km (2,3) in den neubefreiten Gebieten. Die Wasserwege sind 1125 km. (0,7), von denen in den alten Gebieten Bulgariens 708 km und in den neuen, 417 km liegen. Wie daraus zu ersehen ist, sind in den neubefreiten Gebieten die Wege weniger als in den alten, was damit zusammenhängt, dass sie unterjocht waren. In Deutschland ist das Verkehrsnetz 3—3,5 dichter als das Bulgariens.

Das Material, mit dem die Wege in Bulgarien gebaut werden, ist ausschliesslich bodenständig. Die Chausseedecke ist durchweg aus Kiesel. Nur wenige davon sind mit steinernen Pavées bedeckt. Asphaltdecken gibt es nicht, da in Bulgarien dieses Material fehlt. Die modernen Häfen in Bulgarien (mit Kaimauern, Wellenbrecher u. a.) sind bereits in den alten Gebieten nicht wenige.

Die Verkehrsmittel nehmen mit jedem Jahr zu. Trotzdem sind sie gering. Klein sind die motorisierten Verkehrsmittel (die Autos), was damit zusammenhängt, dass in Bulgarien Mangel an Petroleum herrscht. Alle Städte und viele Dörfer sind durch Autolinien verbunden.

Auch nicht gering ist die Zahl der Schiffe, die bulgarische Häfen anlaufen.—Auf einen Bewohner kommen im Jahre 1911—1,14 Tonnen ihrer Gesamttonnage, 1939—0,67 Tonnen; in Deutschland 1926—0,61 Tonnen.

Die Zahl der bulgarischen Schiffe, die im Jahre 1911 bulgarische Häfen anliefen, beträgt 7,7% von der Gesamtzahl der Schiffe, und im Jahre 1939—33,5%. Es ist zu bemerken, dass nach dem vergangenen Weltkrieg, wegen des lebhafteren Handels mit Mitteleuropa hauptsächlich mit Deutschland, der Landverkehr, und zuletzt der Donauhandel zunahm.

Der Post- und Telegraphenverkehr geht auf die türkische Zeit zurück, wo in Bulgarien für den ausländischen Briefwechsel neben der türkischen Post, private Postämter bestanden: österreichische, russische und französische. Die Telegraphen- und Poststationen im Jahre 1911 waren 374, 1939—806, 1941—963; die Telephonstellen 1911—34, 1939—620, 1941—753. In Bulgarien befindet sich der stärkste Rundfunksender der Balkanhalbinsel.
