

МОДЕРНИЯТ ПРЕДПРИЕМАЧ:

ИВАН ГРОЗЕВ И ПЪРВОТО БЪЛГАРСКО СТРОИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО



доц. д-р Василка Танкова

В моето изказване ще се опитам да проследя връзката между биографията на Иван Грозев и модерното предприемачество в България от края на 19 век. За тази цел избрах участието му в първото Българско строително дружество, което, макар да просъществува едва ок. 6 години – от 1885 до 1891 г. – създава факти, илюстриращи характерните черти както на самото предприемачество, така по-общо и на българския капитализъм.

Когато се захваща с инициативата, Грозев е на 48 години, стопанският му опит включва една успешна текстилна работилница (обозначавана като фабрика) с модерна технология по немски образец (1871-1877), първата, разрешена през 1883 г. от Народното събрание, концесия за експлоатация на държавната каменовъглена мина при с. Мошино, включваща намерението му за построяването на дековилен път, председателството (от 1884 г.) на комисията по построяването на паметник на Васил Левски. През 1885 г. се впуска в най-рискваното предприятие на своя живот, за което няма опит, но има вяра, че ще промени бъдещето на хората към по-добро. През тази година въпросът на въпросите в Княжеството е построяването на железопътната линия Цариград-София-Вакарел. Тази железница, част от международния коридор Виена-Цариград има своя собствена драматична история, но нейното построяване завинаги ще се свърже с името, предприемаческия дух и визионерството на Иван Грозев.

През 19 и началото на 20 век железниците са символът на модерното и на прогреса. Те стават приоритет и в строителната и модернизационна политика на българските правителства. Въпросът, откъде да минат някои

железопътни линии, е силно политически, доколкото тук се кръстосват интересите на великите сили, които оказват натиск върху българското правителство. Княжеството не е свободно в избора на първата железница, а наследява според Берлинския договор задълженията на Турция към Австро-Унгария и компанията на Източните железници, задължаващи го да прокара минаващата през българска територия отсечка на международната линия Виена-Белград-София-Цариград. В Берлинския договор не е посочено точно откъде да мине железницата. Австро-Унгария налага чрез предварително договаряне със Сърбия в свой и на Сърбия интерес трасето Белград-Ниш (с разклонение Враня-Скопие)–Пирот-София-Вакарел, вместо трасето София-Кюстендил-Скопие, за което настояват българските държавници, за да установят пряка връзка с Македония и с пристанището Солун. През 1883 г. четирите заинтересовани държави сключват конвенция, с което трасето през България е окончателно утвърдено, а барон Хирш се отказва от претенциите си да строи и експлоатира участъка.

На 31 ян. 1885 г. НС утвърждава закона за железниците в Княжеството, с който железните пътища в България са собственост на държавата и се експлоатират от нея. Постройката и начинът на построяване се определя от НС. Същият ден парламентът приема на трето четене и Законът за направата на жп линия Цариброд-София- Вакарел. Чл. 6 на Закона казва, че стойността на линията не може да надминава сумата 17 млн лв, или на км по 150 х. лв. За осъществяване на постройката на правителството се разрешава кредит от 17 млн, от които 10 от резервния фонд, а 7 млн могат да се добият чрез вътрешен или външен заем. В чл. 11 се определя построяването на железницата да се отдаде на търг по общите правила на публичните търгове, като във всички случаи на търга, при равни условия, се предпочита българския предприемач.

В изпълнение на закона, публичният търг се отваря на 10 май 1885 г., в 10,30 ч. в зданието на НС от министър-председателя Петко Каравелов и министрите Радославов, Илия Цанов и Райчо Каролев и в присъствието на многобройна публика. До 11 ч. никой не подава оферта и затова Каравелов обявява почивка до 12,30 ч. До това време оферти подават три чуждестранни компании – на Фир-лил (Филвил), Гюйо и Губонин. МС отхвърля и трите оферти - едната поради не спазване на условията, другата защото не е внесла депозит, а третата заради неизрядна документация. По решение на министрите търгът се пренасрочва за 14 май.

Сега е време да кажа, че развоя на въпроса с постройката на железницата се следи изключително внимателно не само от политическите кръгове, но и от деловите среди и обществото като цяло както в Княжеството, така в Източна Румелия, а и в чужбина. Общо изразеното мнение сочи страх и подчертана враждебност спрямо възможността държавната поръчка да бъде взета от чужди компании. Нека припомним, че годината е 1885. Дали ще се обсъжда строителството на железницата, или пък ще става дума за тържество по повод гибелта на Хр.Ботев, или за пренасянето костите на великия покойник Раковски, или за поклонение пред подвига на ХаджиДимитровата чета на Бузлуджа, активният публичен речник указва, че национализмът се е утвърдил като господстваща форма на масовото съзнание. Затова никак не е изненадващо, че спечелването на търга от български капиталисти се посреща с бурно „Ура!“ и аплодисменти в залата на Народното събрание, а печатът го оценява като неоспоримо свидетелство пред света за „народний наш гений на търговска предприемчивост“, знак за „превъзходство спрямо окръжаващите ни народи и държави“, като „спасение на народната наша чест под крилото на Меркурия, като (българите) дадоха на чужденците да разберат, че тука не е място за гешефтари, Хиршовци и Поляковци“.

