

бимъ, за да бждемъ принудени по-после да го възстановяваме наново като плащаме скъпо.

Ние смѣтаме, че се намираме при положение, което не позволява да се отлага; налага ни се да се организираме, за да намѣримъ необходимитѣ кредити, за да поправимъ и завършимъ нашата шосейна мрежа.

Понеже за държавнитѣ пѣтища необходимата сума 1,013,000,000 лв. и вече проспахме известно време, което ние считаме за загубено, програмата на работата трѣбва да бжде устроена по начинъ, че всички работи по тия пѣтища да бждатъ привършени въ 5 години, като всѣка година ни се гарантира една сума отъ 200,000,000 лв.

Програмата относително работитѣ по общинскитѣ пѣтища може да бжде реализирана въ 10 години най-много, или годишно се строи за 314,000,000 лева.

Источникитѣ за необходимия кредитъ, ако не се намѣрятъ чрезъ заемъ трѣбва да се прибѣгне до създаването на специални временни приходи, както много държави сж правили тоза до сега, и продължаватъ да практикуватъ още повече сега, когато преустройватъ своитѣ мрежи споредъ техниката на модерния пѣтъ.

Единъ пѣтъ завършена цѣлата мрежа, въ редовния бюджетъ трѣбва да се предвиждатъ годишно действително необходимитѣ суми за подрѣжка, които за държавнитѣ пѣтища ще бждатъ равни на числото на километритѣ умножено на 35,000 лв., или не по-малко отъ 200,000,000 лв, още първата година, а за общинскитѣ сѣщо не по-малко отъ 200,000,000 лв.

Днесъ вмѣсто да се предвижда въ бюджета за подрѣжка по 30—35,000 лв. на километъръ, предвижда се само по около 4,000 лв. сума, която подъ редъ години далечъ не е достигнала, вследствие на което пѣтищата бѣха изложени на систематическа развала, и то въ епохата, когато движението неимоверно нарастна и стана по интензивно, а сѣщевременно и превознитѣ срѣдства се промѣниха, като станаха повзискателни. Ние следователно пренебрегнахме нашитѣ пѣтища, тъкмо тогава, когато стопанското ни възраждане се развива съ голѣма експанзивностъ, а съ това и нуждата отъ пѣтищата стана по императивна.

Въ до тукъ изложеното истѣкнахме че, за да можемъ въ 10 години да завършимъ нашата шосейна мрежа, като сѣщевременно подѣржаме въ добро състояние готовитѣ пѣтища, ние трѣбва годишно да разполагаме съ следнитѣ кредити;

I. Държавни пѣтища:

За направа на нови . . .
За поправка лоши пѣтища 202,000,000 л.
За подрѣжка на готовитѣ 200,000,000 „
Всичко годишно 502,000,000 л.

II. Общински пѣтища:

За направа на нови и по-
правка на лоши пѣтища 314,000,000 л.
За подрѣжка на готови
въ първитѣ години . . 200,000,000 л.
Всичко годишно 414,000,000 л.

или общо 916,000,000 лв. Въ тая цифра нѣма нищо чудно нито страшно. Въ кредита за общинскитѣ пѣтища най-главнитѣ ресурси сж пѣтната повиностъ, за това съ този кредитъ лесно можемъ да се справимъ. Обектѣ за внимание представлява кредита необходимъ за държавнитѣ пѣтища, за който трѣбва да се намѣрятъ источники.

Това подчертаваме по най-решителенъ начинъ, за знание на факторитѣ въ страната и за да бжде осветлено общественото мнение, което като се вслуша въ тяжеститѣ на данѣкоплатеца, и като се намира въ неведение касателно финансовата стойностъ на пѣтищата, поставя се въ недоумение по отношение на виновницитѣ за лошото състояние на нашитѣ пѣтища.

Ние заявяваме по най-категориченъ начинъ, че пѣтната проблема, както въ странство, така и у насъ, се слага главно като проблема отъ финансовъ характеръ, понеже техническата страна на проблемата е разрешена.

Разрешението ѝ въ положителна смисълъ не е въ зависимостъ само отъ финансовата мощъ на известна държава, както би се схванало на пръвъ погледъ, но и отъ други условия, които се криятъ въ културата и съзнанието на нацията да умѣе да преценява правилно и ясно своитѣ стопански нужди и срѣдствата за удовлетворяването имъ.

Въ една останала на задъ въ културно отношение страна, като нашата, въ