

НЯКОИ НАШИ ГРАДОВЕ ПРЕДИ СТО ГОДИНИ И СЕГА

Иг. Пенков

„Всекиму е прилично да познава същите места на които живее по-харно от другите, затова и в тая книга се попродължи „колкото се може повече“ за нашите земи описанието на които с времето може да се умножи повече.“

Д-р Иван Богоров

(Из „Кратка география . . .“; Букурещ, 1851 г.)

Колкото пъти съм бил на учебна практика заедно с колегата юбиляр професор Илия Иванов, винаги съм се удивлявал на неговите задълбочени и точни познания върху нашите селища. Изразявайки своите приятелски чувства и голямо уважение към него, в настоящата студия аз разглеждам няколко наши града, а именно: Русе, Търново, Пловдив и Хасково, които свързвам и с друг важен юбилей — стогодишнината от първата българска географска пътеписна книга — „Няколко дена разходка по българските места“, материалите за която авторът е събрал и обработил при специално извършеното за тази цел пътуване през 1865—1866 г.¹ В тази книга наред с други 12 града д-р Иван Богоров ни дава оригинална и много ценна географска характеристика, особено на изброените четири града.

Д-р Иван Богоров, изтъкнат възрожденец (1818—1892 г.), е известен сред нашата общественост преди всичко като публицист (първият български журналист), лекар, учител, езиковед и стопановед. Малко, да не кажем никак, не е разглеждано обаче неговото творчество от гледна точка на икономическата география и по-специално нищо не е писано за големите му заслуги към българската селищна география. Още в 1851 г., когато той превежда от руски език и издава в Букурещ книгата на Бардовски „Кратка география — математическа, физическа и политическа“, д-р Иван Богоров разбира, че за всеки, който обича родната си земя и който желае да работи за благоденствието на своя народ, е необходимо да познава „своите места“. Ето защо по-късно той не се е задоволил с кратките сведения от по 3—4 реда, които е дал за всеки от споменатите градове в 1851 г. към преведената „Кратка география . . .“ от Бардовски, а ги описва

¹ Иван Богоров — Няколко дена разходка по българските места, съгласно Стефан Илчев, 1943 г., стр. 64.

подробно в книгата си „Няколко дена разходка по българските места“, издадена в Букурещ през 1868 г.

Като добър познавач на големите обществено-икономически преобразования, които настъпили по нашите земи в края на XVIII и първата половина на XIX в. във връзка с освобождението на българския народ от турско робство, д-р Иван Богоров е откликнал със своя пътепис на нуждите на нашето възраждане. Чрез него той работил за възпитаване на любов към родната страна, към българския народ и към неговите селища. С право един от добрите познавачи на творчеството на д-р Иван Богоров, проф. Ст. Стойков, пише, че Иван Богоров е виждал в икономическото замогване най-важното условие за народното самосъзнание на българина.¹

Д-р Иван Богоров пропътувал част от страната и познавал добре Карлово, Калюфер, Стара Загора, Пловдив, Русе, Шумен, Свищов, Хасково, Търново и други градове. Освен това той пътувал много и в чужбина, като живял в Букурещ, Одеса, Лайпциг, Париж, Истанбул, Москва и Петроград. Всичко това му дало възможност да схване главните характерни черти в капиталистическото развитие на Германия, Франция и Русия и да види, че и нашата страна — тогава част от турската империя — трябва да тръгне по пътя на процъфтяването чрез индустриалното си развитие. „Индустрията е живота на народите“ — писал д-р Иван Богоров. В издавания от него „Журнал за наука, занаят и търговия“ в 1862 г. той отбелязва: „Благоденствието на един народ зависи от развитието на производителните сили, с помощта на които той ще знае скоро да създаде посредством своята работа безкрайно богатство.“

Разбрал тези основни истини, с голяма обща и икономическа култура, д-р Иван Богоров проповядвал и съветвал да се изграждат промишлени предприятия, финансови сдружения, пристанища, жп. линии и др., за да може да забогатее нашият народ и да се устроят селищата ни.