Нека все пак да видим как е осигурена тази победа на българския народ. На 13 май, един ден преди насрочения публичен търг, насърчен недвусмислено от министър-председателя Каравелов и директорът на БНБ Иван Ев. Гешов, Иван Грозев успява да убеди още 28, главно софийски крупни търговци и предприемачи да съставят дружество и да участват в търга. Същият ден, като поръчителстват един за друг, те бързо и без необходимата формална ипотека изтеглят от БНБ всеки по 4 000 лв., за да внесат необходимия за търга депозит. Сред основателите на дружеството са известните със стопанската си предприемчивост дейци като братя Сребърникови (от Самоков), Петко Горбанов, Никола Странски, Д.П. Съселов, Д.Х. Манов, братя Прошек, братя Лазарови, братя Дамянови, братя Унтерберг, д-р Асен Шишманов, Ганчо Гаврилов и пр. Търгът се провежда на следващия ден, 14 май, и на него се явява отново компанията Фир-лил (Филвил), която определя за постройката 18 500 000 лв, а новосъздаденото дружество предлага изгодната цена от 16 990 000 лв., като приема и всички условия на правителството. Разбира се, търгът се спечелва от българското дружество.

Всъщност, замислено ad hoc, сдружението на практика все още не съществува, а преди предстоящото сключване на контракта с държавата, за около 2 седмици, то трябва да се конституира, да си изработи устав, да събере уставен капитал, да договори поемните условия с правителството. По тези въпроси Грозев започва консултации, в които като доброволни юристи участват д-р Константин Стоилов и Яков Геров, от страна на правителството - д-р Радославов, д-р Вачов и директорът на обществените сгради княз Хилков, с писмени препоръки към Грозев се включва и Григор Начович, български дипломатически агент в Букурещ по това време. Идеята на Стоилов и Начович, споделяна и от Грозев, е дружеството да се организира като командитно с акции, да има свободата да сключва заеми, да се предоговори прекаления административен контрол на правителството, предвиден преди появата на дружеството в случай, че постройката се поеме от чужда компания. Княз Хилков обаче се противопоставя на всички предложения, дори и на факта, че става дума именно за съдружие и настоява контракта да се сключи само с предприемача Грозев.

Доколкото към текущия момент в Княжеството не са уредени и не са законово регламентирани въпросите около стопанското сдружаване на гражданите (Търговският закон ще бъде приет през 1897 г.), при организацията на първото Българско строително дружество се оглеждат опита на българите през Възраждането, текущите европейски практики и разнопосочните виждания на малцината компетентни по темата юристи, които са и водещи политици. Резултатът е, че дружеството започва да действа като командитно, а след това се конституира като анонимно (акционерно). Извън това княз Михаил Хилков надделява и правителството сключва контракта не с дружеството, а с Иван Грозев в личното му качество на предприемач.

За сключването на контракта Народното събрание е свикано на специална извънредна сесия на 28 май 1885 г. На 3 юни, единодушно, без обсъждане и с аklamации парламентът одобрява Контракт за направата на линията, с общо предприятие, изцяло, между г-н Петко Каравелов, министър на финансите и г-н Васил Радославов, министър на правосъдието, действащи от името и за сметка на княжеското българско правителство, от една страна, и г-н Иван Грозев, действащ от свое име. Контрактът съдържа 9 члена, с които се фиксира цената на постройката,

редът на приемането, отчитането и заплащането на свършената работа. Същественото е, че се дава възможност при случай сумата от 16 990 000 лв. да се увеличи или намали. Срокът за постройката е определен на 18 месеца.

