

Габрово и днесъ стои още нескачено съ желѣзопѣтната мрежа, а другия индустриаленъ центъръ Сливенъ, едва преди 4—5 години съ усилията на Сливенци чрезъ използване пѣтната повиностъ можа да се сдобие съ желѣзница. Подбалканската линия Сливенъ — Казанлъкъ — София, която би донесла неимовѣренъ тласъкъ на индустрията въ Сливенъ, не само защото ще скъси разстоянието между Западъ и Изтокъ съ стотини километри, но и защото ще поевтини двойно каменнитѣ вжглища, стои отдавна изучена само въ министерскитѣ канцеларии. А между това тая линия има значение не само като мѣстна, а като *грѣбнакъ на нашата желѣзопѣтна мрежа*. Тя ще спомогне несъмнено за индустриализацията на много западнали днесъ Крайбалкански градчета при иаличността на водни сили и горителни материали. Но, казватъ, скъпа е тази линия. Е, да. Този отговоръ винаги се дава, когато е въпросъ за просвѣта, пѣтица и други културни или производителни цели. Нашитѣ правителства сж много пестеливи тукъ, за да бждатъ безподобно щедри другаде. Нѣма жертви, обаче, поразумни отъ тия, които се даватъ за цели, осществяването на които, рисува вѣрни стопански перспективи. Още повече, че проектътъ за тия линия принадлежи, ако се не лъжемъ на народняшкото правителство при първото тѣхно властуване. Значението и немедленото прокарване на тия линия днесъ се не отрича отъ никого. Г-нъ Б. Боевъ, въ своята интересна брошурка въ защита на Котленския проектъ за източна презбалканска линия, казва: „Следъ прокарването на Подбалканската линия, на първо мѣсто ще се наложи свързаното на Силистра съ общата мрежа и пр.“ Той смѣта, значи, въпроса за прокарване на Подбалканската линия за първа грижа на държавата.

По отношение на шосейнитѣ пѣтица, изпжква най-силно престѣпното нехайство на държавата къмъ петостепенния градъ на България. Едно единствено шосе (Сливенъ — Ямболъ) свързва града съ околноститѣ. По останалитѣ направления индустриалния Сливенъ се сношава по най-примитивенъ начинъ — чрезъ мулета и коне. Шосето Ичера—Градецъ за Котелъ е отдавна изкарано. Остава да се изкара шосето Сливенъ—Ичера, за да облегчи сждбата на забравения Котленски край и да създаде търговско оживление на Сливенъ, но за това нѣма държава да се погрижи. Шосето Сливенъ—Бинкосъ за Казанлъкъ е отъ десетина години трасирано, съ натрупанъ чакълъ около трасето, но още стои непокѣтното, за да чака по-блажени времена. А за шосето Сливенъ—Стара-рѣка за Търново се указали недостатъчно десетки години, презъ които то се изучва. Гласуваниятъ кредитъ за изучване на нова презбалканска линия Търново—Елена—Сливенъ означава десетина години изучаване и още толкова за построяване, ако не и повече.