

# Желѣзницитѣ въ стара и нова Туция

ОТЪ

А. С. Бешковъ

## 1. Желѣзопѣтното строителство въ стара Туция

Чуждитѣ капитали въ турската държава сж проникнали първоначално въ тѣзи области на стопанския животъ, въ които сж могли да иматъ най-висока рентабилностъ. Въ послѣдствие, обаче, тѣ нахлуватъ все повече и повече въ предприятия и отрасли, отъ които могатъ да влияятъ ефикасно върху политиката на Туция, както и да служатъ като бази за преследване на голѣми политически, и частно колониално-завоевателни цели, граничещи дори съ идеалитѣ за свѣтвно господство.

Като область, въ която капиталитѣ отъ втория периодъ, започващъ въ последната четвъртъ на миналия вѣкъ, намиратъ най-умѣстно и голѣмо инвестиране, трѣбва да се подчертаятъ желѣзницитѣ. Това се вижда отъ следнитѣ данни за чуждитѣ капиталовложения въ турското стопанство, дадени въ английски лири:

Банки	10,210,000
Желѣзници	39,183,000
Общински предприятия	4,983,000
Промишлени предприятия	5,495,000
Търговски предприятия	3,593,000

Всичко 63,444,000

Тази сума, равна на 1,575 милиона златни франка, заедно съ една последователно и ловко провеждана политика, е била достатъчна да държи десетилѣтия подредъ стопанския, политическия и културенъ животъ на Туция на едно ниво на недоразвитостъ и на изостаналостъ. Туция е била обърната въ полуколониална страна.

Хронологически, най-напредъ се насочва къмъ Отоманската империя френскиятъ капиталъ. Той прониква преди всичко като финансовъ капиталъ — инвестиранъ въ банки и въ държавни заеми. Въ надвечерieto на Свѣтовната война близу  $\frac{2}{3}$  отъ даденитѣ на Туция заеми сж произхождали отъ Франция. Наскоро следъ французитѣ, и англичанитѣ проникватъ съ капиталитѣ си въ Туция като, инвестиратъ не само въ заеми

и желѣзници, но и въ промишлени и търговски предприятия, въ застрахователни дружества и въ банки.

Германцитѣ се явяватъ като експортъори на капиталъ къмъ Турция по-късно — къмъ края на осемдесетѣтѣ и въ деветдесетѣтѣ години на миналия вѣкъ. Затова пъкъ тѣхнитѣ успѣхи бѣха много бързи и голѣми. Целейки да проникнатъ къмъ Индийския океанъ и да наложатъ едно прераздѣляне на колониитѣ въ Стария свѣтъ, германцитѣ обърнаха' особено вниманието си къмъ диагоналния пжтъ, водещъ къмъ Персийския заливъ.

Така вече се сложи за втори пжтъ на сериозно разглеждане въпросътъ за Багдатската желѣзница. Първото поставяне на този въпросъ на дневенъ редъ, датира още отъ тридесетѣтѣ години на миналия вѣкъ, когато англичанитѣ, десетъ години отъ изнамирането на локомотива и при една желѣзопжтна мрежа отъ едва 1,300 клм. на самия островъ, изследватъ долината на Ефратъ. Това изследване е дало поводъ за добри изгледи за постройката на тази нова и важна желѣзница, но наскоро билъ прокопанъ Суецкия каналъ и англичанитѣ се ограничили съ постройка на желѣзници въ Западна Мала-Азия, съ цель да могатъ да търгуватъ по-изгодно съ този богатъ край на Азиатска Турция. Така отъ англичанитѣ били построени и използувани желѣзниците около Смирна.

Първата отъ тѣзи желѣзопжтни линии е линията Смирна — Айдынъ, концесията за която е била дадена на англичанитѣ още въ 1856 г. (т. е. въ годината въ която била започната и първата линия въ Европейска Турция и Балканския полуостровъ — именно отъ Черна вода за Кюстенджа). По-късно линията Смирна — Айдынъ е била продължена и допълнена съ ж. п. клонове за Динеръ, Одемишъ и др. Десетъ години по-късно била открита построената сжщо така отъ едно английско дружество линия Смирна — Касаба. Последниятъ градъ лежи на 94 клм. източно отъ Смирна, между Маниса и Алашехиръ. Тази линия е била продължена после отъ турското правителство до Алашехиръ, но въ последствие я предоставили на дружеството за експлоатация. Въ осемдесетѣтѣ години била построена линията Смирна — Сома (тѣснопжтна), а въ 1892 г. Алашехиръ — Афюнъ — Карахисаръ (250 клм.). Последната линия въ последствие свързва Смирна съ анадолската линия за Кония — Адана — Алепъ.

