

шосета главна причина е именно непригодността на желѣзопжтната ни мрежа къмъ економическата експлоатация на страната.

Така, вследствие нашата безогледностъ е станало, щото едно отъ главнитѣ основни съобщения на желѣзнопжтната ни мрежа да не е завършено, — вмѣсто първо останало е последно. Това е прѣкото надлъжно презъ срѣдината на страната, сжщинско срѣдищно съобщение София — Казанлъкъ — Сливенъ — Черно-море, отъ което едва що сж построени само частитѣ Казанлъкъ — Сливенъ — Бургасъ и София — Макоцево, а е въ бавенъ строежъ частъта Макоцево — Казанлъкъ. Това важно срѣдищно за страната ни желѣзнопжтно съобщение, за да отговаря напълно на назначението си — да свързва прѣко Черно-море съ сърцето на страната, следов. да съставя главенъ лостъ на нейната економическа експлоатация — трѣбва да се свърже частъ по-скоро чрезъ Сливенъ съ Варна, най-доброто ни Черно морско пристанище, както това искатъ Сливенската и Варненската общини. И тъй желѣзния пжтъ Сливенъ — Варна се явява належащъ и трѣбва да стои на предстоещо мѣсто въ строителната желѣзопжтна програма на страната по следнитѣ съображения:

1) Поради висшата държавна нужда и полза за общата економическа експлоатация на страната, като частъ отъ главното основно съобщение на желѣзнопжтната ни мрежа, което съединява прѣко най-важното ни пристанище Варна съ столицата и Запада, преминавайки надлъжъ презъ срѣдината на страната. Това главно надлъжно желѣзнопжтно съобщение Изтокъ — Западъ заедно съ прѣкитѣ напрѣчни такива Северъ — Югъ (презбалкански, — Дунавъ — Бѣло-море) образуватъ основния изтъкъ на желѣзнопжтната ни мрежа, о който се основаватъ второстепеннитѣ и третостепеннитѣ ѣ разклонения. Напрѣчнитѣ основни съобщения се очертаватъ: 1) Видинъ (Ломъ) — София — Петричъ (къмъ Солунъ), 2) Никополъ — Ловечъ — Троянъ — Карлово — Пловдивъ — Пашмакли (къмъ Кавалъ), 3) Свищовъ — Левски — Г. Орѣховица — Тулово — Ст. Загора — Раковски — Мастанли (презъ Гюмюлджина къмъ Порто-лагосъ) и 4) Русе — Попово —