

убедителни доводи за нея, като най-рационална презбалканска желѣзници, както въ технично, така и въ икономично отношение. Неговитѣ доводи не само не сж изгубили значението си, но тепърва ще има да добиятъ своята истинска стойност, особено когато следъ довършването на линията Ямболъ—Елхово, тя се продължи единъ день до Одринъ.

На Сливенци предстои да направятъ всички усилия за по-скорошното построяване нв частъта Елена—Сливенъ—Ямболъ, настоявайки трасето да мине направо за Сливенъ презъ Асеновската тѣснина, а не да обикаля презъ Бинкосската. По-големитѣ технични трудности презъ първата нѣма да посжкпятъ линията, защото по-сжкпитѣ съоржжения ще се съвѣзмездятъ пѣкъ съ съкратяването на пѣтя съ 10 - 15 километра. Редъ важни съображения налагатъ да се настоява за трасето презъ Асеновския долъ. За постройката на тая линия усилията на Сливенци ще иматъ подкрепата и Ямболци, Еленчани, Г.-Орѣховчани. Дали отъ Сливенъ къмъ Ямболъ ще е необходимъ прѣкъ желѣзопѣтенъ клонъ, или ще се използва съ малка варианта клонъ Сливенъ—Зимница, е въпросъ отъ второстепенно значение.

Съ осжществението на и на тая линия ний не считаме желѣзопѣтнитѣ идеали на Сливенци завършени. Ще липсва едно важно звено, което ще накърнява значението на Сливенъ като желѣзопѣтенъ вѣзелъ и кръстопѣкъ. Сливенци трѣбва да иматъ по-далечни изгледи, колкото и днесъ да изглеждатъ неосжществими или много трудни. Единъ градъ не живѣе отъ днесъ за утре. Когато си даваме една програма, нека не се плашимъ отъ трудноститѣ за осжществението ѝ. Не ще съмнение, че всички тия шосейни и желѣзопѣтни проекти зависятъ главно отъ финансовата способностъ на държавата и отъ общи държавни съображения. Но до голѣма степенъ зависятъ и отъ настойчивостта, съ което отдѣлни хора прогласяватъ и изтъкватъ необходимостта на дадени предприятия и постройки.

Въ желѣзопѣтната си програма Сливенци трѣбва да поставятъ и постройката на една линия, която да свързва Сливенъ съ Котелъ, съ огледъ единъ день да се продължи презъ Осмавъ-Пазаръ, Ески-Джумая за Разградъ. Въ едно по-далечно бждеще тая линия ще се продължи може би отъ Разградъ презъ Кеманларъ за Силистра, за да се свърже съ ромънскитѣ желѣзопѣтна мрежа отъ Дунава и въ стара Доброджа. Тѣзи по-далечни изгледи сж, разбира се, отъ преголѣмо значение за Сливенъ, но за по-близкото до насъ бждеще е достатъчно, ако успѣемъ да го свържемъ съ Котленския край. Въ периодичния печатъ, а и въ мѣродавнитѣ срѣди, все по-настойно се изтъква необходимостта да се свърже Котелъ съ общата желѣзопѣтна мрѣжа, за да се даде икономиченъ