

В. „Плевенски Гласъ“
излиза всѣка неделя сутринта.

Цѣната на вѣстника е за въ България:
За година 8 лева
„ шестъ мѣсеца 4 „
За въ странство:
За година 10 лева
„ шестъ мѣсеца 5 „

ЕДИНЪ БРОЙ 15 СТОТИНКИ

ПЛЕВЕНСКИ ГЛАСЪ

ПОЛИТИКО-ЛИТЕРАТУРЕНЪ ВѢСТНИКЪ

Редакторъ: Г. М. Георгиевъ.

Всичко, що се отнася до вѣстника, е
раца въ Администрацията, която
амѣтва въ Хотелъ „България“.

Всичко, що се отнася до вѣстника, е
раца въ Администрацията, която
амѣтва въ Хотелъ „България“.

Всичко, що се отнася до вѣстника, е
раца въ Администрацията, която
амѣтва въ Хотелъ „България“.

СКРЪБНО ИЗВѢСТІЕ



Съ съкрушено сърдце и неизразима скръбъ, извѣстяваме на роднини, приятели и познати, че слѣдъ кратко боледуване, на 24 Мартъ въ 1 часа послѣ обѣдъ, прѣдаде Богу духъ, незабравимия ни синъ и братъ,

ГЕОРГИ Г. БАНОВЪ
(Запасенъ Поручикъ)

въ цвѣтущата си 32 годишна възраст, като ни остави въ неутешима скръбъ.

Погрѣбението на смъртнитѣ му останки стана на 25 сѣщій. Макаръ и потопени въ скръбъ, не можемъ да не искажемъ нашета сърдечна благодарностъ, както на Г. г. офицеритѣ отъ гарнизона, така и на ония роднини, приятели и познати, които придружихъ стъртнитѣ останки на покойния до вечното му жилище.

Отъ опечаленото семейство:

„Ганчо Бановъ“.

Плевенъ,
28/III 99 г.

ТАЧО В. ПЪЗЕВЪ

Извѣстява, че отъ 1-й Априлий дава една отъ собственитѣ си къщи подъ наемъ одобства прѣкрасни. Желаящитѣ нека се отнесагъ до него.

1—2

ОБЯВЛЕНИЕ

Администрацията на „Плевенски Гласъ“ съобщава на почитаемата публика, че приема да печата всички обявления отъ сѣдебнитѣ пристави и други учреждения по 3 ст. на дума за двукратно публикуване.

гр. Плевенъ, 26 Мартъ 1899 год.

Администрацията.

гр. Плевенъ, 28 Мартъ 1899 година.

ПО ЗАЕМА НА ДВѢТЪ ЗВѢЗДИ.

Въ минлия брой на вѣстника си ний разгледахме отъ какво естество сж отстѣжикитѣ направени отъ днешнето ни патриотическо (?) прѣдателско правителство съ отдаване подъ наемъ експлоатацията на желѣзнопѣтната ни линия Чирпанъ — Стара-Загора — Нова-Загора и напускане работитѣ по трасето Чирпанъ — Пловдивъ и Пловдивъ — Сарамбей. Както помнитѣ читателитѣ ни, ний указахме само на врѣдитѣ, които могатъ да послѣдватъ за държавното ни съкровище, а съ настоящето си ний ще докажемъ каква голѣма е тази загуба. Отстѣжване експлоатацията на линията Чирпанъ — Нова-Загора на компанията на источнитѣ желѣзници е най-голѣмото зло за нашата страна; зло, което ни се почти натрапва отъ днешнето, по милостъ дошло на власть, правителство, защото съ тая отстѣжка съвършено се убива скачението на нашата линия Ямболъ — Бургасъ. Всичкия износъ и вносъ по тая линия се распрѣдѣляше до сега главно на три окръга: Ст.-Загорский, Славенский и Бургаский. Съ направата на новата линия Пловдивъ — Чирпанъ — Ст.-Загора — Нова-Загора се постигаше напълно гонимата цѣль, защото чрѣзъ нея щѣше да се усили износъ по линията Ямболъ — Бургасъ, като и износъ отъ Пловдивский окръгъ щѣше да се прѣхвърли по сѣщата линия. Въ такъвъ случай значението на линията Ямболъ —

