

ширността на земното кълбо. Тъ свързват мѣстопроизводствата на сурови материали и горива съ самитѣ индустриални предприятия. Последнитѣ пъкъ непосредствено сж свързани съ консумативнитѣ центрове на тѣхнитѣ произведения и то до такава степенъ, че желѣзницата отива въ почти всички по-значителни предприятия, въ самата фабрика, да доставя на самото мѣсто докаранитѣ отъ далечни разстояния сурови материали и горива и да вземе отъ тамъ произведенията, за да ги отнесе непосредствено до консумативнитѣ центрове.

Доколко желѣзницитѣ сж единъ съществень чинителъ за развитието на индустрията, ще ни покаже примѣрътъ съ нашата страна, въ която развитието на индустрията е тѣсно свързано съ силното развитие на Б. д. желѣзници.

Всички данни, които следватъ, както за желѣзницитѣ, така и за трафика и приходитѣ, се отнасятъ само до нормалнитѣ линии на Б. д. желѣзници. Тѣсноколейнитѣ не сж взети предъ видъ, защото тѣхниятъ трафикъ е слабъ и не представлява за случая интересъ.

Развитието на ж. п. мрежа и на сточния трафикъ на Б. д. желѣзници сж се движили отъ 1894 година до края на 1935 година както следва:

Години	Срѣдна експлоатирана дължина на ж. п. мрежа — клм.	Превозени тона; брой.	Изминати тонни-ккм.	Тонни-ккм. на 1 клм. срѣдна експлоатирана дължина отъ мрежата	Срѣдно пропжтувано разстояние отъ 1 тонъ
1894	516	391.345	33.067.170	64.083	84.5
1900	1.075	598.191	49.857.928	46.379	83.4
1911	1.908	2.037.448	270.358.371	141.694	132.7
1920/21	2.205	1.814.050	341.018.894	154.657	188.0
1925/26	2.305	2.719.184	480.654.857	208.256	177.2
1929/30	2.405	3.683.580	675.077.691	280.698	183.3
1931/32	2.601	3.475.477	645.671.315	247.668	185.7
1933/34	2.724	3.299.994	622.419.840	228.495	188.6
1935	2.800	3.204.726	619.604.809	221.287	193.3

Горнитѣ данни показватъ едно системно увеличение на сточния трафикъ, много по-бързо отъ развитието на ж. п. мрежа.

Това увеличение стига своя максимумъ презъ 1929/30 г. Увеличено е не само количеството на превозенитѣ стоки, но сжщо така, и даже повече, сж увеличени изминатитѣ тонни-километри, което се дължи на по-дългото срѣдно пропжтувано разстояние отъ единъ тонъ стока. Съ това тоннитѣ-километри на 1 клм. срѣдна експлоатирана дължина, съ което се изразява и интензивността на трафика, сжщо сж увеличени.

Това увеличение е признакъ за развитието на стопанския животъ въ страната, за неговото интензивиране, за което една отъ причинитѣ сж желѣзницитѣ.

Извършенитѣ за индустриалнитѣ предприятия презъ тѣзи години превози, състоящи се отъ сурови материали, фабрикати и машини за обзавеждане, при приблизителни изчисления, що се отнася до първитѣ години, възлизатъ на следнитѣ количества:

Години	Превозени тона	Години	Превозени тона
1894. . .	18,000	1929/30 . . .	897,000
1900. . .	95,000	1931/32 . . .	1,429,500
1911. . .	380,000	1933/34 . . .	1,258,408
1920/21. . .	580,000	1935 . . .	1,258,426
1925/26. . .	630,000		

Горнитѣ данни ни даватъ достатъчна представа за размѣра на трафика, който се извършва за българската индустрия. До 1931/32 год. трафикътъ за индустрията непрестанно се увеличава. Презъ 1933/34 год., което съвпада съ периода на най-острата стопанска криза у насъ, има за пръвъ пътъ едно намаление на трафика по Б. д. желѣзници и на този, извършенъ за индустрията.

Презъ 1935 година положението на трафика остава почти сжщото. Върху намалението на трафика следъ 1931/32 год., освенъ стопанската криза, има влияние и автомобилниятъ превозъ, който се използва отъ индустриалнитѣ предприятия за извозване на по-ценнитѣ фабрикати.