

С. С. РОВЧЕВЪ.

Бълари,

*да не даваме желѣзниците си
на гужденците!*

(Българскиятъ печатъ за великата злоба на дена).



(Отпечатъкъ изъ сп. „Българска Сбирка,“ VIII кн. 99 г.)



ПЛОВДИВЪ

Печатница „Единство“ на П. Бжзайтовъ & С-ие

1899.

БЪЛГАРИ,

да не даваме желѣзниците
си на чужденците!

(Българскиятъ печатъ за великата злоба на деня).

Чл. 5. Желѣзнитѣ пѣтища въ Княжеството сѣ собствено притежание на държавата

Чл. 6. Желѣзнитѣ пѣтища въ Княжеството ще да се експлоатиратъ отъ самото Привителство.

Чл. 7. Никакви частни дружества или лица нѣматъ право да построяватъ за своя смѣтка желѣзнопѣтни линии въ Княжеството, или да експлоатиратъ таква за своя смѣтка.

Забѣлка. Отъ горното изключение правятъ само малки клонове съ специално назначение като съединения на мануфактурни или фабрични и други заведеня или рудници, съ главнитѣ линии и не прѣдначинени за обществено ползуване на публиката, за построяката на които се иска разрѣшеніе отъ Народното Сѣбрание.*)

Законъ за желѣзниците съ България.

Единъ грѣмотевиченъ гласъ се раздава изъ цѣла България: „българи, да не даваме желѣзницитѣ си!“ Въ села и градове, въ паланки и столици, въ колиби и богати домове една е думата: „да се не прѣдаваме роби на чужда компания.“ Въ кафенета и клубове, въ домашни и обществени събрания, на митинги и въ частни срѣщи една проповѣдь се чува: „да спасимъ България отъ ярема на желѣзнопѣтнитѣ експлоататори!“ Всички, ама всички обсъждатъ великата злоба на деня: по зарѣзването готовата, искараната линия Пловдивъ — Чирпанъ и по отстѣпване на чужденцитѣ нашата паралелна линия Чирпанъ — Нова-Загора.

Помни читателтъ какъ стои въпросътъ. Бившето правителство на г. Стоилова искаше да откупи линиитѣ на баронъ Хирша: Бѣлово — Пловдивъ, Пловдивъ — Харманлии, Търново-Сейменъ — Ямболъ. То бѣше рѣшило да отърве отечеството ни отъ една грабителска компания, която, вънъ отъ това, че е чужда, че е опитваше да господарува въ страната ни, но и вредѣше и вреди на нашата търговия, на нашето земледѣлие и на нашата индустрия.

Стоиловото правителство бѣше направило за тѣзи цѣль договоръ, споредъ който ний ставахме господари на тѣзи линии (за 59

*) Отъ тѣзи постановления на нашия законъ се вижда, че отстѣпването паралелната линия на чужди компании не само е непатриотично, вредително, сѣщипително, гибелно за страната, но е и противозаконно.

години) и щѣхме да плащаме за този наемъ по 4500 лева годишно на километръ, а за всичко врѣме на откупа около 24 мил. лева.

Съ цѣлъ да се исплатятъ тѣзи пари и още за да се доискаратъ почватитѣ отъ насъ желѣзници и пристанища, между които и линията Радомиръ-Граница, бившето правителство се договори съ нѣколко европейски банки и за единъ конверсионенъ заемъ отъ 290 мил. лева исплащанъ въ 59 год. Въ този заемъ влязаше и досегашния нашъ дългъ отъ около 205 мил. т. е. съ новия заемъ, който се вземаше съ лихва по 5⁰/₀ се исплащаше 205 милиона старъ заемъ по 6⁰/₀ и ни оставахъ около 85 милиона, които щѣхъ да се получатъ постепенно въ три години и щѣхъ да се употрѣбятъ, споредъ нуждитѣ, за доискарване на подкачениитѣ и построяване на необходимитѣ у насъ желѣзници, а сжщо и за откупуване наема на источнитѣ желѣзници, наричани Хиршови, по името на първия имъ строителъ и експлоататоръ.

Читателътъ не е забравилъ още какъвъ ревъ се подигна въ нашето противъ тѣзи два договора на Стоиловото правителство. Наистина, тогава тѣ минахъ прѣзъ министерския съвѣтъ, който ги прие; минахъ прѣзъ народното събрание, което ги одобри и гласува; минахъ прѣзъ санкцията на княза, който ги утвърди; минахъ прѣзъ „Държавенъ Вѣстникъ,“ който ги обнародва. Оставаше едно—да се изпълнятъ... Но ревѣтъ ставаше повече и повече буенъ, свирѣлъ, неукротимъ. За тѣзи два необходими за страната договора правителството на Стоилова бѣше нападнато повече отъ жестоко... И приятели, вчерашни приятели не го пощадихъ. Обвиненията нѣмахъ край, нѣмахъ прѣдѣлъ, нѣмахъ спиръ. Стоиловъ бѣше прогласенъ за подкупенъ, Теодоровъ бѣше подкупенъ, Маджаровъ подкупенъ, Беневъ подкупенъ—всички членове на правителството бѣхъ подкупени, Народ. Събрание бѣ подкунено, Князътъ бѣ подкупенъ. Нѣщо повече: каза се, че България пропада, заробва се економически, че правителството върши едно прѣдателство на българскитѣ интереси — прѣдателство грозно както и окова, въ което врѣме, прѣди години се обвинявахъ съчувственицитѣ на нашата Освободителка... И всичко това защо? Защото се отнемваше отъ ржцѣтъ на нѣмцитѣ една желѣзно-пътна линия, която прѣминава прѣзъ срѣдата на Южна-България и благодарение на която нѣмцитѣ смучатъ най-жизнениитѣ сокове на нашата земя и приготвятъ, съ нея, чрѣзъ нея и съ разни промишленни и търговски комбинации, икономическото робство на България. Какво трѣбваше да направи при такива тежки обвинения Стоиловото правителство? То рѣши да опровергае тѣзи тежки обвинения по единъ прѣкрасенъ начинъ... То се оттегли като даде мѣсто и възможност на клеветниците сами да изпълнятъ договоритѣ—ако сж полезни, самѣ да улищожатъ и да заключатъ по-добри, ако първитѣ сж врѣдителни... Стоиловъ и другаритѣ му не искахъ да носятъ отговорността за изпълнението на договоритѣ, които вървахъ за добри, но които бѣхъ вече разгласени отъ страна на опозицията за съсипителни...

Стоиловото правителство се оттегли и вмѣсто него дойде това на Грекова—Радославова (18-й януарий т. г.). Първата и сжщественна задача на новото правителство бѣше да изпълни сключенитѣ

договори, или, като ги отхвърли, то само да склучи по-добри.. Членоветѣ на това правителство се колебахъ доста: да приематъ ли старитѣ договори—, но тѣ до вчера викахъ противъ тѣхъ и даже ги нарекохъ съсипителни за страната; да склучятъ ли нови—но тѣ можехъ да издѣзатъ много по-лоши и по съсипителни. Инатѣтъ надви надъ благоразумието. Болшинството въ министерството каза: да загине България, но ний не трѣбва да наречемъ добро онова, което е добро, защото веднѣжъ рекохми, че не е добро. Инатѣтъ надви, тържествува. А кой не знае, че ако „гъркѣтъ“ пропада и се съсипва отъ салтаната, сѣщото нѣщо става и съ българина, но отъ ината?“

