

Елена 764, презъ Хаинитъ 775, презъ Тръвна 772, презъ Свищовъ—Шипка 803.

Отъ тия числа се вижда, че *най-късото* трасе отъ централната линия до Бургасъ и отъ Букурещъ до Цариградъ е *Елена—Сливенъ*. Въ тая посока щѣше да се осъществи и съединяването на Сръдна Европа съ Цариградъ презъ Сливенъ, още въ времето, когато самитъ ромъни предложиха на Каравеловото правителство около 1885 г. да съединятъ Гюргево съ Русе чрезъ мостъ на Дунава по тъй проектираната величествена линия, на което П. Каравеловъ, водимъ отъ „дълбоко държавничество“, се отзова отрицателно и принуди ромънитъ да прибѣгнатъ до линията Букурещъ—Черна-Вода—Кюстенджа—Цариградъ, съ което отбиха трафика между централна Европа—Цариградъ—Мала Азия и Египетъ отъ България, за да обърнатъ горната линия въ износенъ за германцитъ плавателенъ, търговски каналъ. (Ср. l'indépendance roumaine и Kölnische Zeitung въ стр. 639. т. I на La questione rumeliota e la politica italiana на Amadari—Virgili: кабела Кюстенджа—Цариградъ е отдаденъ на концесия на една германска компания, май, 1905, а при това, учредява се една плавателна линия между Кюстенджа и Египетъ (чрезъ Александрия) за развоза на австро-германската търговия съ изтока).

Линията *Букурещъ—Русе—Елена—Сливенъ—Цариградъ* или *Букурещъ—Русе—Елена—Сливенъ—К. - Агачъ—Одринъ—Деде-Агачъ* имаше хиляди предимства и то главно за насъ, предъ тая Кюстенджа—Цариградъ—Александрия, защото ако тя е днесъ най-късия пътъ отъ сръдна Европа за Египетъ (пътниците отъ Лондонъ, Парижъ, Берлинъ, Виена, Буда-Пеща печелятъ по нея 12 часа, отколкото по тая презъ Бриндизи, а 30 часа, отколкото линията презъ Триестъ (ср. Europe Orientale, 20 octobre, 1906), съ въпросния проектъ разстоянието още по-вече щѣше да се скъси.

Отъ по-горнитъ сравнителни разстояния, само това отъ Русе за Пловдивъ презъ Елена е по-дълго, но пъкъ за това късотата на другитъ ще изисква направата на нови клонове. При това, много по-важно е да бжде едно трасе късо къмъ Бургасъ и Цариградъ, отколкото къмъ Пловдивъ, защото къмъ Бургасъ то има грамадно търговско значение, а къмъ Цариградъ — международно. Въ стратегично отношение, почти всички трасета, изключая Хаинското, сж на еднаква нога.

Въ заключение на статията си по тия четири трасета, инж. Николовъ препоръчва като *най-изгодно и сгодно* въ всѣко отношение трасето *Орѣховица—Елена—Сливенъ—Нова Загора*. Това трасе захваща отъ Горня-Орѣховица и минава презъ Златарица, Елена, Чакалитъ, Домузъ-башъ, гдето пресича Балкана презъ тунелъ 1500 метра дълъгъ, Сарж-яръ, Терзобасъ — всичко 78.9 км. Отъ Терзобасъ единъ клонъ отива за Нова Згора (30 км.), а другъ клонъ за Сливенъ и