

би следвало да прибавимъ и превоза на кржгло 6000 тона руди, приходътъ отъ които възлиза на 1,230 хиляди лева.

Трафикътъ на Б. Д. Ж. презъ 1935 год. за индустрията, въ широкъ смисълъ, възлиза на 2.035.187 тона. Сравненъ съ общия трафикъ отъ стоки за сжщата година, който е 3.294.726 тона, той представлява 63%.

Постжпилитъ презъ 1935 год. общо приходи отъ трафика, който дава индустрията, възлизатъ на 446,153 хил. лв. срещу общо постжпили приходи отъ превоза на стоки по Б. Д. Ж. отъ 706,636 хиляди лв. Приходитъ отъ превозитъ на индустрията спрямо общо постжпилитъ приходи отъ стоки съставляватъ, както самия трафикъ 63%. Това е едно твърде интересно явление. То се дължи предимно на платенитъ отъ екстрактивната индустрия превозни такси, които, въ сравнение съ количествата, които тази индустрия превозва, сж сравнително твърде низки, първо защото стойността на произведенията на екстрактивната индустрия е низка, поради което и превознитъ такси на единица тегло отъ нея сж низки, и второ, защото за развитието на тази индустрия желѣзниците правятъ сжщественни жертви, като произведенията на голѣмата частъ отъ нея се возятъ по желѣзницитъ подъ костюмитъ имъ превозни разности.

Даденитъ до сега цифри за трафика, който индустрията дава на Б. Д. Ж., и приходитъ, които последнитъ получаватъ отъ него, изразяватъ връзката на българската индустрия съ желѣзницитъ и благоприятното действие на желѣзницитъ за развитието на индустрията, както и това на индустрията за увеличение и интензивирание на трафика на желѣзницитъ. Това последното пъкъ има грамадно значение за опредѣляне размѣра на тарифитъ за превозъ на стоки. Желѣзниците иматъ голѣми постоянни разходи, които се извършватъ независимо отъ количеството на трафика: погасяване на вложеня капиталъ, поддържане на пжтя, зданията, разходи за персоналъ, осигуряване на минималния брой влакове, пжтнишки и сточни, по дадена линия, даже и при слабъ трафикъ, поддържане на подвиженъ материалъ и пр. Всички тѣзи разходи, когато се разпредѣлятъ върху малкъ трафикъ, сж по размѣри твърде високи за единица трафикъ. При голѣмъ трафикъ тѣхното разпредѣляне става върху много по-голѣмъ брой единици трафикъ, поради което на единица трафикъ се пада по-малкъ размѣръ отъ тѣхъ.

Превозоспособността на една ж. п. линия, съ сжщитъ съоржжения, здания и пос-

тояненъ персоналъ, е твърде голѣма. При еднакви постоянни разходи за пжтя, зданията и частъ отъ персонала, интензивността на трафика може нѣколко десетки пжти да се увеличи. У насъ, съ изключение на нѣкои части отъ линии само и то въ твърде ограниченъ брой, превозоспособността на останалитъ линии е още твърде голѣма и за изпълнение на тѣхния превозенъ капацитетъ има възможность за пускане нѣколко пжти повече влакове. При интензивенъ трафикъ се използва сжщо много по-добре и превозниятъ паркъ на желѣзницитъ.

Когато всичко това е на лице, има възможность и желѣзопжтнитъ тарифи да се намаляватъ. Това особено е вѣрно, когато желѣзницитъ сж държавни, защото тогава тарифната имъ политика е въ хармония съ общата стопанска политика на държавата и съ нея не се цели реализирането на печалби, а самоиздръжката и техническото усвѣршенствувание и развитие на желѣзницитъ.

Желѣзницитъ, освенъ като транспортно срдѣство, съдействуватъ за развитието на българската индустрия още и съ консумацията, която тѣ правятъ на голѣми количества индустриални произведения. Отъ общо разходи за 1935 година по експлоатацията на нормалнитъ линии 899.501 хиляди лева, 433.632 хиляди лева сж изразходвани за материални разходи, което представлява 48%, а останалото е за персонални разходи. Действително една частъ, доста значителна, е за доставки отъ странство, но по-голѣмата частъ отъ тѣзи разходи сж извършени за доставки отъ България и то значителна частъ отъ българската индустрия. Така че Б. Д. Ж., като най-голѣмо стопанско предприятие въ страната, сж сжщевременно и единъ голѣмъ консуматоръ на произведенията отъ мѣстната индустрия.

Развитието на българската индустрия следователно е тѣсно свързано съ развитието на Б. д. желѣзници. Последнитъ сж единъ отъ сжщественитъ чинители за нейното развитие, а индустрията е единъ отъ най-добритъ клиенти на желѣзницитъ за увеличение на тѣхния трафикъ. Тѣзи връзки, които сж установени и въ тарифната политика на желѣзницитъ отъ създаване на желѣзопжтната мрежа, сж дали благоприятно въздействие за напредъка на материалната култура на българския народъ. Тѣхното отражение благоприятно се чувствува и въ напредъка на самия български народъ, въ полето на неговото стопанско и културно развитие.