И правителството на г. г. Грекова—Радославова се рѣши да направи „друго нѣщо.“ То се отказа да изпълни договоритѣ на бившотѣ правителство, тѣ паднахъ—и България се прогласи за спасена. Веднѣжъ „съсипителни“ нареченитѣ договори се унищожихъ, нѣмаше рѣшително никаква причина да се вика противъ бившето правителство на Стоилова; и приятели и неприатели бѣхъ длѣжни да мълкнать. Прѣди всичко „падналия не се удря,“ а този който самъ се е отказалъ да извърши онова, въ което вий сте го обвинявали, не е виновень. Въ подобнитѣ обществени мѣрки, опитванѣто да се взематъ тѣ не дава само по себе си основание за осъждане. Оставаше обаче да се види що ще сторѣжтъ новитѣ властвуующи. Ний ги видѣхме, че тѣ проваждатъ една министерска депутация въ Европа да урежда въпроса за заема и въпроса за желѣзницитѣ. Комахай мѣсець стояхъ въ Виена г. г. Теневъ, министръ на финансиитѣ, и Начовичъ—на земледѣлието и търговията. Мѣсець стояхъ тѣ въ Виена дано не се върнатъ съ праздни рѣцѣ, дано свършѣтъ нѣщо. И... най-послѣ свършихъ. Тѣ склучихъ заемъ за 260,000,000 лева, и вѣето да отърватъ отъ чужденцитѣ експлоатацията на источнитѣ у насъ желѣзници, тѣ се сговорили да имъ дадѣтъ и нашата паралелна линия, та не само да имъ я дадѣтъ, ами и да се задѣлжѣтъ: първо да не строѣжтъ нова линия въ Южна България безъ съгласието на сѣщитѣ чужденци; второ да спрѣтъ паралелната наша линия Пловдивъ—Чирпанъ; трето да строѣжтъ една нова линия отъ Чирпанъ направо до Баронъ-Хиршевици за да се съедини съ нея...; четвърто да не строѣжтъ линията Кюстендилъ—Граница (Македония)...

Дълго врѣме правителственитѣ вѣстници мълчахъ, не давахъ и най-скромнитѣ вѣсти за съдържанieto на договоритѣ. Сѣкашъ бѣше ги страхъ да не издадѣтъ нѣщо, сѣкашъ това бѣше секретъ, тайна, която бѣ необходимо да се пази отъ българския народъ. Най-послѣ истината се раскры отъ „*Новъ Вѣкъ*“, новъ правителственъ органъ, и отъ виенската „*Найе Фрайе Прессе*“, която е органъ на виенскитѣ евреи. Този вѣстникъ даде слѣднитѣ подробности:

„Българското правителство се отказва отъ построяванѣто на паралелната линия Сараново — Пловдивъ — Чирпанъ — Нова-Загора. Но понеже Българското правителство е вече свършило тритѣ четвъртини отъ работитѣ на парчето отъ конкурентната линия измежду Чирпанъ и Нова-Загора, то Българското правителство ще свърши напълно това парче, а освѣнъ това ще съедини и

града Чирпанъ, който се намѣрва на паралелната линия съ станцията Чирпанъ на Источнитѣ желѣзници. Като се свърши това парче, което по тоя начинъ ще отива отъ станцията Чирпанъ прѣзъ града Чирпанъ до Нова-Загора, ще се прѣдаде за експлоатация на дружеството на Источнитѣ желѣзници. Това ще плаща на България за тая желѣзница, дълга 95 километра, единъ наемъ, който захваща съ най-долната сума 700 лева за километръ на година и ще достигне въ оирѣдѣления брой години, до най-големата сума 1500 лева златни. Върху това отгорѣ Българското Правителство ще участвува съ 45 на стотѣхъ въ ония приходи на Источнитѣ желѣзници, съ които би се надминалъ прихода 10,333 лева на километръ. Българското Правителство пъкъ се задължава не само да напустне веднага постройката на паралелната линия Сараново—Пловдив—Чирпанъ, но и изобщо да не прави вече никаква конкурентна желѣзница. Источнитѣ желѣзници изявяватъ, че сж готови да введатъ *конвенционалната тарифа* прѣнасяне на стоки, която тарифа е значително по-евтина (?) отъ сегашната мѣстна тарифа.“

Като положително къмъ горнето нѣкои приведоохъ още и условнието, че скопчванието на парчето Нова-Загора—Чирпанъ съ линията София—Хебибчево нѣма да стане по направление Чирпанъ—София, а по направление Чирпанъ—Одринъ. Това означаваше, че цѣлата желѣзнопътна мрѣжа се обрѣща къмъ Одринъ—Дедеагачъ въ ущрѣбъ на Ямболъ—Бургасъ. И понеже една грѣшка води друга, то още отъ днесъ, ако би се намѣрило Народното Прѣдставителство да утвърди сдѣлката на двамата министри, може се каза, че и линията Ямболъ—Бургасъ се отстъпва на источнитѣ желѣзници, което пъкъ отъ своя страна води отстъпванието и на другитѣ парчета отъ държавнитѣ ни линии, до като единъ денъ не видимъ всичкитѣ си линии въ ржцѣтъ на виенскитѣ и берлинскитѣ евреи.

Върху договора за заема отъ 260 милиона едва ли струва да се спираме, при все че той, споредъ прѣсмѣтанъето на свѣдущи людѣе, не само че не е по-голямъ келиниръ за България отъ колкото преднишня, но е по-неизносенъ. Ако този е съ 5% и прѣднишня бѣше съ толкозь; ако този е съ нѣколко компании чужди и онзи не бѣше съ други; ако емисията на този е 89¹/₂, то той съдържа и тѣй нареченото право за ползуване (*droit de jouissance*) отъ тримѣсечно исплащане лихвитѣ, която прави 1¹/₄ по-долу емисията, така че тя става въ дѣйствителностъ 88¹/₄ когато прѣднишня заемъ бѣше 88¹/₂ т. е. за сто лева, които ще плащамъ сега ще вземемъ само 88¹/₄, а прѣди щѣхме да вземемъ повече, 88¹/₂. Като го смѣтнемъ на милиони, то прави нѣщо 3·250 000 л., които съ новия на г. г. Тенева и Начевича заемъ ний подаряваме на чуждитѣ банки, наши благодѣтели.

Но казахме, ний върху заема не щемъ да се спираме повече. И да не е толкозь износенъ той, загубата му е прѣходяща, врѣменна, българскитѣ народъ, като му даде Господъ една година хубавъ берекетъ, ще я исплати и туй-то. Ний не се стрѣскаме прочее толкозь много отъ тѣзи загуба, за която сегашното правителство щѣше да направи по добрѣ ако я избѣгнѣше, т. е. ако направѣше по-изно-

сень заемъ. Нали поне неговитѣ хора се хваляхъ едно врѣме, че нѣмцитѣ тѣмъ ще дадхтѣ съ много по-ефтини условия пари!

Това, което пзвиква справедливитѣ опасения, което вълнува и плаши до ужасъ българина е договора за желѣзницитѣ... Бившето правителство бѣше уредило въпроса така, што чужденцитѣ се истиквахъ изъ земята ни; давахме имъ 24 милиона и се свършваше тѣхната намѣса: ставахме господари на всички линии въ България; единъ влакъ щѣше да трѣгва отъ София и да си отива направо въ Бургасъ, а не както сега да се спира на нѣколко мѣста за да се промѣня управлението на желѣзнопътното пжтуване: машинисти, кондуктори и пр.; вземахме всички въ наши рѣцѣ; нѣмаше да ни налагатъ своитѣ тарифи за прѣвозъ на пжтници и стоки; когато ставѣше нужда можехме тѣзи тарифи да ги намалимъ за хранитѣ си до най-долна цѣна за прѣвозъ само, да олеснѣхме пзвоза на ефтинитѣ храни и да се помогнѣше на сиромашкото селско население; подигахме духа на българина, който справедливо щѣше да се въехищава като гледа въ България само български желѣзници, само български чиновници по линията, само български езикъ въ сношенията съ тѣзи чиновници, само български, а не турски надписи, по своитѣ станции. Съединението на двѣтѣ България се извършваше на една друга почва, не маловажна: на почвата на нашитѣ икономическо-желѣзнична еднаквостъ. Освѣнъ това отървахме се отъ онова австрийско и нѣмско влияние, което непосредствено се чувствуваше задъ името Хиршовска или Ориенталска компания.

