

се стреми да си направи много и добри пътища. На времето гръшка голѣма е вършена, дето Сливенъ е съединяванъ съ шосета само отъ къмъ полето, а не се е помислило за използване свързаната по сѣдба съ него северна балканска област*). Като се подържали въ исправность шосетата къмъ Бургазъ, Ямболъ, Керменлий и Нова-Загора, не бивало е да се забравя направата и довършването шосетата за Казанлъкъ, Градецъ—Котелъ, особно за Стара-рѣка—Елена. Последното шосе е частъ отъ стария правъ пощенски пътъ Русе—Сливенъ—Одринъ—Цариградъ, той е, който ще докара въ Сливенъ земнитъ произведения на Балкана и $\frac{1}{3}$ отъ селата на Еленака околия. Напукъ на голѣмата му необходимостъ, това шосе се прави отъ двадесетъ петъ години, а и до днесъ не е привършено! Направено, то ще разкрие богатствата и прелеститъ на Сливенския балканъ и ще улесни автомобилното съобщение между Сливенъ—Търново и гара Г.-Орѣховица, които ще се достигатъ за три часа. Идеала на веѣки Сливенски гражданинъ трѣбва да бѣде — веѣко село отъ околията да бѣде скачено съ града чрезъ удобни, добре подържани шосета.

Съ направа необходимата шосейна мрежа, трѣбва да се побърза съ продължение на ж. п. клонъ Сливенъ—Зимница до гара Джбово и отъ тамъ презъ Казанлъкъ—Карлово—Пирдопъ за София. Частъта Сливенъ—Джбово ще скачи Сливенъ съ западната частъ на околията му и северната отъ Ново-Загорско.

Строящата се Подбалканска линия ще съдействува за разработване близкитъ до Сливенъ каменовжглени мини, които ще засилятъ индустрията и запазятъ горитъ му, ще скъсятъ разстоянието до София и централна България, като съ това отворятъ хубоститъ и богатствата на Розовата долина, на която Сливенъ е вратата за наши и чужди туристи. Предъ заплашеното бѣдеще на мина Перникъ, строежа на ж. п. линия Сливенъ—Джбово е най-належаще между всичкитъ ни въ постройка желѣзници, загова се бърза строежа ѝ.

При това, не бива да се изпуска изъ видъ ново-

*) Макаръ голѣмъ градъ, той е крайна телеграфопощенска станция, когато е можель да бѣде съединенъ съ Стара-рѣка или Жеравна.