Пътуването си, което д-р Ив. Богоров е описал в „Няколко дена разходка по българските места“, предприема от родолюбиви чувства. Той пише, че иска „да спомогнем что-годе за развитието на ръкоделното чувство между българския народ“, което единствено води към „обогатяване, благополучие и благоденствие“. Тези негови поуки, препоръки и критични бележки към стопанските деятели личат много добре в описанията на градовете Русе, Велико Търново, Пловдив и Хасково.

* * *

Русе е разгледан и описан от д-р Иван Богоров с голямо остроумие. Преди всичко той правилно е схванал благоприятното местопо-

¹ Ст. Стойков—Д-р Иван Богоров, Избрани страници, София, 1943 г., стр. VII.

ложение на Русе — „Стои на срещу Гюргево и наблизо Букурещ“. Освен това авторът отбелязва, че Русе е важен административен център и железопътна станция на пътя Русе — Варна и че е оня наш крайдунавски град, който привлича вниманието на всичко, дори и на чужденците.

Според описанието на д-р Ив. Богоров Русе е град с малки дървени къщи с огради от плет и наподобява на малките села. Животът в града е беден. Само няколко семейства живеят охолно, а всичко друго е „голяма сиромашия“. При това положение авторът си задава въпроса, дали е хубав град Русе и отговаря отрицателно. Но за бъдещето на Русе той пише, че градът „ще бъде прехубав“. Светлото бъдеще на града д-р Ив. Богоров вижда в развитието на промишлеността и пристанището. За да бъдат къщите в Русе големи и великолепни, необходимо е да се обогатят гражданите, а това според д-р Иван Богоров може да стане посредством индустриалното развитие, понеже „само индустрията посева великолепните къщи и тогава те никнат като цветята из земята“.

Авторът препоръчва да се въведе в Русе преденето и тъкането на коприната. „Гиена не е далек вече от Русчук“, а оттам той препоръчва да се вземе поука за развитието на копринообработката.

Добър наблюдател и познавач на съседните градове на Русе, д-р Ив. Богоров сравнява Русе от 1865 г. с Букурещ от 1835 г., а в някои отношения и със Свищов. По време на пътуването си той описва Свищов като по-благоустроен от Русе. Д-р Ив. Богоров мисли, че Русе и Свищов могат като пристанища на Дунав с модерни параходни съобщения да представляват „един голям град“ и чрез съвместна работа да израснат като „великолепни градища“.

С развитието на промишлеността, пристанището и жп. транспорт Русе според Ив. Богоров „ще бъде един великолепен град, както най-хубавите крайрейнски градове“. Днес, сто години по-късно, ние виждаме неговите предричания, основани на сравнително задълбочени и правилни оценки на географското положение, на пристанищното и промишленото развитие на града, действително осъществени. Русе е вече голям промишлен пристанищен, железопътен, шосеен и мостов град на Дунава.

Мястото не ни позволява да правим подробна характеристика на съвременния Русе, но ще се спрем накратко на нарастването на населението му и значението на най-важните градообразуващи фактори — промишлеността и пристанището.

При освобождението на България от турско робство Русе, наред с Пловдив и Варна, е бил един от най-големите наши градове. Ръстът на населението му в абсолютен брой и процент (от преброяване до преброяване по избор) се вижда от следната таблица:

Година на преброяването	Абсолютен брой	% на нарастването за периода	% на нарастването за 1 година
1887	27 194		
1900	32 712		
1910	36 255	20,3	1,56
1934	49 447	10,8	1,08
1946	53 523	36,4	1,51
1956	83 453	8,2	0,68
1965	128 384	55,9	5,59
		53,8	5,38

Данните от таблицата показват, че градът е нараствал по-бързо през годините на социализма, отколкото при капитализма. Докато за периода 1887—1946 г. Русе е нараснал с 96,8% (да не се забравя при това, че 1945 и 1946 г. са години на социалистическо развитие), или средно годишно с 1,67%, само за двадесет години социалистическо развитие (1946—1965 г.) Русе е увеличил населението си със 140%, или средно годишно със 7%.

Населението на гр. Русе е заето предимно в промишлеността, строителството и транспорта — 60%, в търговията — 9%, в селското стопанство — 8% и в извънматериалното производство към 23% (1965 г.).

