

бжде продължена отъ Казанлъкъ за София, града ни излиза на прѣкия и най-късъ пѣтъ между Бургасъ и София.

Отнемането на Бѣломорското ни крайбрѣжие и настаняването на голѣмъ брой бѣжанци въ Бургаския окръгъ и въ самия Бургазъ увеличи много населението и значението на тоя градъ. Отъ 14,897 жители презъ 1910 год., Бургазъ въ края на 1926 год. нарастна до 31,428 жители, като стана пети по народонаселение градъ въ страната и измѣсти Сливенъ на шесто мѣсто. По вносъ и износъ, число и тонажи на параходи Бургазъ измѣсти и Варна и стана първо българско пристанище. Неговото значение ще порастне още повече, като се осъществи прѣкото му желѣзопѣтно съобщение съ столицата.

Сливенъ, на който близкиятъ Бургазъ е естествено дебуше и портъ, има непосредствена и косвена полза отъ това бързо и голѣмо негово засилване, и нѣма освенъ да се радва на напредъка му и на напредъка на цѣлото околно крайбрѣжие, въ курортно и стопанско отношение, като се погрижи да извлѣче всички икономични облаги, които тая близостъ ще му достави.

*

Има песимисти, които гледатъ на Сливенъ като на умираещъ градъ. Действителността опровергава тоя песимизмъ. Разбира се, не трѣбва да си правимъ илюзии. Градъ Сливенъ е доста западналъ, има бедствие, има застой и спънки въ икономичното му развитие. Но да се заключава, че умира, е прекалено.

Не е отъ тия градове, които бързо напредватъ и нарастватъ, защото не е нито крайбрѣженъ, или търговски центъръ, като Бургазъ, Ломъ, Пловдивъ, нито пѣкъ центъръ на богата околия, като Плѣвенъ, Стара Загора или Ямболъ. Сливенъ, обаче, макаръ и бавно, нараства, развива се, и има благоприятни условия да стане цвѣтещъ икономиченъ градъ.

Трѣбва да подчертаемъ, че ако Сливенъ днесъ не е това, което можеше и трѣбваше да бжде, голѣма отговорностъ за туй носи и държавата ни, която се отнесе къмъ тоя тъй заслужилъ на отечеството и до скоро пети по народонаселение градъ съвършено мащихски, като го принуди отъ мютесарифско, губернско, префектурно и окръжно нѣкога срѣдище до околийско, лиши го и продължава да го лишава отъ разни държавни учреждения и го е занемарила въ съобщително отношение. Не трѣбва да се забравя, че дори желѣзопѣтната линия Сливенъ — Зимница е съ мжка извоювана, благодарение доброволното и упиорито изработване на трасето отъ Сливенскигѣ повиничари. И днесъ съ каква мжка и чрезъ колко тежки ходатайства се изработватъ шосейнитѣ и желѣзопѣтни съобщения около Сливенъ, колко усилия се полагатъ по нѣкога за да не ни се отнеме нѣкое държавно учреждение, поради настояването на завистливъ съседъ предъ силни на