Няколко дена след сключването на контракта, на 6 юни, дружеството организира акта на първата копка на жп линията на мястото, където се предполага, че ще бъде софийската гара – на ½ км на дясно от ломското шосе. Тържеството започва с молебен в присъствието на княза, депутатите, министрите, висши чиновници и няколко хиляди граждани и селяни. След молебена княз Александър копва няколко пъти, последван от министрите, а няколко работници изнасят пръста. Дружеството, от своя страна, дава на гостите богата „закуска“, за която д-р К. Стоилов записва в дневника си: „ние всяка работа започваме с веселба, ама да видим!“

И наистина, от самото начало работите не тръгват добре. Първият проблем идва от надценяването на финансовите възможности на инициаторите. Първоначално 29-те основатели на дружеството отказват да приемат нови членове, но скоро се разбира, че нямат средства и не биха могли да покрият сумата от 10% за уставния капитал -1 700 000 лв. На обявената подписка за нови акции (на стойност 521 хиляди лв) се отзовават малцина и въпросът продължава да тежи, тъй като в случай, че не се явят достатъчно покупатели, основателите са задължени да разпределят помежду си непродадените акции. Това произтича от статута на дружеството, което според утвърдения с княжески указ (№84 от 14 юни 1885 г.) Устав се припознава за анонимно, с название „*Българско строително дружество за наравата железницата Цариброд-София-Вакарел*“. Постановленията на устава обаче за заемки от различни практики и регламентират дружеството ту като акционерно, ту като командитно. Разногласия и дори раздори сред членовете възникват и във връзка с назначенията в администрацията и избора на Управителен съвет.

Положителен факт, гарантиращ бъдещето на дружеството е, че Ив. Грозев е уставно признат за несменяем председател на Управителния съвет и без него позволенията за дружеството може да се отмени, може и контрактът с правителството се анулира. Това е важно да се подчертае, тъй като оттук насетне от личните действия и инициативата на Грозев ще зависи успехът или провалът на цялото предприятие. А началото не е много обнадеждаващо, макар че първите два търга за земените работи и

сухите зидове между румелийската граница и Вакарелската станция, включително и мостовете при „Побит камък“, се провеждат успешно. Но през септември е провъзгласено Съединението, следва Сръбско-българската война и към края на 1885 г. строителството на линията спира изцяло. В началото на 1886 г. държавната хазна е празна, правителството не може да плаща свършената работа, нито да плати поръчаните в чужбина материали, а дружеството няма пари. Появява се вероятност една белгийска и една германска компании да вземат постройка на жп линията от строителното дружество. В настъпилата кризисна ситуация, силно насърчен от директора на БНБ Ив. Ев. Грозев, Грозев предприема няколко решителни стъпки.

Най-напред ликвидира БСД, като успява да нареди така щото общото събрание да вземе решение за закриването му. И тъй като контрактът с държавата е на негово име, той основава ново дружество със статут на командитно с акции под названието „Българско строително дружество Иван Грозев и сие“. То е утвърдено от правителството на 30 март 1886 г. и регистрирано по-късно в СОС на 25 юни. От стария управителен съвет са отстранени неподходящите членове, новият управителен съвет става несменяем, с право да сключва заеми, в състава му влиза (чрез представител) най-крупният акционер Евлогий Георгиев, който до това време е закупил акции на стойност 654 000 лв.

За да оздрави финансовото състояние на дружеството Ив.Грозев заминава в Букурещ за лична среща с Е.Георгиев. Резултатът от разговора между тях е, че старият banker дава парична гаранция на дружеството пред БНБ, негов представител в УС става д-р Стоян Данев, впоследствие дава и няколко заема на дружеството. Работите потръгват и към края на 1886 г. БСД „Ив. Грозев и сие“ обявява търговете за построяването на гарите (станции) на Цариброд, Драгоман, Сливница, София, Нови хан и Вакарел на обща стойност 294,000 лв. В Австро-Унгария и Германия са поръчани част от вагоните и релсите за железницата. Дружеството на Ив.Грозев обаче е орисано да работи в условията на продължаваща криза. От септември 1885 г. до лятото на 1887 г. държавата, обществото и стопанството преживяват от криза в криза. Опитите на правителствата да сключат някакъв външен заем са подвластни на противоречивите позиции на великите сили по избора на нов български владетел. В преговорите за

заем от Англия и/или Австро-Унгария е включен лично и Грозев (заедно с Никола Странски пътуват на два пъти до Виена).

Преговорите през 1886 и 1887 г. са неуспешни и на помощ отново се явява Евлогий Георгиев, който към април и май 1887 г. отпуска още два заема по 300 000 лв. Изключително важно, от гледна точка на усилията на БСД да се справи с финансовите затруднения, е обстоятелството че след абдикацията на княз Александър, в годината на регентството и след избора на новия княз и съставянето на Стамболовото правителство през август 1887 г., министър във всички кабинети е Григор Начович. Заел се с логистичната подкрепа на Грозев и неговото дело още от самото начало през 1885 г., в целия период на построяването на железницата през 1888 г., а и след това в периода на уреждането на финансовите спорове между дружеството и правителството до 1891 г., Начович е човекът, който с конкретни действия допринася за успешния завършек на Грозевото предприятие. В качеството си на титуляр на финансовото министерство той на няколко пъти авансира работите на дружеството, без да е задължен за това от контракта. Когато Стамболов, подведен от директора на обществените сгради инж. Петко Николов и секретаря на МС Богдан Горанов, се опитва чрез решение на МС да наложи на Грозев по 100 х. лв глоба на месец задето не е свършил линията навреме (а всъщност за да фалира дружеството), Начович е този, който бламира решението и отървава Грозев от партизанското безочие на противниците му.(Горанов искал подкуп, а П. Николов искал да бъде директор) В тази връзка Начович е записал в дневника си: „Съжалявам, че не можах да му помогна още повече (на Грозев). Той беше първият предприемач на железници българин и аз желяех неговия успех за насърчение и на другите“.