Второто сериозно поставяне на въпроса съ Багдатската линия става въ края на осемдесетѣтѣ години на XIX вѣкъ. Въ борбата между англо френския капиталъ, представенъ отъ Банкъ Отоманъ, и германския представенъ отъ Дойче Банкъ, победители излизатъ германцитѣ. Въ 1888 година на Дойче Банкъ била дадена концесия да построи линията отъ Измидъ до Багдатъ. Клонътъ Цариградъ (или по-точно Хайдаръ-паша) — Измидъ билъ построенъ още въ 1871/72 година отъ турското

правителство и сега се преотстъпвалъ на сѣщото ново д-во на Анадолскитѣ желѣзници.

Анадолската желѣзница, която е била започната още на следната пролѣтъ — презъ априлъ, 1889 г. Строежътъ ѝ се водѣлъ твърде бързо и сръчно отъ „Германското дружество за строежъ на мало-азиатскитѣ желѣзници“ съ седалище въ Франкфуртъ на Майнъ. Капиталътъ на дружеството е билъ: 45 милиона франка въ акции и 80 милиона франка въ облигации (5%). На 31. декемврий, 1892 г. линията до Анкара е била готова и открита. Петъ седмици следъ това съ султански ферманъ е било възложено пакъ на Дойче Банкъ да продължи строежа отъ Анкара за Кайсарие, както и отъ Ески-шехиръ за Кония.

Внѣтъ отъ съмнение е, че въ нѣколко години германската внѣшна политика можа да пожъне тукъ неочаквано голѣми успѣхи.

Не малкъ дѣлъ въ реализирането на тия политикостопански успѣхи на Германия въ Близкия Изтокъ се пада и на самия германски императоръ Вилхелмъ II, който въ 1888. г. и въ 1896. г. извърши тържествени пѣтешествия въ Турската империя. Сѣщо така, системна работа бѣ подета още на времето си отъ германски учени отъ най-разни области — съ всичко се преследваше методично цельта за едно стопанско, а оттамъ и политическо проникване въ Предна Азия. Това, естествено, създаде голѣмо смущение у французкитѣ и английски капиталисти и правителства. На концесионера турската държава обезпечавала ежегоденъ минималенъ доходъ отъ километъръ 14,253 франка, който доходъ се гарантиралъ отъ нѣкои данѣци, събирани отъ санджацитѣ, презъ които минавала линията. Трѣбва да се отбележи, че тѣзи километрически гаранции сж били най-мощното сръдство за стопанско обвързване на Отоманската държава. Така напримѣръ, въ интервала 1899—1914 г. Турция е платила на чуждитѣ компании като километрически гаранции близу 12.9 милиона турски лири (вкл. желѣзницитѣ въ Сирия и Европейска Турция) — сума равна на 322 милиона златни франка, т. е. почти толкова, колкото сж потрѣбни за постройка съ собствени сръдства на около 1,500 км. желѣзници. Километрическитѣ гаранции сж били плащани фактически и тогава, когато желѣзопѣжнитѣ компании сж имали доходи по-високи отъ предвидения минимумъ, а събирането на данѣци за изплащането имъ се разпрострѣло и върху други санджаци, които сж нѣмали никакви облаги отъ тѣзи линии. Внѣтъ отъ това, за да се даде гаранция за редовното изплащане на тѣзи гаранции, турската държава е издавала облигации на притежателитѣ на капиталъ въ тѣзи желѣзопѣжни предприятия. Най-после, въ случаи, когато турската държава не е могла да плаща тѣзи съсицателни километрични гаранции, тя е прибѣгвала до заемъ пакъ къмъ банкитѣ, стоещи

задъ тѣзи строителни компании. А пъкъ като гаранция по тѣзи заеми се залагали доходи отъ митници, акцизи и пр. Ясно е прочее, че строежътъ на желѣзници по този начинъ е носѣлъ повече вреда, отколкото полза на държавата. Вънъ отъ това, компаниитѣ сж имали право единствени да използватъ намиращитѣ се по на 20 клм. въ лѣво и дѣсно отъ трасето имъ минерални богатства<sup>1)</sup>.

Багдадската линия до войната 1914/18 година не бѣ завършена. Сключването ѝ съ клона, идващъ отъ Басора—Багдадъ, се привърши едва въ 1940 година. Така се прокара тази важна желѣзница, ползата отъ която ще се види навѣрно следъ приключване на настоящата война.

Дължината на желѣзопѣтната мрежа въ надвечерието на идването на републиканския режимъ въ Турция е била 4,155 клм., разпредѣлени както следва:

Смирна—Айдънъ	— 610 клм. (1856 г.)
Смирна—Касаба	— 704 клм. (1866 г.)
Мудания—Бруса	— 41 клм. (1891 г.)
Мерсина—Адана	— 69 клм.
Анадолска—Багдадска	— 2,038 клм.
Стамбулъ—Одринъ и Лозенградъ	— 337 клм.
Арпачай—Ерзерумъ	— 356 клм.