Русе е четвъртият наш промишлен център след София, Пловдив и Бургас по абсолютната величина на промишлената продукция (225 млн. лева за 1964 г.). Тук е съсредоточена 4,3% от промишлеността на НР България. По броя на работниците в промишлеността Русе е на трето място след София и Пловдив.

Русе е преди всичко важен център на нашата машиностроителна и металообработваща промишленост. Тези отрасли съставляват 28,5% от общоградската промишленост. По тях Русе е на второ място в страната след София. В Русе се произвеждат селскостопански машини (жътварки, вършачки, комбайни, трактори, сенокосачки), кораби (въгледвозачи, бункеровчици и др.), телени и метални изделия, машини за мелничарската промишленост, строителни и транспортни машини, ремонт на вагони и локомотиви, термоизмервателни уреди, електроизолационни и електроинсталационни материали, транспортни ленти и др.

Все по-голямо значение в икономическия профил на града придобива и химическата промишленост: бои, лакове, пластмаси, дунапрен, минерални масла, изкуствени кожи за тапицерия, облекло, обувки, подови настилки, лимонена киселина, мая за хляб, експлозиви за мини-те и карьерите, лепила за паркетни и каменни настилки и др.

Русе е значителен център и на хранително-вкусовата и текстилната промишленост. Хранително-вкусовата промишленост е известна с производството на захар, консерви (износ в 40 страни), винопроизводство, модерен млекокомбинат, фабрика за газирани напитки, голям хлебозавод, месо-колбасен комбинат, фуражен комбинат, мелници и др.

В Русе се произвежда над 25% от коприната на страната и висококачествени памучни тъкани.

В града се разраства бързо и промишлеността за строителни материали и сглобяеми елементи: керамично-огнеупорни тухли, пренапрегнати тръби за хидромелиоративното строителство, панели за жилищна, и се изгради цех за перлит. Тези успехи на промишлеността се улесниха с построяването на ТЕЦ „Русе“ — 160 мегавата.

Сега пред Русе стоят за разрешаване следните по-важни проблеми: 1. На промишлеността — специализиране на трите градски промишлени зони и изнасяне на някои производства в по-големите села, като Ряхово, Иваново, Слив поле и др., за да се спре потокът на нов механичен ръст на населението. 2. На транспорта — да се преустрои пристанищната зона с оглед рационалното използване на околоръстната жп. линия. 3. На жилищния проблем — да се разреши високо застрояване на част от търговско-административната зона и да се построят нови жилищни комплекси. 4. Осигуряване отдиха на трудещите се, като се преустрои крайградското дунавско крайбрежие за почивка и за спортуване на населението и др.

Велико Търново е бил отдавна познат на д-р Ив. Богоров. Още в 1851 г. той го описва подробно заради оригиналното му разположение и търговските му връзки с Виена, Влашко и Цариград. За него авторът пише: „То (б. а. — Търново) е разположено на един твърде стръмен каменлив бряг, който от върха до най-долу, дор до реката, е напичен с къщя една над друга нагиздени, също както са наредени керемидите на един покрив.“

Градът е познат на д-р Ив. Богоров с днешното му име — Велико Търново. Тогава той е бил сравнително малък, за да го споменава, че „са големи само с името си“. По това време Марино поле е самостоятелно селище „край лъкатушките на Янтра срещу Велико Търново“.

Разсъждавайки върху разположението на града, д-р Ив. Богоров недоумява защо търновци са се заселили на това място и препоръчва селището да расте към насрещния хълм Св. гора.

Велико Търново представлявало бедно селище, в което настъпвало известно оживление само в пазарен ден — „ала кога не е пазарен ден, дявол няма по дюкяните“. Все пак още тогава в града била оформена доста голяма чаршия (пазарна улица). По нея се редели над 120 дюкяна за памучна прежда и американско платно. Градският пазар привличал главно „горноселци“, т. е. селяни от полупланинския южен крайградски район, понеже полските села — „долноселци“, както ги нарича д-р Ив. Богоров, отивали на пазар в Ряховица (б. а. — Горна Оряховица), „че мъчно им иде да бият път из търновския боаз“.

