

тласък на тоя затънтън трай. Е. добре, шомъ е въпросъ за нова желѣзница, защо тя да има изходната си точка въ гара Зимница или Странджа, когато редъ съображения говорятъ въ полза на Сливенъ? За Котленско не е ли много по-важно и износно да има излазъ въ едно голѣмо индустрено срѣдище, дето ще намира пласментъ на стокитѣ си и пазаръ за покупка на други, вмѣсто въ нѣкоя малка осамотена гаричка? И това не ще ли покрие по-голѣмитѣ разходи за постройка на линията презъ Сливенския Балканъ при Ичера, вмѣсто презъ Мокренъ? Нимѧ още не се е съзнало отъ наженери и държавници, че досегашната практика на желѣзопжтень строежъ, да се заобиколятъ исторични и икономични създали се градове и срѣдиша, само и само за да се спестяватъ нѣколко милиона въ разходитѣ, е изживѣла времето си и опорочи много цѣлата ни желѣзопжтна мрѣжа, за поправката на която ще трѣбватъ десеторно повече милиони отъ спестенитѣ?

Не трѣбва да се забравя при това, че и у насъ ще се наложи въ непродължително време да почнемъ електрифицирането на желѣзницитѣ. Електрификацията на желѣзницитѣ направи възможно напоследъкъ да се построятъ още две желѣзопжтни съобщения презъ Пиренеитѣ между Франция и Испания, защото обикновенитѣ желѣзници не позволяватъ стрѣмнини по-голѣми отъ 33 на хиляда, когато електрическитѣ позволяватъ да се иде до 45 на хиляда и при това съ завои съ много по-малкъ радиусъ. По тоя начинъ Пиренеитѣ бѣха прорѣзани съ тунели двойно по-къси и разходитѣ по постройката значително намалени. Съвремената техника ще позволи и въ България да станатъ значителни икономии въ постройката планинскитѣ ни линии, като се скъсятъ до минимумъ тунелигѣ и завоитѣ.

Ние трѣбва да подготвимъ общественото мнение за линията Сливенъ—Ичера—Котелъ не само поради по-далечнитѣ изгледи да бѣде продължена къмъ Ески-Джумая и Разградъ, но и поради възможността да се прокара единъ день желѣзопжтна линия покрай брѣговетѣ на дветѣ Камции за Синдѣлъ и Варна. Онова, което казахме за едно шосе презъ тия мѣста, двойно повече важи за една желѣзница по същата посока.

Ще ни се възрази, че тия, макаръ и далечни проекти дохождатъ въ разрѣзъ съ вече възприетия отъ държавата проектъ на желѣзницата Шуменъ—Карнобатъ презъ Чалъкаващкия проходъ, дето и по-лесно и по-евтино ще се прокара, обаче, ние вече изтъкнахме, колко е погрѣшно да се мисли, че леснотията и евтинията сж достатѣчни доводи за целесъобразността на една желѣзопжтна линия. Линията Шуменъ—Карнобатъ би била повече защищаема, ако се целеше да се продължи къмъ границата, за да се свърже съ турскитѣ же-