

джак на Дунавски вилает, както се постъпва с едноименните по-малки селища, следователно градчето е достатъчно популярно за читателите и не се нуждае от допълнителни пояснения. До 1878 г. неговият административен статут не е променен - остава нахия на Търновски санджак.

Многобройни са известията от дописките и рубриците за стопанското развитие на Дряново и особено за строителството на нови пътища. В края на 1866 г. вилаетската администрация отчита, че в нахията са подновени около 2649 аршина калдъръм, практически всички трасета, и е ремонтиран пощенският път Дряново-Габрово, който имал участък „от 2 часа място...твърде мъчно за пътуване“. Строителството плащат „благодарителни лица“ и приключва за три месеца<sup>24</sup>. На следващата година дряновци поправят шосето към Трявна. За да гарантират безопасността на пътниците, властите назначават по него подходящи пазачи<sup>25</sup>. В началото на 1870 г. се взема решение това шосе да продължи през Стара планина и да достигне до Казанлък. Строежът на нов презбалкански път е икономически значима комуникация, а за пресата е любопитна новина. Първа редакцията на в. „Отечество“<sup>26</sup> съобщава за това важно начинание и запознава читателите с ползите от него за населението в планинските градове. Година по-късно в. „Дунав“ подновява темата и информира, че е готов участъкът от Трявна до землището на Казанлък, но се налага ремонт на пътя Дряново-Трявна в кратък срок, до есента, обстоятелство, което предполага населението на близките селища да помогне на строителите<sup>27</sup>. След два дни в. „Македония“ пояснява, че проектът на това шосе е на „инженера на Търновски санджак, като ходи на много страни и много време, измери пътя от Дряново през Трявна направо за Казанлък, най-сгодния и интересен...“<sup>28</sup>. В 1875 г. трасето се продължава на север, планират „един добър път от Дряново до Свищов“, който ще се използва за пренасяне на каменните въглища от Тревненските рудници към дунавските пристанища<sup>29</sup>. Всъщност се проектира връзка на Южна България от Подбалканската котловина през Тревненския проход и Дряново за дунавските градове, която би помогнала за напредъка на местната икономика.

Безспорно, дряновци подкрепят инициативите по благоустрояване, дори даряват средства за пътища и пряко участват в трасирането им, защото строителството съответства на националните и личните им интереси за икономическото развитие на нахията. В други случаи те не одобряват начинанията на властта. Например не участват в кампанията за набиране на помощи за въоръжаване на табурите редифи<sup>30</sup>. Обичайно дряновци недоволстват от корупцията в съдопроизводството и многократно протестират срещу неспособността или нежеланието на полицей-