Отъ тѣзи желѣзници третата и последната сж тѣснолинейни, а предпоследната се намира въ европейската частъ на държавата.

Вънъ отъ съмнение е, че колкото да сж били неизгодни за турската държава поставенитѣ отъ концесионеритѣ — желѣзопѣтни компании условия, все пакъ прокаранитѣ желѣзници не сж могли да не окажатъ благоприятно въздействие върху цѣлото турско стопанство. Това се вижда отъ следнитѣ кратки данни.

Въ 1904 г. по Багдадската желѣзница (доколкото е била довършена тогава) сж били изнесени 4,244 тона стоки, а въ 1912 г. — 57,456 т.

По Анатолийската линия (Хайдаръ-паша—Анкара) била изнесена вълна презъ 1893 г. 419 — тона, презъ 1911 — 1,209 т.

Износътъ на овощия се възкачва отъ 1893 г. — 2,581 т. на 7,288 т. презъ 1910 г.

Превозътъ на зърнени храни отъ 51,890 т. въ 1893 г., достига до 262,146 тона въ 1911 год., а на тютюнъ отъ 1,800 тона въ 1893 г. до 4,201 тонъ въ 1910 г.

Очевидно, ползата е на лице, щомъ като у населението оставатъ пари срещу продаденитѣ отъ него стоки. Отъ друга страна, обаче, километрическитѣ гаранции и др. сж, така да се

<sup>1)</sup> Естествено, износътъ на дивидентитѣ къмъ чужбина е още повече влошавалъ турскиятъ платеженъ балансъ.



Обр. 1. Прегледна скица на желъзницитъ въ Турция (Esquisse schématique du réseau de chemin de fer de la Turquie.)

каже, изсмуквали почти изцѣло тѣзи допълнителни доходи и съ това едва ли се е идвало до нѣкое сжщественно подобрене на бита на анатолийския селянинъ. А този ходъ на работитѣ продължаваше до началото на двадесетѣтѣ години на настоящия вѣкъ — т. е. до кемалистката революция отъ 29 октомврий, 1923 г.

Републиканска Турция намѣри у себе си сили и възможности да етатизира по-голъмата частъ отъ желѣзницитѣ. Тя откупи главнитѣ линии, а именно: Анадолско—Багдадската, Смирна—Айдънъ и Смирна—Касаба. По този начинъ въ рѣджетѣ на компаниитѣ останаха по-малки и по-маловажни линии. Така се създаде една по-голъма независимостъ на страната както въ стопанско, така и въ политическо отношение. Това е толкова поочибийно, като се вземе предвидъ, че всички желѣзници, строени следъ кемалистката революция, сж държавни. Такъвъ строежъ е изисквалъ голѣмо напрежение на податнитѣ сили на турския народъ, но фактъ е, че въ периодъ, едва надвишаващъ 15 години, въ Азиатска Турция сж построени около 3,000 км. желѣзни пѣтица. Главнитѣ отъ тия желѣзници, построени отъ Нова Турция сж:

Анкара — Кайсарие — 296 км.

Сивасъ — Кайсарие — 198 км.

Фезви-паша — Малатия — 250 км.

Кютахия — Балжксетеръ — 249 км.

Улукъшла — Кайсарие — 173 км.

Сивасъ — Диарбекиръ — 421 км.

Ирмакъ — Филиосъ — 396 км.

Афионкарах. — Каракъой, работи се продължение до Адалия — 210 км.

По този начинъ се премахна голѣма частъ отъ финансовата зависимостъ на Турция отъ чуждия капиталъ. Както въ началото се изтъкна, вложенитѣ въ желѣзницитѣ капитали представляли кръгло  $\frac{2}{3}$  отъ всички вложени въ Турция чужди капитали.

Интересно е да се знае какъ сж били разпредѣлени по стопански браншове инвестиранитѣ въ Турция чужди капитали. Това се вижда отъ таблицата на стр. 207, показваща въ проценти казаното участие.