А сега, какво става споредъ новия договоръ? Ний сме длъжни да не доискараме линията Пловдивъ — Чирпанъ, която вече е почти свършена и така да захвърлимъ около 3—4 милиона на вѣтъра; ний сме длъжни да строимъ друга една не нужна линия Чирпанъ — до Хиршовата линия, гдѣто трѣбва да хвърлимъ други около 3 милиона лева; ний сме длъжни не само да търнимъ чуждата ориенталска компания да експлоатира Хиршовитѣ линии, ами и нашата паралелна линия Чирпанъ — Стара-Загора — Нова-Загора се отстжива на ежцитѣ чужденци, които по тозъ начинъ се загиждатъ още повече въ страната ни и ставатъ желѣзнопътни господари у насъ... Най-послѣ сегашното правителство се отказва за 59 години да строи желѣзници каквито ни трѣбватъ въ Южна България, отказва се даже отъ онызи необходима по патриотически причини линия Радомиръ — Кюстендилъ — Македония, която бѣше вече подкачило Стоиловото правителство и която сама по себе си струва колкото сто владици и двѣстѣ училища въ Македония, която щѣше да отърве македонцятѣ отъ злостастнето да отиватъ въ отечеството си България прѣзъ Сърбия, иначе казано щѣше да служи за комшу-капасу на двѣтѣ части на България... Повтаряме, съ новитѣ договори на новото правителство чужденцитѣ нѣмци ставатъ господари на нашитѣ линии, тѣ ще ни заповѣдватъ какви линии да строимъ и какви не...

А туй е най-страшното, най-лошавото.

Синдикатътъ, който е откупилъ отъ Баронъ Хирша помнатитѣ линии, има своята администрация въ Цариградъ, а постоян-

ната му резиденция, мѣстожителство е въ Виена. Това ето що значи : че компанията е чуждеподанна, че се защитава отъ капитулациятъ, а по нѣкога защитава се до насилія отъ страна на тѣзи, които я покровителствуватъ. Бивали сж примѣри когато тѣзи компания е искала извѣстни милйони отъ Турция, безъ да има нѣкое доказано и безспорно право. Въмѣсто да отиде въ сждъ, тя си е събирала паритѣ отъ богатата Висока Порта чрѣзъ една австрийска нота, подкрѣпена и отъ нѣмцитѣ, защото въ компанията влизатъ и много влиятелни нѣмци отъ Берлинъ и другадѣ.

Послѣдното положение не е най-маловажното. България трѣбва да трепери прѣдъ едната мисль за по-дълговрѣменно загнѣздяне въ нашия край на чужда желѣзно-пктна компания. Подобнитѣ компании вече взематъ характеръ на пионери за нѣмското завоеване на Истокъ. Нѣмскиятъ политически гений прозрѣ въ далечното бждще най-лесното срдѣство за едно политическо ширене и завоеване Истока : расковничето на окупиране желѣзно-пктнитѣ линии чрѣзъ концесии на постройка или експлоатация.

Нѣмскитѣ вѣстници отдавна се хвалятъ съ подобенъ родъ прѣдстоящи завоевания на Истокъ. Главниятъ факторъ е Германия, която, гдѣто не може да работи открито, крие се задъ Австрия. Особенно тя прави това на Балканскій полуостровъ, гдѣто прѣдоставя на гледъ да дѣйствува прѣдпочтително Австрия. Обаче прочутиятъ *Drang nach Osten* — нахлуване къмъ Истокъ — е повече идеалъ на Германия, отколкото на швабската империя. Въ Мала-Азия германцитѣ воджтъ по-открита дѣятелность. Тѣ захванахъ отъ постройката на тѣй нарѣчената Анадолска желѣзница до Ангора, и полека, но систематически заселватъ нейнитѣ околности съ свои прѣселенци. Този успѣхъ съ заселване и евантуално окупиране на турскитѣ владѣния отъ страна на нѣмцитѣ много се хареса въ Берлинъ и вече тамъ замислжтъ прѣвземаньето като колонии цѣли турски провинции. Особенно енергично работи въ това отношение извѣстний Общо-нѣмскій съюзъ (*Alldeutscher Verband*). Чрѣзъ распространяване на особни брошури между нѣмцитѣ, той пробужда въ съзнанието на нѣмскитѣ народни маси, че за нѣмската народность Турция съ нейнитѣ плодородни земи и прѣкрасенъ климатъ, е истинска Обѣлована земя. Проповѣда се открито, че въ Турция Германия може да намѣри за себе си това, що Англия намѣри въ Остъ-Индия. Агентитѣ на Общо-нѣмскій съюзъ открито проповѣдватъ мисльта за присѣдиняваньето на Мала-Азия къмъ Германия. И знаете ли каква е аргументацията по силата на която тѣ считатъ вече това присѣдиняване като едно свое право ?

Аргументацията почива върху това, че нѣмскитѣ интереси трѣбва да се запазжтъ гдѣто и да сж тѣ. А щомъ като сж дали нѣмскитѣ капиталисти паритѣ си въ Мала-Азия за турски желѣзници, а около тѣзи желѣзници има заселени и нѣмци, то естествено, тамъ има вече нѣмски интереси. Прочее, Германия трѣбва да тури тамъ ржката си.

Вий виждате отъ горния извънредно любопитенъ примѣръ скритата страна на картитѣ, съ които нѣмцитѣ играятъ на Истокъ. У насъ тѣзи игра отива въ сѣщата посока, както и въ Мала Азия. Трѣбва да бждемъ съвършено слѣпи за да не видимъ, че нѣмско-австрийската игра и у насъ много майсторски и съ много по-голямъ ухищрения отколкото въ Мала-Азия води всичкитѣ си банкерски, индустриални, желѣзно-пътни прѣдприятия все къмъ тази точка. Нѣмцитѣ не могатъ да тържатъ развитието на единъ славянски народъ на Балканскій полуостровъ, неговото закрѣпване и нарастване, защото то е нарастване на цѣлото Славянство. А за нѣмцитѣ — Славянството е неприятельтъ. Всички срдѣства сж позволени за умаломощяването, съсиването, унищожаването на този неприятель. На нашитѣ очи този стрѣмежъ на нѣмцитѣ къмъ нашата земя съ каквито и да било цѣли на износи за насъ прѣдприятия, води къмъ сждбоносния резултатъ — тържеството на нѣмския елементъ, бавното, но сигурно наше икономическо заробване, което никакъ не е далечъ отъ политическото.

Тѣзи съображения сж отъ най-жизненна важность и българския държавенъ мжжъ, отъ каквато политическа партия или група и да да е той, о каквито общественни и идейни принципи да се държи той, трѣбва да бжде проникнатъ отъ идеята за спасението на България. Това спасение, между прочимъ, състои въ туй, да се гледа у насъ колкото се може да се дава по-малко просторъ на нѣмската икономическа дѣятелность, на нѣмскитѣ интереси.

