

з. лева, като изучена, проективана и утвърдена още през 1894 г. (Вижъ сп. на Инж.-орх. д-во, год IX, Кн. 1—2). Основание и гаранция, както за износната служба на тоя клонъ, тъй и за повдигането на Сливенъ, сж: обширнитъ девствени гори между Сливенъ и Елена (строителенъ материалъ и здрави траверси за нашитъ желѣзници), плодородната Сливенска земя, хубави лозя и овощни градини, образцови минерални бани, 16 тъкачни фабрики, богати земно-въгленни мини и т. н. Линията услужва на едно население повече отъ 100,000 души (околии Сливенска, Н.-Загорска, Котленска, Еленска, Ямболска и дори Търновска), а държавното шосе Сливенъ—Елена—Търново ще улесни още повече съобщенията на Крайдунавскитъ градове съ юго-източна България. Работата по линията се извърши чрезъ пжтната повиностъ на Сливенци и населението на Слив. околия, съгласно постановението на Бургасския окръженъ съветъ, утвърдено отъ М-вото на Вжтр. дѣла въ 1902 г.

Още по-рано, къмъ 1896 г., повикания отъ българ. правителство инженеръ Paul Etienne, за да се произнесе, кое отъ тритъ възможни трасета на Презбалканската желѣзнопжтна линия е по-преимуществовно, учения инженеръ е далъ предимството именно на това, което съединяваше Горня-Орѣ ховица съ Ямболъ—Бургасъ презъ Сливенъ, въ какъвто случай главната Презбалканска линия щѣше да минава презъ Сливенъ. Сжщия инженеръ по-после е отстъпилъ, като настоявалъ за клонъ Сливенъ—Кулаклий „за да могатъ да се удовлетворятъ индустриентъ нѣжди на тоя важенъ градъ“. (Сливенъ). Законътъ, обаче, отъ 23-и януари 1904 год. изостави мнението на Etienne, както и това по Сливенския клонъ, та Сливенци трѣбваше сами да се нагърбятъ съ постройката му.

Главнитъ виновници, за да се осществяи желѣзнопжтната линии Сливенъ—Къшлакьой (днесъ Зимница) сж: архитектъ Георги Козаровъ, Сливенския кметъ Долапчиевъ, инженеритъ Януловъ, Вълчановъ, Василъ Салабашевъ, (началникъ на отдѣление въ М-вото на Общ. Сгради), полковникъ-инженери Тодоръ Бояджиевъ, Манчевъ, Лазаровъ, чертежникъ Василъ Тодоровъ, самия министъръ на казаното м-во Д. К. Поповъ и др. Противъ осществяването на тая линия сж работили Ямболци, начело своя депутатъ Чакмаковъ, по внушението на когото, представения докладъ отъ М-вото на Общ. Сгради до министерския съветъ, за отпусчане предвидения кредитъ за направата на трасето и мостоветъ, е билъ зачеркнатъ отъ министра Д. Петковъ. (Даже и предъ свършения фактъ, Ямболци не престанали да изявяватъ озлобението си срещу „Сливенската желѣзница“ и вмѣсто да пжтуватъ съ нея за Сливенъ, правѣли това по старому — съ файтони и талиги — за общъ смѣхъ на Сливенци. Даже тъй