

Кулаклии (46·4 км.). Всичко става 155·3 км. за около 17 милиона лева., когато Хаинското трасе ще бжде 180·5 км. за около 22 милиона, Тръвненското 113 за около 21 милиона, а Шипченското 143 за около 27 милиона (а като се прибави на туй последното още и клонъ Д. Кулаклий, става 253·3 км. за около 34 милиона).

Списанието „Животъ“ (ноем, 1897 г.), като разглежда статията на инж. Николовъ, заключава, че и по евтинията на построяването Еленското трасе излиза пакъ на първо мѣсто. „Длъжността на правителството въ тоя случай е очевидна: молбата на Сливенци и Еленчани, която се състои не въ туй да се прокара желѣзница презъ тѣхния Балканъ, а само да се изучи указаното трасе въ името на общитѣ облаги, е толкова справедлива, че да не се изпълни, ще бжде равносилно на едно явно облагодетелстване едни градове въ ущърбъ на други. Ще бжде непростително, ако пропустнемъ да споменемъ и указанията вмѣстени въ прошениято на Сливенци: Николовъ скача Сливенъ съ Презбалканската желѣзница чакъ презъ Терзобасъ, гдето единъ клонъ отива за Нова-Загора, а другъ за Сливенъ—Кулаклий. безъ да му дойде на умъ, че може отъ Сарж-яръ да се отиде направо за Сливенъ презъ Бѣла (всичко 24 км. вмѣсто 36 презъ Терзобасъ), съ единъ малъкъ тунелъ не по-дълъгъ (както самъ намира въ трасето презъ Демиръ-Капия) отъ 500 метра. Желѣзницата ще слѣзе по Куруча въ Асеновския долъ. Укрепителнитѣ работи на тоя долъ съвсемъ не сж толкова страшни, колкото ги предполага Николовъ, и, при това, нѣма да бждатъ на по-вече отъ 3—4 километра продължени. Клонътъ за Нова-Загора ще се отдѣля отъ Сливенъ, та по тоя начинъ Бургасъ ще бжде скаченъ съ Нова-загора и Пловдивъ презъ Сливенъ, а не презъ Ямболъ, гдето пѣтя по-вече лжкатуши. По тоя начинъ се спечелватъ и нѣколко километри за Презбалканската линия, както и една значителна сума. Наистина, разстоянието отъ Орѣховица до Н.-Загора се уголѣмява съ нѣколко километра, но пъкъ разстоянието Орѣховица—Бургасъ се скжсява, а то е по-важното въ търговско отношение“¹⁾.

На край, за обобщаване изложенитѣ до тукъ бележки за стопанския развой на Сливенъ, нѣма да бжде безъ значение ако се подчертаятъ ценнитѣ редове въ „Индустрия и Търговия“, бр. 19 декемврий 1911 г. по *икономичнитѣ искания на Сливенци*.

„Сливенъ е, безспорно, единъ отъ първитѣ индустриални центрове въ нашата страна. Той даде първитѣ пролѣски на

¹⁾ За развой на българскитѣ желѣзопѣтни съобщения, както и въ частности за нуждата отъ прорѣзването на Ст. планина презъ Сливенския Балканъ съ желѣзница вж. хубавата дисертация на Дръ Каро-серовъ: *Zur Entwicklung der bulgar. Eisenbahnen, Flangen.*