

Шуменъ до София траяло 7—8 дни. Стоката отъ единъ градъ до другъ се прекарвала съ биволски кола. Това ставало бавно, тежко, а въ дъждовно, горещо или студено време много стока се повреждала. Производителитѣ и търговцитѣ губѣли. За това трѣбвало да се построятъ желѣзници, мостове и много шосета.

Отъ турско време въ България били останали само две желѣзници — отъ Русе до Варна и отъ Нова-Загора презъ Търново-Сейменъ до Пловдивъ—Бѣлово. Князь Фердинандъ и министритѣ поискали отъ Народното събрание да изработи законъ и да намѣри пари, за да се направятъ поне най-главнитѣ желѣзопѣтни линии, а именно тѣзи отъ Бѣлово презъ София за Цариградъ и Сърбия, отъ Кюстендилъ презъ София за Пловдивъ—Търново—Шуменъ—Варна. Линията София—Варна била най-голѣма. Тя не можела да се направи изведнажъ, а малко по малко. Отъ нея трѣбвало да се отдѣли клонъ презъ Вратца за Ломъ и Видинъ, отъ Пловдивъ за Сомовитъ, отъ Левски за Свищовъ, отъ Горна-Орѣховица за Русе и за Балкана.

Въ онѣзи времена много хора не вѣрвали, че ще могагъ да се намѣрятъ пари за желѣзници, нито пъкъ че ще се намѣрятъ българи инженери, предприемачи и майстори, които да построятъ желѣзницитѣ. Но българитѣ се показали добри майстори и добри строители. Народното събрание се отнесло до чужди банки, отъ които направило заемъ за България. Така държавата се сдобила съ пари. Явили се млади българи инженери, свършили въ странство, та измѣрили мѣстата, по които трѣбва да се прокаратъ желѣзницитѣ; посочили на кое мѣсто трѣбва да се пробие планината, де