Бургасъ се повдигаше, а заедно съ това и прихода на тая линия щѣше да се увеличи, тъй като е знайно, че тия три окръга Сливенския, Ст.-Загорский и Пловдивския сж житницата на Южна България. Като се вземе прѣдъ видъ, че прихода на тая линия (Ямболъ — Бургасъ) спорѣдъ „официалнитѣ статистически свѣдения за българскитѣ държавни желѣзници“, при всичката конкуренция на источнитѣ желѣзници и безъ вноса и износа отъ Пловдивския окръгъ, който е най-голѣмия въ цѣла Южна България, е билъ срѣдно на година 10,880 л. може да се сѣди до каква цифра е щѣлъ да се повиши тоя доходъ, когато износа и вноса и на тоя окръгъ, както и частта отъ Ст.-Загорский, които сж ставали по линията на источнитѣ желѣзници, сж щѣли да ставатъ по линията Ямболъ — Бургасъ. Ако прихода бруто на единъ километръ отъ источнитѣ желѣзници на Българска територия е 16,000, то и прихода на километръ отъ линията Ямболъ — Бургасъ, ако не надминеше тоя доходъ, то поне щѣше да се равни при това положение, както въпроса бѣше поставенъ при първата конверсия. Обаче днесъ, както е поставенъ въпроса съ сключаването на новия заемъ, не само че тоя доходъ на линията Ямболъ — Бургасъ нѣма да се увеличи, нъ ще се намали и на половина, защото съ отстѣжването експлоатацията на новопостроената линия Чирпанъ — Нова-Загора источнитѣ желѣзници ще отбѣжтъ всичкия износъ на Пловдивския и Старо-Загорский окръзи за въ Деде-Агачъ. Така щото и оная частъ отъ износа, който е ставалъ по-рано чрѣзъ линията Ямболъ — Бургасъ ще се прѣхвърли сега въ Деде-Агачъ, а нашата желѣзница ще се движи отъ Ямболъ до Бургасъ само по съ нѣколко пѣтника и само съ износа на Сливенския окръгъ. Въ такъвъ случай явно става, че и Бургаското пристанаще, което е сега на довършване, ще бѣде безъ всѣко значение. Да се прѣдполага, че нашитѣ търговци Българе, ще сж готови да платѣтъ и поскѣпо, само да изнасятъ своя износъ чрѣзъ Бургасъ, то ще е смѣшно, защото ще трѣбва да допустнемъ, че тѣ не си разбиратъ търговскитѣ интереси.

Ний бяхме се отчасти примирили съ положението, което ни създава новия конверсионенъ заемъ, само ако цѣнитѣ, срѣщу които се отстѣжва линията Чирпанъ — Нова-Загора бѣхж отчасти удовлетворителни. Но какви сж тѣ? О, ужасъ! Съ горѣсъ на сърцето си трѣбва да признаемъ, че тѣ сж такива, които компрометиратъ България, които ни прѣдставляватъ за хора, еднакви по невежество съ Турцитѣ и Китайцитѣ. Да, самитѣ цѣни по които се прави тая отстѣжка сж такива нищожни, каквито сж низки кални и алчни и лицата, които ги приехж и подписахж. Насъ ние просто срамъ да ги извадимъ на бѣлъ свѣтъ. Нъ не, тѣ, трѣбва да се знаатъ отъ всѣки българинъ, защото тоя позоръ ни се нанася отъ едни бездарности, отъ едни гладници за власть, на които челата оцъ единъ пѣгъ трѣбва да се украсѣтъ съ храчкитѣ на българскитѣ избиратели и данкоплатци, за смѣтка на които се прави всичко това.

И така нашитѣ умнаци министри съ кокошия си акълъ отстѣжватъ експлоатацията на линията Чирпанъ — Ст.-Загора — Нова-Загора по 700 лева и словомъ *седмстотинъ* лева километра за първитѣ 10 години и по 1500 л., хиляда и петстотинъ лева, километра за осталитѣ 49 години. Каква грамадна разлика между дохода на километръ отъ линията Ямболъ — Бургасъ и источнитѣ желѣзници отъ една страна и наема на километръ отъ линията Чирпанъ — Нова-Загора? Отъ едната страна цифритѣ приходъ, 10380 л. и 16000 л., а отъ другата приходъ отъ наемъ 700 лева? Какво по позорно отъ това? Това не само прѣдполага, че двѣтъ ноци свѣтила не сж мислили какво прѣдателство на народитѣ ни интереси вършитѣ, но подвърдяватъ тѣхната кокоша слѣпота и неумѣние да цѣнятъ и защищаватъ своето,