Отъ тази таблица става ясно, че въ общинскитѣ предприятия (водопроводи, електричество, трамваи и пр.) най-голъмо участие иматъ англичани и белгийци; въ търговскитѣ предприятия първенството се пада на англичани, американци и французи; въ банкитѣ — на французитѣ и далечъ задъ тѣхъ — на германцитѣ; въ добиващата промишленостъ (главно каменовжленна) — първенство иматъ французитѣ, а въ обработващата — килимарска, тютюнева, приготовление за износъ на

Отрасли	Страни									
	Англия	Франция	Италия	Съед. Щати	Холандия	Белгия	Германия	Други	Всичко	Забележка
Желѣзници	11·7	15·3	—	—	—	0·4	67·5	5·1	100	Даннитѣ сж къмъ 1. ноември, 1914 г.
Банки	6·8	59·0	2·9	3·9	1·0	22·1	5·3	100		
Общински предпр.	38·2	22·6	—	—	—	38·8	—	0·1	100	
Търговски предпр.	41·2	17·3	1·8	21·0	13·9	3·0	—	1·8	100	
Добив. промишл.	6·6	76·5	12·5	—	—	—	4·4	—	100	
Преработв. пром.	75·6	11·0	—	—	—	3·4	—	10·0	100	
Относително тегло въ общата сума на инвестицитѣ:	16·9	25·9	1·2	1·8	0·9	3·7	45·4	4·2	100	

смокини, стафиди и пр. — англичанитѣ. Въ най-важний клонъ, обаче, безспорно сж германцитѣ. Това сж желѣзницитѣ — а въ тѣхъ надъ  $\frac{2}{3}$  отъ капиталитѣ сж германски <sup>1)</sup>,

Още по-показателни сж цифритѣ отъ последния редъ. Отъ тѣхъ става ясно, че 45·4% отъ вложенитѣ въ Турция по това време капитали сж германски. Франция и Англия сж вече много изостанали, а останалитѣ страни иматъ сравнително много слабо участие. Тѣзи две страни, съ които бѣ свързана турската външна и стопанска политика въ продължение на цѣлия XVIII и почти цѣлия XIX в., въ началото на настоящето столѣтие бѣха бързо измѣстени отъ германцитѣ — явление, което имаше значение и за младотурската революция, и за участието на Турция въ Свѣтовната война отъ 1914/18 година.

## 2. Желѣзопжтната мрежа на днешна Турция

Както вече се изтъкна, дължината на желѣзопжтната мрежа на Турция въ началото на републиканския режимъ е била 4,083 клм. — дължина, която отговаря на гжсто отъ 5·3 клм. желѣзенъ пжтъ на 1000 кв. клм. Какво означава тази гжстота, може да се разбере отъ обстоятелството, че България, която нѣма гжста желѣзопжтна мрежа, има по 30 клм. желѣзенъ пжтъ на 1000 кв. клм. Въ цѣлата източна половина на Азиатска Турция нѣмаше ни една желѣзница, съ изключение на тѣснопжтната линия отъ Карсъ за Ерзерумъ, построена набързо отъ руситѣ презъ войната въ 1916-17 година. Сжщо

<sup>1)</sup> Участието на чуждестраннитѣ капитали въ корабоплаването е било по-слабо. Затова пжкъ, доходи отъ кейове, фарово право и разни други такси сж били въ ржцетъ на чужденцитѣ. Чуждиятъ капиталъ е ималъ изобщо отрицателно отношение къмъ създаването на турски националенъ флотъ, затова последниятъ е билъ винаги малъкъ и изостаналъ. Въ още по-силна степенъ се е изразявало това негативно отношение къмъ всѣки опитъ за създаване на турска мѣстна индустрия.

така, въ сръдната частъ на Мала-Азия имаше полигони съ пространство, по-голѣмо отъ цѣла България, безъ да иматъ нито единъ километъръ желѣзница, съ изключение на линията Кония — Адана — Нисебинъ, никоя друга линия не е проникнала по на изтокъ отъ мердиана на Анкара, а както е известно, Анкара е само на  $\frac{1}{3}$  отъ пътя отъ Егейско море къмъ източната граница на Азиатска Турция.

Като се вземе предвидъ това положение, както и обстоятелството, че желѣзницитѣ сж били строени и използвани отъ чужди дружества, при условия, крайно неизгодни за Турция, трѣбва безъ друго да се признае и подчертае, че републиканска Турция е получила по отношение на желѣзопътния си транспортъ не особено завидно наследство. При това се добавя и разрухата въ транспорта отъ дългитѣ войни и свързанитѣ съ тѣхъ умишлени разрушения на мостове, тунели, гари подвиженъ материалъ и пр. Вънъ отъ това, финансовото състояние на страната, доведена до крайно напрежение и изтощение отъ войнитѣ, започнали въ 1911 г. и приключили (само съ малки прекъсвания) въ 1922 г. е било почти окаяно.

И все пакъ, при такива обстоятелства, намѣриха се вътрешни сили у новитѣ турски управници, да поведатъ нова стопанска политика. Важна съставна частъ на тази нова стопанска политика бѣше и политиката на желѣзопътнитѣ строежи. Въ основата на тази политика се възприеха следнитѣ начала:

1. Държавата строи желѣзници на своя смѣтка и отхвърля принципно участието на чужди дружества въ експлоатацията на желѣзницитѣ. Чужди дружества могатъ, следователно, само да строятъ за смѣтка на държавата, но не и да експлоатиратъ желѣзници.

