

— Отъ политическитѣ мѣжбе, азъ се запознахъ само съ Балабанова. Мойтѣ приятели не ме прѣдставиха на консерваторитѣ, а, отъ друга страна, Цанковъ бѣше на заточение въ Вратца, а Каравеловъ пѣтешествуваше. Г. и г-жа Балабанови ме приеха най любезно, въ своя домъ близо до двореца, макаръ и ветъ, но мебелиранъ изящно. Като опитахме трандафилевото сладко, споредъ прѣлестния обичай, съ неизмѣнно слѣдующата послѣ него чаша съ вода, — ний се разговаряхме за бъдащото на страната. Балабановъ, който много се занимавалъ съ политическата економия, придава най голѣма цѣна на завършването желѣзницитѣ. „Но, казваше той, ний ще ги направимъ по еътено отъ нашитѣ съсѣди, сърбитѣ, които жестоко оскубаха парижкитѣ банкери, и ний се надѣемъ да избѣгнемъ помощта на тѣзи господа. Вслѣдствие „конвенцията на четирѣтѣхъ“: Австрия, Турция, Сърбия и Бѣлгария, — ний сме задължени да съединимъ Царибродъ - Вакарелъ съ София, т. е. да направимъ около стотина километра желѣзень пѣтъ. Обаче, София, която ще бѣде тогава съединена съ Румелия, ще трѣбва тѣй скъпо да се съедини и съ Бѣлгария къмъ сѣверъ отъ Балкана. Въ противенъ случай, новата линия, скъпо и варненския желѣзень пѣтъ, ще бѣдатъ полезни само за чуждестраннитѣ пѣтници“.

Въ онова врѣме, бѣлгарския капиталистъ Иванъ Грозевъ се завзелъ да направи линията Царибродъ — Вакарелъ за 17 милиона лева; това не е много скъпо, ако бѣлгарското правителство, дѣйствително, вземи мѣрки, за да се направи пѣтя нормално и здраво, тѣй като прохода между Царибродъ и Драгоманъ прѣдставлява твърдѣ голѣми мѣжнотии.

Такива голѣми финансови прѣдприятия сѣ много опасни въ всѣка една млада, неопитна и небогата държава, и особено тамъ, гдѣто йоще не сѣ забравени въспоминанията за турското управление при помощта на *бакшиши*. За изпълнение на нѣкое прѣдприятие, което изисква 10, 20 или 60 милиона, явява се чуждестранна компания. Тя насолява цѣната, като оставя за себе си по нѣ една трета часть, отъ която се прѣд-