Отъ туй гледище ний възставаме най-много противъ допускането на чужда австрийско-нѣмска компания, която да държи и за напрѣдъ бившата баронъ Хиршова линия. Отъ туй гледище като се трѣгне, ний разбираме дълбокото негодувание, което се искъртва изъ гърдитѣ на цѣлокупний български народъ, което се носи изъ устата на всички и което рано или късно ще трѣбва да се разбере и отъ малцината оиѣзи, принудени да мълчатъ, да се съгласяватъ или даже да поддържатъ изионосността на неотнемането на Хиршовата линия и на отетживането дору на нашата паралелна линия Чирнаиъ—Нова Загора.

Нека се признае съ утѣха за развълнуваната българска душа, че този пхтъ изразителитѣ на общественното мнѣние—вѣстниците и списанията — всички безъ исклучение — освѣтѣ нѣкои колебаещи се или приструващи се за убѣдени правителствени органи—всички, казваме, възставатъ съ силна и убѣдителна аргументация, противъ отетживането на българскитѣ линии, построени съ цѣлъ за борба противъ Ориенталцитѣ, а сега позорно и почти даромъ отетживани на тѣзи сжщитѣ, за да могатъ повече и повече да ни мачкатъ, повече и повече да ни заробватъ икономически. Тукъ ний печатаме изводи изъ по-главнитѣ вѣстници и списания, за да види читателя събрани на едно нѣкои мнѣния този пхтъ, слава Богу, съгласни на всички изразители на общественното мнѣние. Ето тѣзи изводи.

Най-напрѣдъ в. „*Миръ*“ съ постоянство и енергия поиска да узнае, що е свършено за България въ Виена. Той не единъ пхтъ пита

правителството и органитъ му да кажът какъ сж се свършили договоритъ. „Ний казахме, пише „Миръ“ (665 бр.), много цхти, и сега повтаряме, че не искаме текстуалното обяродванье на контрактитъ, защото тѣ ще заематъ цѣли коли, а това е невъзможно да стане въ вѣстниците. Това трѣбва да направи правителството въ „Държавенъ Вѣстникъ;“ но отъ нашитъ официози искаме да ни съобщихтъ само едно *пълно резюме на тѣзи условия* — таквозъ, отъ което и ний да си съставимъ понятие за тѣхъ, че наистина сж по-сгодни отъ по-напрѣдъ сключенитъ. Ний искаме „Новъ Вѣкъ“ да отговори: има ли *droit de jouissance* отъ 3 мѣсеца въ контракта за заема, което се равнява на единъ подаръкъ отъ 3,250,000 лева на банкитъ? Има ли условия, щото V и VI опции да се даджтъ по 87% вмѣсто 89, както бѣше по-рано и да се даде чрѣзъ това единъ новъ подаръкъ на банкитъ отъ 900,000 лева? Унищожено ли е правото на държавата да взема участие въ печалбитъ съ 50% и съ какво е то замѣнено? Даватъ ли се наши желѣзници—именно Чирпанъ—Нова-Загора подъ експлоатация на компанията за 59 години съ годишенъ наемъ първитъ 10 години по 700 лева на километръ а послѣдующитъ по 1500 лева? Задължени ли сме освѣня това, да не строимъ въ бждъще никакви линии въ Южна България, които можтъ да се считатъ за конкурентни на Источнитъ линии? Задължили ли сме се, да не доискараме никога готовото почти нарче Чирпанъ—Пловдивъ отъ 45 километра, а вмѣсто него да построимъ на свои срѣдства потрѣбното за компанията нарче Чирпанъ—Скобелево?“

„Ако заемътъ, казва пакъ *Миръ* въ броя си отъ 3-й априлий,— отъ 290 милиона съ 5% лихва и 88½ емисия е билъ гибеленъ, то двеншия съ 5% и 88¼ емисия (спадаме 1¼% за *droit de jouissance*), извършенъ отъ хора, които критикувахъ първия и обѣщавахъ златни гори, трѣбва да се счита за двойно по-гибеленъ, а авторитъ му за народни измамници. Ако откупването на чуждата експлоатация върху 310 километра линия за 24 милиона лева е било едно тежко условие, то закрѣпяването на чуждата компания въ земята ни за 59 години, съ разширяване владѣнието и експлоатацията ѝ върху нови 95 километра държавни линии, съ задължението да опростаимъ едни линии, да изоставимъ други започнати, да построимъ трети въ интереса йсклучително на компанията, и да не смѣемъ да строимъ въ разстояние на 59 години никакви линии въ земята си, които би могли да се счетхтъ отъ компанията за конкурентни — е такова безумие, такова прѣдателство спрямо народа, за което отплата и прошка нѣма нито на този, нито на онзи свѣтъ. Ето гдѣ стои, слѣдователно, въпроса: направи ли новото правителство нѣщо по-добро, по-сгодно, по-патриотическо, отъ колкото бѣше направило бившето правителство — или не направи? Ако то не е направило по-добро, върху него пада всичката отговорностъ и всички проклетия за разстройването на дѣлото на бившето правителство, което съставляваше едно трайно и за винаги консолидиране на кредита и бждъщето на България. Малко важи дори и ако прѣдшествующето финансово положение е било лошо, щомъ то е било консолидирано по единъ *окончателенъ* начинъ чрѣзъ старитъ договори.

„Повтаряме: бившето правителство остави една свършена програма на дѣйствиe, споредъ която до днесъ—края на мартъ 1899 г. — или щѣхме да имаме вече отдавна въ рѣцѣтъ си всички линии, обединени въ едно цѣло; щѣхме да имаме упражнени окончателно и напълно двѣтъ послѣдни опции отъ заема на 1892 г. още на 20 януарий т. г., и щѣхме да сме извършили подписката за новия 290 милионенъ заемъ на всичкитѣ най-първи европейски тържища, и бѣдѣщото на България щѣше да бѣде осигорено отъ всѣкакви царични затруднения и други случайности.“

Въ послѣдния си брой отъ 13-й априлия в. *Миръ* казва: „Понеже всичката аргументация на правителствения органъ (Новъ Отзивъ) състои въ това, че желѣзницитѣ сѣ търговска каптора, която трѣбва да си покрива разноскаитѣ, а нашитѣ желѣзници не ги покривали, та за туй да сме ги отстѣжили, то ще трѣбва да видимъ, прѣди всичко, дали само България е страната, дѣто приходитѣ на желѣзницитѣ не покрѣщатъ напълно дивидтѣ на вложенитѣ капитали за постройката. Споредъ Ле Роа Болйо твърдѣ малко сѣ държави въ Европа, дѣто желѣзницитѣ докарватъ прѣвка финансова полза. Даже въ Германия, дѣто желѣзницитѣ сѣ най-добрѣ уредени и дѣто приходитѣ изобщо се вскачаватъ до 5% върху капитала, има линии, отъ които губи държавата, но нейнитѣ министри никога не сѣ помислили, че трѣбва да ги зарѣжжѣтъ или продадѣжѣтъ. Прѣди пѣколко години Вюртембергскитѣ и Баденскитѣ докарваха само 3%, а пѣкъ желѣзницитѣ на горний Хесенъ $\frac{1}{2}$ %, т. е., по малко отколкото българскитѣ. Въ *статистиката на българскитѣ желѣзници* на началника на търговското отдѣление при Министерството на Обществениитѣ Сгради намираме, че даже ромжискитѣ желѣзници, които съществуватъ отъ 30 години и повече, докарватъ само 2.40% върху положения капиталъ, а българскитѣ желѣзници, които едвамъ сега се строятъ, докарватъ чистъ приходъ 0.90%. Алжирскитѣ желѣзници, обаче, които се експлоатиратъ отъ французи, докарватъ само 0.15% и при сѣ това тѣ нито ги зарѣзватъ, нито ги прѣдаватъ на нѣкоя нѣмска компания. Напротивъ, ако се разгледатъ доходитѣ нашитѣ желѣзници отъ десетина години, ще се види, че тѣ въ началото не сѣ си даже покривали разноскаитѣ, но постоянно приходитѣ почватъ да растѣтъ и ний сме увѣрени, че ако сега тѣ даватъ 1% чистъ приходъ, слѣдъ 10 години ще стоѣтъ по-високо въ финансово отношение, отъ колкото сѣ сега ромжискитѣ и сръбскитѣ. Щомъ се достигне една обща администрация, разноскаитѣ ще се намалѣтъ значително и ако растенето на приходитѣ слѣдва даже досегашната прогресия, ний нѣмаме никакви причини да се боимъ за нашето бѣдѣще. Едно врѣме Наполеонъ казваше, че силата на една армия се намира въ краката ѝ, а сега силата на една държава се намира въ километритѣ на желѣзницитѣ ѝ. Който нѣма достатѣчно желѣзници, той не може да мисли нито за бѣрза мобилизация, нито за индустрия, нито за търговия, нито за богатство. Щомъ като се поставимъ върху глупавия принципъ, че ний трѣбва да продадемъ желѣзницитѣ си, защото не печелимъ отъ тѣхъ по 8%, тогава трѣбва да се откажемъ отъ всичко,