2. Строежътъ на желѣзници ще се реализира тамъ, където интереситѣ на населението и особено на цѣлокупното стопанство (а не тѣзи на отдѣлни дружества и съсловия) изискватъ.

Като допълнение на точка първа се явява решението да се откупятъ компанскитѣ линии въ страната.

Въ транспортно-географско отношение бѣше важно решението легнало въ основата на плана на новитѣ желѣзопътни строежи: да се създаде една централна линия съ посока западъ — изтокъ и да се направятъ други линии, които да свържатъ Черно море съ Левантийско (Източното Сръдиземно море).

Почти непосредно следъ справянето съ грѣцкото нашествие въ Мала-Азия се пристъпи къмъ строежа на първата отъ току що споменатитѣ линии, а именно: Анкара — Кайсарие — Сивасъ. На 2. май 1927 година се освети първиятъ участъкъ отъ тази линия — Анкара — Кайсарие, дългъ 296 клм. Три години по-късно тази линия достигна отъ Кайсарие до Сивасъ, като съ това се удължи съ нови 198 клм.

Почти едновременно съ тази централна линия се привър-

ши и частъ отъ една нова меридионална линия — именно линията Февзи-паша — Малатия (250 км.). Тази линия бѣ само частъ отъ линията, която трѣбваше да свърже залива Александрета съ Самсунъ на Черно-море. Въ послѣдствие тази линия действително се свързва съ строящата се откъмъ северъ желѣзница Самсунъ — Сивасъ — Малатия и така тази трансполуостровна желѣзница се осъществи.

Паралелно съ тази линия, на около 200—250 км. по къмъ западъ се предприе строежътъ на друга линия. Тази линия имаше за целъ да свърже Мерсина на Левантийското море съ централнитѣ анадолски вилаети на Анкара и Кайсарие, като продължи на северъ, за да стигне до черноморския каменно-вжглищенъ басейнъ при Филиосъ. Въ септемврий, 1933 г. се освети ж. п. участъкъ Улукъшла—Кайсарие (173 км.). Съ този новъ желѣзеиъ пѣтъ се съкратяваше съ около 160 км. пѣтътъ отъ Цариградъ за Киликия. Още по-голѣмо бѣше съкратяването на пѣтя отъ Анкара за Адана и Александрета. Така вече бѣха построени две желѣзопѣтни линии съ повече или помалка меридионална посока — линии, които изцѣло пресичаха Мала-Азия отъ северъ къмъ югъ. Трета такава линия е въ строежъ по настоящемъ, а може би и вече привършена. Това е клонѣтъ, който отъ Афионъ—Карахисаръ продължава на югъ за Адалия (Анталие) — сѣщо на Сръдиземното море. Тази линия, освенъ стопанско значеніе, има и стратегическо — тя би подпомогнала отбраната на изложената и отдалечена Кария — югозападната частъ на Анадола.

Колкото се отнася до първата линия — тази, която трѣбваше да съедини западнитѣ съ южнитѣ предѣли на страната нейниятъ строежъ не спрѣ. Отъ Сивасъ тя бѣ продължена за Ерзингянъ, а отъ тамъ — за Ерзерумъ, гдето се склучи съ наследствената отъ руситѣ линия за Карсъ — Ленинанканъ<sup>1</sup>). По този начинъ обширната Мала-Азия получи вторита си прѣка желѣзнопѣтна връзка съ външния свѣтъ — именно съ Сѣветския Съюзъ. Като западно продължение на тази комуникационна ось се яви завършената още въ 1932 г. линия Кютахия — Балъкесеръ.

Довършената въ 1931 година линия Февзи-паша—Малатия бѣ продължена до 1935 г. съ нови 265 км. и достигна до Диарбекиръ, като минава край Аргана — богато находище на медни руди. Тази линия спомогна за подвоза на вжглища за Аргана и така се дойде до усилюване на производството на сурова черна медъ. Отъ друга страна, стана възможенъ удобниятъ и евтинъ извозъ на полученото производство<sup>2</sup>).

<sup>1</sup>) Едно евентуално прѣко свързване съ иранскитѣ желѣзници на изтокъ би много подпомогнало транзита за Иранъ.

<sup>2</sup>) Лесно може да се направи продължение отъ Диарбекиръ за Мардинъ — Нисебилъ. Тогава ще се полвчи втора връзка съ Багдадската линия. Първата се склучи въ 1940 г. и сега влакове циркулиратъ за Багдадъ — Басора.

Освенъ тѣзи важни линии, бѣха построени други клонове като: Адабазаръ—Болу, за Марашъ, за Елазисъ и пр.