Така насърчаван от едни и хулен от други, предприемачът Грозев упорства, може да се каже със страст, в преследване на целта. И на 25 октомври 1887 г. българската столица е честита да чуе най-после първия локомотив, прекосил готовата отсечка от румелийската граница през Вакарел до София. За случая БСД на Ив.Грозев организира симпатично тържество, удостоено от самия княз Фердинанд. Осем месеца по-късно, на 23 юни 1888 г., тръгва първият български влак между Цариброд – София – Вакарел. На 31 юли 1888 г., в неделя, в българската столица пристига първият европейски влак, тръгнал от Виена, с международни вагони, изпратени от Париж. За откриването на международната линия и

освещаването на БДЖ с влака пристигат г. Лудвиг, председател на австрийските железници, председателя на международните вагони, бившия министър на Сърбия Й. Ристич, писателя Пера Тодорович, журналисти и кореспонденти на Франс прес, Хавас, Пестер лойд, Тан, Фигаро, Тагеблат, Нойе фрайе пресе и пр., които нашироко отразяват знаменателното събитие. Българи, която за две години преживява толкова много и такива драматични събития, че мнозина се съмняват в нейното бъдещо съществуване, сътворява едно от най-блестящите и запомнящи се събития от общоевропейски характер.

ИЗТОЧНИЦИ:

в. Македония, бр.33, 17 авг. 1871 – Ив.Грозев от Карлово: Долуподписаний известявам, че в Карлово е уредена работилница с подобрена технология – по немски образец за изработване на шаяци, платове за рокли, фанели – вълнени и смес, макатлъци (платове за постилане на миндерлъци), възглавници, черги и килими.

в.Левант Таймс, бр.22, 8 юни 1874. – Научаваме се, че Ив.Грозев, родом от Карлово, на когото работниците откриха извънредните кокали и зъби в Ески –Загра, подарил тези вещи за спазване на читалището в този град.

ДА-София – пази документацията за комисията за паметник на Левски. Грозев е председател от 15 февр. 1884 до 23 януари 1889 г.

Иречек, К. Български дневник.1881-1884. Т.2, С., 1995.-В понеделник, 19 март, 1884 г. стана митинг за съединението, свикан с жълти бюлетини за 12 часа в двора пред църквата св.Крал. Правителството запретило на чиновниците, ала всички бяха там. Събраха се към 1500 д. по моето пресмятане (обявени 5 -10000). Затвориха дюкяните, камбаната бие... Първият оратор беше румелийският търговец, калоферец струва ми се, установил се тук Грозев; говори добре от ъгъла на черковния перестил, с уважение към неликите сили и образованите европейски народи, които не могли да поддържат нещо неестествено, ами подкрепяли напредъка, „трябва да станем пак една къща, една фамилия, да ядем на една софра“. После се изкачи Горбанов, изправен на една маса. След това с голям жар говори Петър Станчев.... Избрали бюро с председател Грозев, който да занесе резолюцията на Балабанов, който (пък) на княза.

Данев, Ст. Мемоари. С., 1992, с.82 –съобщава, че през юни 1894 г. по предложение на Грозев в хотел „България“ се извършва тържественото кръщение на новата антистамболовистка Народна партия. (през 1886-1887 г. Данев е представител на Евл. Георгиев в УС на БСД/во.

Маринов, Д. Стефан Стамболов и новейшата ни история. С., 1992, книга втора. – Съобщава, че Грозев е сред опозицията от видни софийски граждани, подписали протестното писмо до екзарх Йосиф за интернирането на владците, 5 ян.1889 г.

Паскалева, В. Българката през Възраждането. С., 1984.

Попов, Р., В. Танкова. (Състав.) Иан Евстр. Гешов. Лична кореспонденция. С., 1994.

Стателова, Е. Евлогий Георгиев и свободна България. С., 1988.

Дневници на Четвъртото и Шестото ОНС, 1885, 1891

Дневници на К.Стоилов и Г.Начович.

Вестници: Марица, Съединение, Търновска конституция, Свобода