съ което мислимъ да прогресираме и да се защищаваме: и отъ пристанища, и отъ телеграфи, и отъ войска и отъ пчтища. Варненското и Бургаското пристанища ще струватъ на България около 16,000,000 лева; ще дадатъ ли тѣ приходъ 1,400,000 лева? Не! Тогава, споредъ теорията на днешнитѣ министри, трѣбва да ги отетжимъ на Ориенталцитѣ, за да ги потопимъ въ морето!“

В. *Прѣпоречъ* органъ на демократическата партия (каравелиститѣ) въ броя си отъ 4 апр. пише слѣдното, въ което има съкращение на по-прѣдшии статии, излишни да привеждаме: „Вече мѣсець, отъ като гражданитѣ сж повикани къмъ изборъ на народни прѣдставители, а едвамъ десетъ дена още, до като се прѣкрати споредъ новиятъ избирателенъ законъ най сжщественната часть на изборната борба, полагаието на кандидатури, и на укоръ на всичко това, правителството не посочва защо свиква ново Народно Събрание. Правителството не обяснява на гражданитѣ въ името на какво иска тѣхното довѣрие; правителството, вмѣсто да освѣтли, държи въ заблуджение избирателитѣ, като не обнародва самитѣ договори, на които почива новата финансова сдѣлка. Такъво едно поведение е непристойно за една конституционна страна, то е опасно за добрия редъ на едно конституционно управление, то е гибелно за едно конституционно министерство, и въ всѣки случай то не е безъ ущърбъ даже за самата Корона. Едно ново правителство, което отъ самото начало прибѣгва до скритость, е осъдено на скорошна гибель, защото съ лъжа не може да се спечели довѣрие у народа.“

„Но най-обидното за националното ни достоѣние, най-осъдителното за правителството въ случая е това, че то не счита за потребно да защити себе си, даже отъ ония критики, съ които обществото съпровожда станалитѣ извѣстии по донесения на чуждия печатъ части отъ условията на сдѣлката Начовичъ-Теневъ. Виенскиятъ в. „*Neue Freie Presse*“ бѣше обнародвалъ условията относително първата часть на казаната сдѣлка. Тѣзи условия разгледаха се отъ насъ, както и другитѣ опозиционни вѣстници. Единодушно тѣ се осъдиха като условия, които приготвяватъ икономическото заробване на народа, както и компрометиратъ неговото политическо бждще. Но органитѣ на правителството мълчатъ и, вмѣсто да обогатъ това силно обвинение, тѣ отдаватъ се въ споръ противъ грѣшкитѣ на миналия кабинетъ.“

„Въз основа на споменатото съобщение отъ „*Neue Freie Presse*“, по-миналия пхтъ ний доказахме голѣмата опасность отъ новата сдѣлка, която започва съ прѣдаване експлоатацията на държавната линия Нова-Загора—Чирпанъ на чуждата компания отъ источнитѣ желѣзници и която приготвя почва за единъ денъ всички държавни линии да попаднатъ въ рхцѣтъ на нашитѣ врагове отъ Берлинъ и Виена. Ний обясняваме още, че споредъ условията на новата сдѣлка, правителството е допуствало да се лиши нашата държава отъ неотемливото ѝ право да се подчинитъ тарифитѣ на държавнитѣ интереси. Напротивъ, компанията на источнитѣ желѣзници си задържа правото да урежда тарифитѣ не споредъ интереситѣ на България, а споредъ

тия на австрийскитѣ и германски производители. По тѣзи причина, тѣзи тарифи ще се наричатъ *конвенционални*, защото ще се нагласяватъ, даже за чисто вътрѣшниятъ трафикъ, споредъ желаніята на търговскитѣ камари отъ Виена и Буда-Пеща, а косвено чрѣзъ сръдноевропейското желѣзнопътно сдружаване и — отъ Берлинъ. *Това ний нарекохме политическо заробване.* Има и компромитиране на политическото бждже.“

В. *България*, органъ на цанковиститѣ, въ броя си отъ 23-й мартъ пише: „Органитѣ на правителството могатъ отъ сега натакъ, както имъ е воля, да говорятъ или да мълчатъ за направенитѣ сдѣлки съ компанията на источнитѣ желѣзници и съ виенскитѣ банки. Обществено то мнѣние е освѣтлено. То знае, че това сж два прѣдателски акта, и тщетно ще бжде всѣко усилие да се расколебае и измѣни това убѣждение. Правителството може да расчита да ги прокара само съ насилие. Българскитъ народъ нѣма никога да стане доброволно съучастникъ въ една измѣна, която заефта честта му и най-скжнитѣ му интереси. Още когато видѣхме въ какъвъ нхтъ се ангажира правителството, за да търси исходъ отъ финансовитѣ затруднения, че то отива да чука за спасение въ Виена, ние не се усъмнихме върху резултатитѣ, които ще може да постигне. За насъ бѣше явно, че ако воденитѣ прѣговори успѣжатъ, тоя успѣхъ ще се заключава въ гибелни за кредита ни, въ унижителни за достоинството ни сдѣлки. И неможеше да се чака друго, когато се знае каква цѣль гонятъ ония, които слѣдъ като направихъ всичко що можехъ за да създадхтъ настоящето положение, явяватъ се пакъ тѣ сжщитѣ за да ни спасяватъ отъ него. Всичкитѣ имъ дѣйствия, отъ когато сж турили ржка на кредита ни, сж се стремили къмъ една цѣль, — да подготвятъ почвата за икономическото ни робство, което безвъзвратно и безпомощно ще ни прѣдаде въ ржцѣтѣ имъ. И намѣсто да отворимъ очитѣ си и да се опълчимъ противъ тѣхъ, ний подло имъ съдѣйствуваме да турятъ въ изпълнение грознитѣ си и пагубни намѣрения! Единъ нхтъ тѣ видѣхъ на пътя си една истинска опасностъ, която грозеше да разбие надеждитѣ имъ. То бѣше когато могущото френско кредитно учреждение *Crédit Lyonnais* ни прѣдложи своитѣ услуги за сключване на единъ земледѣлчески заемъ. За Лендербанкъ и съдружитѣ съ нея банки прѣдлѣжеше да се простѣжтъ за винжги съ надеждитѣ си за една България, която, подъ желѣзнитѣ бодли на економическото робство, ще треперя единъ день, като беззащитно пиле въ бездушнитѣ имъ ржцѣ, ако тоя заемъ се сключи, и тѣ развихъ неимоверни и сатанински усилия за да го осуетятъ. Какъ трѣбва да ликуватъ днесъ като гледатъ, че се приближаватъ до гонимата цѣль! На грозното дѣло помагатъ български ржцѣ. И никой нѣма да ни спаси ако то се осжществи. Ний стѣпяме на една урва, по която ще се търкаляме надолу догдѣто си строшимъ окончателно главата. Първата задача, като ни оплитатъ въ тежки и непоносими дългове, е да се тури ржка на нашитѣ желѣзници.