Така новата турска държава, наследявайки 4083 км. желѣзни пѣтица, построи надъ 3000 км. нови желѣзопѣтни линии, отъ които 1993 км. въ първитѣ десетъ години на републиканския режимъ. По настоящемъ общата дължина на желѣзопѣтната мрежа е 7092 км., на която отговаря гѣстота отъ по 9.2 км. на 1000 кв. км.

И при тѣзи очевийни и неоспорими успѣхи, трѣбва да се подчертае, че желѣзопѣтната мрежа на Турция остава все още много рѣдка. Така напримѣръ и до днесъ черноморското крайбрѣжие отъ Самсунъ до кавказкитѣ граница (т. е. близо до Батумъ) на дължина повече отъ 550 км. нѣма нито една линия. Почти цѣлия Кюрдистанъ, съ площъ колкото България остава сѣщо безъ желѣзници, а като се изключи западната частъ на Мала-Азия, цѣлата вѣтрешность е раздѣлена отъ желѣзницитѣ на много голѣми полигони (срѣдно по 20—30,000 кв. км), които нѣматъ никаква желѣзница (и много малко и лоши шосета) въ вѣтрешността си.

Все пакъ, наличността на една вече по-развита и свързана мрежа оказа влиянието си. Превозътъ на пѣтници и стоки е увеличенъ вече значително и достига следнитѣ цифри:

Пѣтници	Стоки	Добитѣкъ
1933 — 4,858,734		
1934 — 5,261,148	1934 — 2,160,000 тона	1934 — 112,860 глави
1435 — 7,720,786	1935 — 2,800,000 „	1935 — 140,000 „
	1936 — 3,100,000 „	

Тѣзи цифри, макаръ и да показватъ повишение на пѣтнишкия и сточенъ трафикъ, далечъ отстѣпватъ на интензитета на трафика по българскитѣ желѣзници<sup>1)</sup>. За да се яви такава разлика, въпрѣки обстоятелството, че дължината на желѣзницитѣ въ Турция е двойно по-голѣма, територията — седемъ пѣти по-обширна и населението  $2\frac{1}{2}$  пѣти по-многобройно, има нѣколко причини, главнитѣ отъ които сж: рѣдко население, пѣтувания само при крайна необходимостъ, обстоятелството, че желѣзницитѣ сж още нови, липсата на пѣтица къмъ главнитѣ гари, липсата на масови групови пѣтувания и пр.

Единъ факторъ отъ особено значение е и недостатъчността на подвижния материалъ. При дължина двойно по-голѣма отъ тази на българскитѣ желѣзници, турскитѣ желѣзници разполагатъ съ около 900 локомотива и 13,500 вагона. Този подвиженъ паркъ, който само съ 30%, респ. 10% пре-

<sup>1)</sup> Презъ сѣщитѣ години срѣдниятъ брой на превозенитѣ пѣтници въ България е около 8—10 милиона души, а този на стокитѣ — надъ 5.5 милиона тона. Отклоненията отъ тѣзи срѣдни цифри сж най-голѣми въ периода на продължителната обща криза въ 1930—35 година.

вишава численостѣта на нашия подвиженъ паркъ, не може да обслужва въ достатѣчна степенъ огромната територия на Турция. Очевидно е, че ако въ България се чувствува недостатѣчностѣта на подвижния материалъ, въ Турция тя е много по-остра. При това трѣбва да се има предвидъ, че Азиатска Турция е предимно планинска страна. А въ планински страни композирането на дълги влакове е трудно, отъ друга страна пъкъ влакове съ двойна тяга (съ по два локомотива) не сж рѣдко явление.

Все пакъ, на лице е абсолютната полза отъ новитѣ строежи. Това става видно отъ следнитѣ пояснения.

При стария турски режимъ земеделскитѣ и скотовѣдни произведения въ Анадола не можеха да се изнасятъ къмъ пристанищата и главнитѣ консумативни срѣдища бързо и евтино, сигурно и удобно. Така напримѣръ, добитъкъ отъ Малатия или Битлисъ е билъ изнасянъ за цариградския пазаръ по следния начинъ: стадата сж били закарвани отъ тѣзи пунктове въ Ерзерумъ и оттамъ въ Трапезунтъ — на общо разстояние около 600—700 км. Всичко това е минавано пешъ, при недояждане и недопояване на добитъка, при често неблагоприятни климатични условия, при несигурностъ изъ пжтищата, при необходимостъ да се плаща на придружаващитѣ пастири и говедари и т. н. Това е струвало най-малко 2—3 седмици време, презъ което време не рѣдко добитъкътъ се е разболѣвалъ и измиралъ. Въ Трапезунтъ е трѣбвало да се чака параходъ. Товаренето е ставало само въ тихо време и то съ мауни, защото Трапезунтъ, както и останалитѣ турски черноморски пристанища, е безъ кей. Отъ Трапезунтъ се пжтува до Цариградъ други петъ дни. Като така, въ най-добъръ случай, следъ много времегубене и перипетии, добитъкътъ пристига въ Цариградъ следъ 1 месецъ, изтощенъ и често негоденъ като търговска стока.

