

Ани

Ииж. Н. СЕЛИМИНСКИ

ЖЕЛѢЗЕНЪ ПЪТЪ СЛИВЕНЪ ВАРНА

Желѣзнопътната ни мрежа е доста голѣма, дълга, но не е правилно развита, като *средство за всестранната економическа-стопанствена, промишлена и търговска експлоатация на страната*. Тя не отговаря напълно на назначението си: да е мощно съобщително орждие, което да способства за повсемѣстното запазване и засилване на съществуващото производство и създаване ново такова, както и за лесната обмѣна и равномѣрното му разпредѣление въ малката ни страна. Нѣмало е отначало строго опредѣлена строителна желѣзнопътна програма, по която планомерно, цѣломѣрно и цѣлемѣрно постепенно да се развива желѣзнопътната ни мрежа, а строежътъ на желѣзници е ставалъ по случайни съображения — безъ огледъ на общата повсемѣстна експлоатация на страната. Последици отъ това сж: западането на нѣкогашни цвѣтещи градове; слабото използване на земнитѣ богатства — гори, мини, море, рѣки; слабото производство и неравномѣрното му разпредѣление, вследствие на които се явява значителна разлика въ ценитѣ на еднакви предмети изъ разнитѣ области на малката ни държава и най-сетне, предпочитането на коларския и автомобилния превози предъ желѣзнопътния и то въпрѣки лошитѣ шосета. Тѣй че не бива да се суетимъ и самооболщаваме отъ статистиката, сравнявайки нашата желѣзнопътна мрежа по дължина съ западноевропейскитѣ, безъ да се вземе предвидъ главното качество на всѣка желѣзнопътна мрежа — *пригодността ѝ къмъ економическата експлоатация на страната*, — което за нашата мрежа стои по-долу отъ единицата — коефициентъ за правилно сравнение. И когато въ странство при добри шосета се говори за автомобилна конкуренция и причинитѣ ѝ, у насъ при лоши