„Началото е направено, другото само по себе ще дойде. За сега българската държавна желѣзница Чирпанъ—Нова-Загора се

прѣдава на компанията и на България се забранява да съедини останалитѣ си желѣзници съ Южна България, защото всѣко такова съединение ще бѣде конкурентно на експлоатиранитѣ отъ компанията желѣзници. Наскоро българското правителство ще се убѣди, че експлоатирането на осамотеното парче Ямболъ—Бургасъ нѣма да става изгодно; компанията отъ своя страна ще направи потрѣбното за да намали до колкото се може трафика по нея линия. България наскоро ще бѣде докарана до таково положение, щото да бѣде благодарна, ако компанията се съгласи да приеме и експлоатацията на парчето Ямболъ—Бургасъ, а заедно съ него и експлоатацията на бургаското пристанище. Така ще се яви единъ чуждъ господарь, съ съвършено противоположни на нашитѣ интереси, и ще се испрѣче на пътя ни къмъ единичкото сгодно пристанище на Черно море за Южна България. Ще излѣзе, че България се патовари съ непоносими дългове да прави желѣзници и пристанища и да прѣдава отсетнѣ съобщенията въ страната и прѣзъ море съ външния свѣтъ, въ рѣцѣтъ на една компания, която се счита като прѣдняя стража за завладѣването Истокъ отъ Германия и Австрия. Тая компания ще бѣде за напрѣдъ управителъ на най-сгодния пъкъ за съобщение на голѣма частъ отъ нашето отечество съ освободителката Русия. Неможихъ да постигнатъ до намѣреното си да задържатъ за по-дълго време властѣта на Турция надъ българския народъ и да можѣтъ въ сгодно време да си подѣлѣтъ плячката както искатъ, безъ да обръщатъ внимание на подчиненитѣ, та сега, 20 години слѣдъ освобождението ни, сж се завзели чрѣзъ економически и финансови вериги да подчинятъ страната ни най-напрѣдъ на влиянието си, а сетнѣ да направятъ отъ насъ вторъ Египетъ.“

Въ духа и смисълѣта на писаното въ „Прѣпорець“ се произнася и списанѣто „Мисълъ“ т. г. за м. мартъ въ статията на В. Т. Генчевъ подъ заглавие „Новиятъ договоръ.“ За това ние правимъ отъ нея само единъ много краткъ изводъ.

Като говори за това да ли имаме ние полза относително тарифитѣ, по които ужка ориенталцитѣ направили нѣкакви отстъпки съ новий договоръ на г. Начовича, „Мисълъ“ казва: „Ние мислимъ, че даже и г. Начовичъ не вѣрва, че ще да е възможно, щото ориенталцитѣ да станѣтъ тѣй добродѣтелни, та да не се грижѣтъ вече за своитѣ лични интереси. А тѣхнитѣ интереси изискватъ, щото цѣлия трафикъ по южно-българскитѣ желѣзници да прѣминава на тѣхнитѣ линии въ Турция. Това не поддѣжи на никакво съмнѣние. Но съ това естествено за ориенталцитѣ стрѣмление Бургаскиятъ портъ, както и линията Ямболъ—Бургасъ, губѣтъ почти всѣкакво значение. Отъ друга страна, г. Начовичъ не ще да не знае, че Австрия гледа съ лошо око на всѣко българско движение въ Македония и въобще въ Турция. А едно подобно движение, едно стълкновение даже съ турцитѣ е, може да се каже, неминуемо. Не ще ли се явѣтъ ориенталскитѣ желѣзници въ единъ такъвъ моментъ като прѣчка на нашитѣ национални интереси? При това, ние се обвързваме съ компанията, както споменахме, за 59 години. А кой у насъ може прѣдви-

дѣ, до каква степенъ ще се развие индустрията и търговията у насъ прѣзъ този периодъ и какви нови нужди ще се явятъ? Тѣзи нови нужди, обаче, както и интереситѣ на нарастналата индустрия и търговия, могатъ се удовлетвори само чрѣзъ държавни желѣзници. А между туй държавата, освѣнъ гдѣто не ще да има въ ржцѣтѣ си готовитѣ линии, но още прѣзъ цѣлия този дълъгъ периодъ тя не ще бжде свободна да строи и нови линии тамъ, гдѣто поиска, гдѣто ѝ налагатъ нейнитѣ собствени интереси.“

„Народ. Листъ“ отъ 28 мартъ казва: „Тѣзи дни въ столицата на България, въ София, е подписана една капитуляция, на каквато до сега и най-дивитѣ и най-некултурнитѣ народи не сж давали съгласието си. Запомнете хубаво, български избиратели: сегашното правителство се е задължило да прѣдаде въ ржцѣтѣ на заклетитѣ неприятели на България подъ експлоатация строящитѣ се въ Южна-България държавни желѣзници. Това е равносилно съ допускание неприятелски гарнизони въ българекитѣ крѣпости, това е по-лошо, отколкото прѣвземанието, окупиранieto на страната отъ неприятеля, защото единъ день бихме се отървали отъ военна окупация, но отъ окупиранieto на желѣзницитѣ — никога. Прѣдаването на южно-българекитѣ желѣзници е равносилно още и съ прѣдаването на неприятеля цѣлата територия, прѣзъ която сж прокарана тия желѣзници, заедно съ всичкитѣ пктища, които водятъ къмъ тѣхъ. Независимо отъ това, правителството се е задължило да не строи никакви желѣзници, които биха могли да намалятъ прихода на источнитѣ линии, слѣдователно ще трѣбва да се простимъ съ идеята за строение на нуждитѣ за българекитѣ национални и търговски интереси желѣзници, и чуждестранната окупация отъ мѣстна ще стане обща за цѣлата територия на България. Въ който и да е кжтъ на отечеството ни, каквото и да прѣдприемемъ по тая частъ, веднага ще ни спржтъ. Тогава какво ще изображава отъ себе си България при тѣзи условия, въ които се стараятъ да я поставятъ? Право, положението на Босна и Херцеговина е по-опрѣдѣлено. Слѣдъ тѣзи договори България нѣма да заприлича нито на васална, нито на окупирана областъ. Тя се поставя подъ батериятѣ на Германия и Австроунгария и рискува при всеко свое помръдване да бжде обърната въ прахъ и пепель. Я си прѣдставете търговия и мобилизация въ ржцѣтѣ на неприятелятѣ ви! Когато ще имаме най-голъма нужда отъ желѣзници, тогава нѣма да намѣримъ нито вагони, нито локомотиви. Прецеденти отъ 1885 год. имаме доста. Защо, слѣдователно, се сключватъ подъ най-тежки условия заеми и се правятъ дългове за строение желѣзници и портове, когато тѣзи послѣднитѣ се прѣдаватъ въ ржцѣтѣ на недосегаемия неприятель? Защо да се измжчва страната, защо да се смучи и послѣдния сокъ отъ българекия даноплатецъ, когато тѣзи отчаяни напръгания на енергията ще служатъ исклучително въ полза на българекия неприятель?“