Подобенъ пжтъ сж изминавали произвежданитѣ въ Анадола зърнени храни, воскъ, кожи, руди, вълна, яйца и пр. Затова извозътъ имъ е билъ слабъ. Като послѣствие отъ този слабъ извозъ, дължащъ се на голѣмитѣ транспортни разноски и мжченъ пласментъ въ пазарнитѣ и експортни центрове, е било малко и самото производство; защото никой не е билъ склоненъ въ вжтрешностѣта на Турция да влага срѣдства, време и сили за производството на блага, които едва ли ще се пласиратъ. Въ резултатъ: слабо производство, неизгоденъ пласментъ и слаба доходностъ на труда. Послѣдницата е: беднотия. Така е било вѣкове подредъ.

Съ прокарването на новитѣ линии картината се измѣни значително. Строежътъ на новитѣ желѣзници бѣше само частъ отъ една протекционистична политика, провеждана упорито вече почти цѣли 20 години. Тѣзи желѣзници доставиха на много по-евтини цени (тарифитѣ бѣха намалени доста — до

50% в сравнение съ старитѣ тарифи), бързо и сигурно стоки, предметъ на масова консумация и експортъ, къмъ съответнитѣ пунктове. Дойде се до поправяне на съществуващата отъ вѣкове аномалия: да се внасятъ отъ далечна чужбина аграрни произведения, докато въ вътрешността тѣ гниятъ. Като се прибавятъ къмъ това и митата, целящи да покровителствуватъ мѣстното аграрно и скотовъдно производство, ще се разбере защо вносътъ на такива произведения отъ чужбина и частно отъ България, намалѣ до минимумъ. Въ всѣки случай, дойде се до уравнивяване на турския търговски балансъ — явление, непознато открай време. Нѣщо повече, този балансъ започна да показва и активно салдо.

Но за да се получи такова активно салдо, имаше значение не само чисто търговското увеличаване на износа и намалението на вноса. Тукъ изигра известна роля и индустриализацията. Безъ да се впускаме въ подробности, можемъ само да подчертаемъ, че лишената почти отъ всѣкаква индустрия стара Турция, днесъ има около 2000 модерни фабрични предприятия, въ които работятъ надъ 100,000 работника. Подвозътъ на сурови материали, гориво, както и извозътъ на готови фабрики предполага добъръ транспортъ. Тукъ именно желѣзницитѣ изиграха важна роля, каквато играятъ и при транспорта на масови стоки, като руди, въглища, цементъ, дървенъ и другъ строителенъ материалъ и пр.

Така ние виждаме, че въпрѣки много недостатѣци и несъобразности отъ обективно и субективно естество, въ нашитѣ югоизточни съседни се провежда една последователна стопанска политика. Нашата целъ бѣ да се разгледа накратко какво е извършено въ тази насока въ единъ най-важенъ отрасълъ на транспорта — желѣзнопътното дѣло.

---

## LES CHEMINS DE FER DANS LA TURQUIE ANCIENNE ET LA TURQUIE MODERNE.

(Résumé)

La pénétration des capitaux étrangers dans l'Empire Ottoman, s'est effectuée, tout d'abord, dans les domaines de la vie économique où l'on pouvait attendre les plus grands profits. Mais, par la suite, ils envahissent de plus en plus des entreprises et des domaines économiques par l'intermédiaire desquels il était possible d'exercer une influence sur la politique de l'empire lui-même, ainsi que de créer des bases qui permettraient de poursuivre des buts politiques et particulièrement coloniaux, confinant même avec les idées de domination mondiale.

Justement, dans cette seconde période, de grands investissements de capitaux ont lieu pour la construction de chemins de

fer cela se voit du fait que, à la veille de la guerre de 1914, des 1575 millions de francs-or, représentant les capitaux étrangers investis en Turquie, 65% environ étaient investis dans les chemins de fer.

Chronologiquement, c'est la France qui la première a investi en Turquie de grandes sommes. Le capital français a pénétré tout d'abord comme capital financier — dans les emprunts d'état et dans les banques. Peu à près, les capitaux anglais pénètrent également, non seulement dans les emprunts d'état et les banques, mais aussi dans les entreprises commerciales et les constructions ferroviaires principalement dans la région de Smyrne et en Thrace.