още повече каква е тѣхната алчностъ да властуватъ. Да, нашата желѣзница Чирпанъ — Нова-Загора, която, не ще смѣнине, при рѣдовното си експлоатирание отъ нашата желѣзнопѣтна администрация би ни дала доходъ не по малкъ отъ тоя на линията Ямболъ — Бургасъ, се отстѣжва на источнитѣ желѣзници по такава низка цѣна, която ни е срамъ да помѣнуваме, независимо отъ това, че чрѣзъ нея ще се увеличи и прихода на послѣдната (Ямболъ — Бургасъ). Ако допустнемъ, че държавата ще харчи по експлоатацията на тая линия на километръ по толкова, колкото расходва по линията Бургасъ — Ямболъ и получава сѣщия доходъ, то какъ ще намѣримъ, че ще има печалба отъ хиляди лева. Прихода на километръ е, както казахме 10,380 лева, а равносѣтитѣ които държавата прави за издържката на тая линия, спорѣдъ точнитѣ статистически свѣдения сж 6230 лева на километръ; слѣдователно, като извадимъ тия двѣ сумми, намираме една разлика отъ 4050 лева, която ще е чистата печалба. Обаче тая печалба за Нѣмцитѣ е още по голѣма, тъй като знае се положително, че компанията на источнитѣ желѣзници харчи на километръ годишно по 4800 л. отъ прихода бруто 10380, като извадимъ расхода 4800, получаваме чистъ приходъ на километръ по 5580 лева. Ето каква печалба ще иматъ источнитѣ желѣзници отъ експлоатацията на нашата желѣзница Чирпанъ — Нова-Загора на километръ, или за цѣлата линия отъ 90 километра = $5580 \times 90 = 502200$. Такава крупна цифра приходъ ще добива компанията на источнитѣ желѣзници отъ нашата желѣзница на година. Ако се смѣтне какъвъ ще бѣде прихода за 59 години, насъ още повече ни поразява факта съ какво легкомыслие сж погледнали на тоя въпросъ днешнитѣ управници. Тоя приходъ за 59 години е $502,200 \times 59 = 29,629,800$ или *двадесетъ деветъ милиона, шестстотинъ двадесетъ деветъ хиляди и осемстотинъ лева*. Може да ни обвинѣтъ нѣкой, че показаната отъ насъ цифра не е вѣрна, тъй като наема за послѣдующитѣ 49 години е 1500 лева, а само за първитѣ е по 700 л. Нека тия, които би ни възразили съ това иматъ прѣдъ видъ, че доходността на тая линия слѣдъ 10 години не ще остане сѣща, а ще се увѣличи, ако не съ 2000, то поне съ 1000 лева на километръ.

Сега нека видимъ колко наемъ ще земемъ за 59 години. Понеже е уговорено за първитѣ 10 години да ни се плаща по 700 лева на километръ, слѣдва че за всѣка една година ще ни се плаща $700 \times 90 = 63,000$ лева, а за 10 години 630,000 л. за цѣлата линия, за другитѣ 49 години ще имаме слѣдующия наемъ: 90 к.м. по 1500 л. = 135,000 на година, а за 49 години $135,000 \times 49 = 6,615,000$ лева. При тея сума като прибавимъ и наема за първитѣ 10 години получаваме слѣдующия наемъ: $630,000 + 6,615,000 = 7,245,000$ лева. Отъ тукъ става явно, че ний ще земемъ за 59 години отъ компанията на источнитѣ желѣзници наемъ 7,245,000 лева, а тѣ, слѣдъ като ни платѣтъ тия пари ще спечелѣтъ; вѣнъ и отъ разносѣтитѣ, цѣли 29629000 лева. Злѣ щѣше да бѣде за държавата ни, ако тия 29,629,000 л. останѣха за въ полза на държавното ни съкровище? Ако при тая сума, която Нѣмцитѣ ще спечелѣтъ отъ нашата желѣзница прибавимъ и ония 8,000,000 лева, които сж похорчени за направата на трасето Чирпанъ — Пловдивъ — Сарамбей, ний получаваме загуба за нашето държавно съкровище, която възлиза на $29,629,000 + 8,000,000 л. = 37,629,000 л.$ Загуба грамадна, загуба, която се равнява на $\frac{1}{7}$ частъ отъ цѣлия конверсионенъ заемъ, или 260,000,000 раздѣлено на $37,629,000 = 6.9$. Да, тая загуба съставлява отъ цѣлия конверсионенъ заемъ 6.9. Но само това ли е лошата страна на тоя заемъ? Не, до пѣти ще разгледаме и тѣхъ. Ето защо се криятъ условията на тоя заемъ; ето защо всички нумера официози нѣмѣтъ