Понезе нѣкои правителствени вѣстници казахъ, че за туй отстъпватъ линията Чирпанъ—Нова-Загора, защото тя не била намъ износна, по-добрѣ било да се даде на чужденцитѣ, та тѣ да губжтъ

отъ нея, в. *Миръ* прави тѣзи смѣтка: „Г-нъ Начовичъ не отдава нашата линия въ експлоатация за 3—5 години, а за цѣли 59 години. И ако сегашния тѣхенъ доходъ е 1—1 $\frac{1}{2}$ %⁰, овзи подиръ 20 години сигурно ще бжде 4—5%⁰. Независимо отъ това, линията Чирпанъ—Нова-Загора е най-ефтината наша линия, а по доходността си ще бжде въ всѣки случай по-горѣ отъ срѣдня. Е добръ, ако г. Начовичъ е прѣсмѣтналъ, че държавата губи отъ желѣзницитѣ си; ако той мисли, че желѣзницитѣ сж направени за да се печели отъ тѣхъ, а не чрѣзъ тѣхъ, той трѣбваше да побърза да даде на експлоатация най-напрѣдъ онѣзи линии, които коштуватъ на държавата най-скъпо и отъ които тя най-много губи. Срѣдния очистенъ доходъ отъ всичкитѣ наши линии е билъ на километръ:

Прѣзъ 1894 год.	—	1033 лева.
„ 1895 „	—	1545 „
„ 1896 „	—	972 „
„ 1897 „	—	862 „

или срѣдньо за тѣзи 4 години е билъ по 1103 лева на километръ. Взетъ този чистъ доходъ за 1 километръ отъ Руссе—Варненската линия, който струва на държавата 238.869 лева, дава само 0.49%⁰; на 1 километръ отъ линията София—Романъ, който коштува 214.448 лева, този доходъ съставлява 0.51%⁰; за 1 километръ отъ линията Ямболъ—Бургасъ, който коштува 117.863 лева, този доходъ се по-качва на 0.90%⁰, а за линията Чирпанъ—Нова Загора, стойността на която не ще надмине 80.000 лева за километръ заедно съ подвижния съставъ, този процентъ ще бжде най-голѣмъ—1.37%⁰. Така щото, ако ний можемъ да счакваме, че подиръ 20 години чистия срѣденъ приходъ на нашитѣ желѣзници ще се повиши на 4—5%⁰, то прѣзъ сжщото това врѣме чистия приходъ на линията Нова-Загора—Чирпанъ ще бжде значително по-голѣмъ отъ тѣзи цифра.“

В. „*Народна воля*“ отъ 7 того ниемъ Всички финансисты днесъ сж съгласни че сама държавата трѣбва да :експлоатира евоитѣ линии. По тоя въпросъ днесъ едва ли би се намѣрилъ сериозенъ човѣкъ да спори. Всѣка компания, била тя источна или западна, сѣверна или южна, е червей, който подяжда промишлеността на една страна. Когато принципа на всѣко правителство трѣбва да бжде „*богатъ народъ, богата държава,*“ напротивъ, принципътъ на всѣка компания е: „*добъръ дивидендъ на акционеритѣ.*“ Правителствата нѣматъ за цѣлъ да спекулиратъ съ желѣзницитѣ; тѣхната длъжностъ е да да-дѣтъ силенъ потокъ на народното благосъстояние. Ето защо, всички европейски държави правятъ грамадни жертви, за да откънѣтъ ли-нинитѣ си, които сж биле строени по рано отъ компании.

„Само назадничави страни, като Турция, оставятъ у себе си чужди компании. Но, ний виждаме, че повече отъ четвъртъ вѣкъ една линия отъ 1300 километра прѣсича най-богатитѣ мѣста на Европейска Турция, въ туй число и нашата Южна България; е, добръ, какви фабрики, какви индустриални прѣдприятия можете ни по-сочи по станциитѣ на тая компанска линия? Напротивъ, безъ да се самооболщаваме, погледнете нашитѣ държавни линии, нѣкои едвамъ

още свършени, распъкнати още на парчета и при туй си прѣходно и ограничено положение въ нѣколко години нацѣнахъ вече да се явяватъ симптоми из ародниши за бѣдѣща индустрия. Могѣтъ да се изброѣтъ повече отъ десетъ разни фабрики, които макаръ още и силно стѣснени, и то повече отъ компанската линия, борятъ се за прѣуспѣваннето си.

„Какво по нагледно доказателство, че тая компания е ножъ въ сърдцето на нашето земледѣлие, търговия и индустрия? *Источни желѣзници! Хиришови линии!* Че кой българинъ не се е възмущавалъ отъ тая бездушна компания, която е докарала народа ни до просешка торба? Прѣдставете си, каква богата и райска земя е тая на югъ отъ балкана; прѣдставете си пословичното трудолюбие и пестивостъ на нашитѣ хора и колко благодатни години сме дочаквали до сега; и при всичко това нашето население е все бѣдно и мизерно, като се блѣска само за насѣщний си хлѣбъ.

„Каквито недостатѣци и да се прѣписватъ на първитѣ договори, съ тѣхъ поне въпроса получаваше едно удовлетворително разрѣшение; тѣй като, главната цѣль — изгонването на чужденцитѣ — се рѣшаваше. За останалото имаше се надѣжда, съ врѣме да се уреди, макаръ и съ нови жертви. Това унижение не удовлетворяваше частъ отъ държавнитѣ ни мъже. Тѣ счетохъ тая сдѣлка неизносна и обидна за нашитѣ интереси и достолѣние. Веднѣжъ, казватъ тѣ, необходимостта ни е заставила да сторимъ паралелната линия, и ний сме приели хвърляната ни отъ компанията рѣкавица, то трѣбва да си досвършимъ линията, и като конвертираме заема си въ друга приятелска държава, единъ пѣхъ за всѣкога ще се искубнемъ изъ ноктитѣ на алчнитѣ си съсѣди. Като видя компанията опасността що я застрашаваше, рѣши се на жертви. Както искусния морякъ хвърля стокитѣ въ морето, за да спаси поне кораба и хората, тѣй и виенскитѣ банкиери, поставени на тѣсно, рѣшихъ да жертвуватъ благодатната си линия, за да запазятъ въ рѣцѣтѣ си млѣкодавния си клиентъ. Тѣ направихъ извѣстнитѣ отетѣжки, съ цѣль да спѣнатъ нормалното течение на въпроса, като бѣхъ увѣрени въ по-нататѣшнитѣ си задкулисни дѣйствия.

„И тѣ сж биле прави. Изъ двореца исхвъркъна едно ново министерство и на часа тѣхното знаме се развѣ надъ България. Да, днесъ либералната партия стѣпка съ крака знамето си — „*България за себе си!*“ и грабва знамето на чужденцитѣ — *България за виенскитѣ банкиери!*“ Клетта България! Дваждъ по-клето южно-българско население! Мислило си нѣкога, когато възстана да се съединишъ съ сѣвернитѣ си братя, съ рискъ да бѣдешъ разорено, че ще дойде такъвъ день, да те принесѣтъ жертва ония, които тѣй щедро си гоила? Мигаръ, това южно-българско население, което първо вдигна знамето на независимостта си отъ турското робство и понесе на плещитѣ си най-скѣпнитѣ жертви за освобождението ни, ще гледа хладнокрѣвно какъ чужденцитѣ ще смучатъ кръвта му? Нима, казваме, тая интеллигенция, всѣпѣвана отъ поета, като живуща въ „земя на бурни духове,“ е тѣй силно отровна отъ грубия материализмъ, дребнаво малодушие

и ниско партизанство? Ще има ли достатъчно енергия въ народа ни за да отблъсне веригитѣ на економическото робство, което му готви либералната партия, като цѣна за придобитата власт? Никога партия не се е натоваряла съ толкова неблагоприятна роля. Никога заслѣплението за власт на една партия не е достигало до разхитѣ на явно и официално прѣдателство. Когато цѣлата опозиционна преса е буквално обсипала правителството съ доказателства и аргументи за грознитѣ послѣдствия ка задкулиската сдѣлка, то вмѣсто оборване на тия аргументи, младиятъ и идеалиниятъ шефъ ни полицията бърза за поголовното смѣняване на стражаритѣ, за да ги прѣдаде въ помощ на тълпата — тинята на нашето общество и да рѣшижъ технико-економическитѣ въпроси.