Plus tard apparaissent les allemands. L'époque de leur pénétration économique coïncide avec les années 80 et 90 du dernier siècle, lorsque la Deutsche-bank put rivaliser avec succès avec les capitaux étrangers anglo-français, représentés par la Banque Ottomane. Ainsi les allemands obtinrent le droit de construire le chemin de fer d'Anatolie, d'Ismid à Ankara dès 1888. Cette ligne fut achevée en quatre ans et les allemands obtinrent la concession de sa continuation dans deux directions, à savoir : d'Ankara à Kaïssarié et de Eski-Chékhir à Konya, cette dernière faisant partie de la ligne, projetée depuis longtemps, de Bagdad. Il faut remarquer ici comment le capital allemand a agi méthodiquement et selon un plan établi. Tout cela créa une certaine inquiétude en France et en Angleterre, d'autant plus que la Turquie, politiquement et militairement, se liait de plus en plus avec l'Allemagne.

Il serait exagéré de dire que la construction de lignes sur la base de la concession est d'un profit absolu pour le pays concédant la construction et l'exploitation. Tout d'abord, les garanties kilométriques ont été une clause lourde et incommode pour la Turquie elle-même. La pratique montre que de pareilles clauses sont toujours défavorables pour le pays donnant la concession. Non seulement les sandjaks, que traversait la ligne, ont été chargés de couvrir les frais, selon ces garanties mais beaucoup d'autres sandjaks également, qui ne tiraient aucun profit de ces lignes, ont dû payer parfois de grosses sommes. Comme garantie, l'état a émis et donné aux concessionnaires des obligations, a engagé ses revenus douaniers et autres. Tout cela a été un pesant fardeau économique pour le pays, et les nouvelles lignes, autant elles ont été utiles en accroissant les exportations, autant elles ont été nuisibles en augmentant les importations qui, sans cela, ne payaient presque pas de droits d'entrée.

La ligne de Bagdad ne fut achevée qu'en 1940. A la veille de l'établissement du régime républicain, la Turquie avait en tout 4155 km. de lignes de chemine de fer.

La Turquie républicaine a trouvé les forces et les moyens de résoudre un double problème important, à savoir : 1) l'étatisa-

tion des chemins de fer et 2) de construire de nouvelles lignes, d'après son propre plan et avec ses propres moyens. En forçant les capacités de paiement du peuple turc, on a pu, dans un bref délai, racheter non seulement les lignes des compagnies étrangères, mais, en 15 ans, on a construit encore 3000 km. de nouvelles lignes environ, c'est ce qui, sous l'ancien régime, aurait exigé 4 fois plus de temps. Dans la période en question, de 1924 à 1940, on a construit les lignes suivantes :

Ankara—Kaïssarie	296 km.	Ouloukychla—Kaïssarie	173 km.
Sivas—Kaïssarie	198 "	Sivas—Diarbekir	396 "
Fevzi-Pacha—Malateà	250 "	Affon-Karah.—Karakieui	210 "
Kutakhia—Balikesser	249 "		

La nouvelle Turquie a également appliqué une pareille politique de nationalisation des entreprises dans d'autres domaines éconoques. Ainsi s'est renforcée l'indépendance à l'égard des capitaux étrangers.

La Turquie contemporaine a reçu de l'ancien régime un réseau ferroviaire de 4083 km., ayant une densité de 5,3 km. sur 1000 km. carrés. La partie orientale du pays n'a eu pour ainsi dire aucune ligne de chemin de fer. L'état des chemins de fer comme les finances du pays étaient très inférieurs aux exigences d'une vie intensive et moderne.

La Turquie républicaine a pu doubler la longueur de ses lignes ferroviaires et les améliorer. En outre, l'État est devenu l'unique propriétaire du réseau ferroviaire, ce que est un succès incontestable. Les nouvelles lignes ont été construites en tenant compte des intérêts communs économiques et politiques du pays. Ce sont les lignes de Ouest—Est qui sont les artères primordiales et de ces lignes on a construit des embranchements vers les ports de la Mer Noire et de la Mer Levantine. En outre, il faut souligner l'achèvement de la ligne de Bagdad (1940).

Le progrès réalisé peut être constaté par l'augmentation du nombre de voyageurs (70% de 1933. jusqu'à 1935.), ainsi que par une augmentation du transport de marchandises pendant la dite période.

Il est vrai, le coefficient d'exploitation reste encore assez bas, le parc mobile est très insuffisant. Malgré cela, le progrès est évident, le transport de marchandises vers le port d'Istanbul et vers les autres points d'exportation est devenu rapide, sûr et bon marché; le bilan commercial est déjà constamment actif—un fait qui n'était pas connu dans la Turquie avant l'avènement du régime républicain.

Pour bien comprendre la politique de voies et communications de la Turquie contemporaine, il faut la considérer comme une partie d'une politique protectionniste intégrale. Cette politique a déjà donné des résultats considérables.