„Каквото и да бжде резултата отъ тая избирателна борба, той ще остави въ анализѣ на либералната партия позора за измѣната на народнитѣ интереси. Алчна само за власт, тя безработно я зграби, при първия случай. Некадърна сама да рѣши колко годѣ удовлетворително налѣжащитѣ жизвени въпроси, тя постави на челото си наемни шефове, които ѝ втигнахъ въ ржцѣтъ знамето на чужденцитѣ. Да, партията на „млада и идеална България“ (!) е жертва на некадарността си и наемнитѣ си шефове. Вѣдна либерална партия!..

„Български патриоти! Плюйте върху прѣдателското „знаме на виенскитѣ банкери.“ Изберете за прѣдставители хора рѣшени да спасижъ България единъ път за вѣкога отъ австрийското опекуство.“

Ето що казва и в. „Сливенъ“ за напуцанѣто на македонската линия. „Построяването на твърдѣ важната въ економическо, политическо, национално и стратегическо отношение желѣзно-пътна линия Кюстендил—турска граница и свързване и съ македонскитѣ желѣзници се изоставя. Загубата отъ това прѣдателско задлъжение не може да се изрази въ цифри. Тя е неопѣнима. Това задлъжение е направено въ угода на Австрия и Сърбия. За да се схди за разхитѣра на тѣзи загуба трѣбва да се има прѣдъ видъ, че всичкитѣ досегашни правителства сж дѣйствували още отъ освобождението на България за получаване съгласието на турското правителство за подобно съединение, което съгласие съ султанско ирадие едвамъ можѣ да се добие прѣзъ послѣдната гръцко-турска война. Турция се намѣри въ зоръ за това се и съгласи. Нѣщо повече. Когато миналата година се почна постройката на тѣзи линия, Сърбия насмалко остана да обяви война на България за строенито ѝ, и ако тогава се избѣгна сблъскванѣто между тия двѣ страни, то това се обеснява, че още тогава се е замислявало и рѣшило промѣняването на министерството, като сж били дадени увѣрениа на Австрия и Сърбия, че министерството на г. Стоилова, ще бжде принудено да си подаде оставката, и новото, което ще го наслѣди, ще прѣбустанови постройката на тѣзи важна въ вѣко отношение линия. И тия людѣ се зовжъ българии!“

В. „Трибуна“ казва:

„Почакайте да видите още до каква степенъ, почти на прѣдателство, въ нашъ ущърбъ се простира тая отсѣпка на народнитѣ интереси;

стрѣмленieto на нѣмцитѣ, обнаружено съ особенна енергия (слѣдъ пжтуванъето на германския императоръ въ Цариградъ) за да си обезпечи тукъ, на Балканския полуостровъ, германския извѣстенъ Drang, е накарало Германцитѣ да гледатъ съ четири очи, колкото е възможно по-скоро, да се погрижътъ да заграбятъ най-главната линия прѣзъ Балканския-Полуостровъ: *Бѣлградъ—Цариградъ*.”

„Граждани! вика в. *Република*. Искайте отъ кандидатитѣ за народни прѣдставители, за които ще гласувате, да ви обѣщаватъ тържественно и изрично, че ще гласоподаватъ въ Народното събрание *противъ* всеко отдаване бѣлгарски линии на чужда експлоатация. Оставете на страна всеко русофилство и русофобство и имайте прѣдвидъ само туй: да се спаси ли Бѣлгария, или да бжде поробена економически. Отъ вашето внимание и отъ честността на лицата, които избирате, ще зависи бжджето на страната.“

Въ този духъ сж написали статии всичкитѣ оппозиционни вѣстници освѣтъ помѣнатитѣ: *Источенъ Телеграфъ, Напрѣдъ, Потикъ, Народна Воля, 25 априлия, Борба противъ Стамболовцината, Свищовъ, Плѣвенски Гласъ, Сила, Избирателно Право, списанието Ново врѣме* и други...

Като четете човѣкъ тѣзи единодушни отзиви на бѣлгарскитѣ периодически печатъ, усѣща едно дълбоко чувство отъ истинска радостъ и задоволство. Идва му на умъ, че прѣди всичко, въ минутата на една сериозна опасностъ за отечеството, синоветѣ на Бѣлгария сж готови да забравятъ всички дребни, партизански и ипатчийски съображения, да си дадѣтъ рѣка и да работятъ задружно за прѣдотвращение на примѣждието. А примѣждието е на бѣлгарскитѣ врата. То чака грозно, страшно, зинхло като гробъ да погълне хубава Бѣлгария.

Щѣтъ ли синоветѣ на туй скжно отечество сами да му вѣржатъ ржцѣ и крака въ букаи на икономическо робство, сами да поднишѣтъ смъртната присхда на своята майка, сами да ѝ прикачѣтъ вжжето на шията и да я хвърлятъ въ този гробъ?

Ний поне това не можежъ да повѣрваме.

И въ тѣзи вѣра ний още повече се утвѣрждаваме, като се вслушваме не само въ патриотическия гръмovenъ концертъ на нашия периодически печатъ, но и въ този гласъ народенъ, който гърми като ирихонска тржба.

Ако народний гласъ е божий гласъ, то именно този пхтъ ирихонската тржба на цѣлокупний бѣлгарски народъ ще сломи упорито силетената интрига на неговото поробване и ще рухне тѣзи сграда, искусствено подготвена и строена за да служи за черна тъмница на този народъ, който съ своитѣ вѣковни мѣки и тегла, съ своитѣ жертвоприношения, съ своитѣ сълзи и кърви, е искунилъ една по-добра участъ.

Изборитѣ сж утрѣ—въ други день—на 25-й того. Въ този день ще се рѣши сждбата на Бѣлгария. Колко щѣме да бжде хубаво, ако всеки избираемъ кажеше на своитѣ избиратели: ще ли гласува той *противъ* или *за* отдаванъето на бѣлгарскитѣ линии въ чужди ржцѣ! Много е желателно да се знае, кой ще е този бжджци народенъ

прѣдставитель, който открито съ подписа или живъ гласъ, ще каже прѣдъ своитѣ избиратели, че той е съгласенъ за подобно истинско народно прѣдательство!

Слѣдъ изборитѣ твърдѣ скоро ще се свика, увѣрватъ, и извъредна сесия на прѣдстоящото да се избере X-то Народно Събрание. Намъ се ще да вѣрваме, че тамъ, въ тая сграда на свещения народенъ суверенитетъ, нѣма да се намѣри истински народенъ прѣдставитель който да вдигне ржка за прѣдаванъето на българскитѣ желѣзници на чужденци. Напротивъ, нека се надѣваме, *че на българския народъ гласа ще се чуе* все така молниеносенъ, все така поразителенъ, все така побѣждаващъ и въ оградитѣ на Народното Събрание и прѣзъ устата на неговитѣ вѣрни народни прѣдставители. Тогазъ още веднѣжъ ний ще се укрѣпимъ въ великата вѣра, която ни е ржководила въ всичката ни обществена дѣятелность: **че България има велико бжджще!**

С. С. Бобчевъ.