Населението на Търново било с много малки материални възможности и дори не могло да си доставя зеленчук от близкото „село Лясковец“. От Търново излизали много гурбетчи (сезонни работници б. а.), а и мнозина се изселвали другаде (Русе, Свищов, Варна, Плевен), „понеже в града са слаби занаятите, а пък индустрията я няма никаква“.

Ето защо д-р Ив. Богоров препоръчва да се открие във Велико Търново копринена фабрика и да се спре евтиният износ на бубено

семе за Италия, коприна за Франция и вносът на скъпи „копринени фистани“ от Букурещ.

Велико Търново се развива бавно и при капитализма остава малък и почти законсервиран град.

При социалистическото развитие на града средното му годишно нарастване по население е 6,48% (срещу 0,73% за капиталистическия период). Велико Търново сега нарасна в значителен градски център (1965 г.—38 хил. ж.), изпълняващ комплексни функции—промишлени, транспортни, административно-търговски, научно-просветни и културни.

От град на дребни търговци, служещи и администратори Велико Търново се превръща в център на промишлени, строителни и транспортни работници—42,70% (от активното население), търговски работници и служещи — 11,3%. Съвсем малък е броят на заетите в селското и горското стопанство—едва 6,2%. Велико Търново запазва и укрепва функциите си на селище с голям брой хора, заети в извънматериалното производство — 38,1%. Този процент се увеличава с откриването на ВУЗ, много училища, културни и здравни заведения.

Велико Търново израства като значителен промишлен център. По стойност на промишлената си продукция за 1964 г. той заема 19-о място у нас и има 1,22% от промишлеността на НР България. По броя на работната ръка (5662 души) В. Търново е пред Толбухин. По заети в промишлеността (154 души на 1000 души) В. Търново е далеч пред Толбухин, а дори и пред Стара Загора, Плевен и Казанлък. Около гара двете гари на града се оформиха промишлените зони — около гара Трапезица за колбаси, памучен текстил, кожи и др., а около гара В. Търново — за копринени тъкани, филц, пиво, мебели, фурнир, паркет, радиоприемници, кондензатори и др. За развитието на втората зона голяма роля играе кръстовището на шосетата София—Варна (през новия мост) и Русе—Стара Загора.

Наред с промишлено-транспортните функции Велико Търново сега все повече и повече се развива като град на вътрешен и международен туризъм. Тези функции на града се определят от уникалното му географско разположение и прочутите му паметници от средновековието и Възраждането. На тази основа В. Търново бе обявен за град-музей, за чието опазване и преустройство се грижи специален общо-народен комитет, в който трябва да бъдат включени и географи.

Комплексните функции на В. Търново се допълват и от ролята на града като център на ВУЗ. В него народната власт откри Висш педагогически институт, за учебните и помощни помещения на който се оформя цяла зона по източния и северния скат на хълма Света гора.

За по-нататъшното развитие на В. Търново голям тласък ще даде разрешаването на следните проблеми: 1. На промишлеността — разширяване на промишлената зона по шосето София—Варна и насищането ѝ с някои предприятия на сувенирно-туристическата промишленост; изнасяне на кожарското предприятие от чертите на града. 2. Транспортно-съобщителни проблеми — прокарване на автотунелни магистрали,

една от които да облекчи напрежението по шосето Русе—Търново—Габрово, а друга да свърже директно Търново с Горна Оряховица; да се подобрят връзките на двете жп. гари с града (необходимо е гара Трапезица да се свърже и с тунелен преход за пешеходци); да се изградят удобни пътни връзки с Арбанаси (тази през Шеремета е много обиколна), с околните исторически манастири и др. 3. Туристически — да се изградят въжени пътнически линии, които да свързват Царевец със Света гора и Трапезица и др.; да се изградят нови обширни хотели, мотели, паркинги и гаражи; да се организира модерно използване на р. Янтра — за плувна и гребна база, за разходки и вечерно разглеждане на градската амфитеатрална панорама. 4. Да се преустрои В. Търново и с оглед на селищния комплекс В. Търново, Шеремета, Арбанаси, Лясковец, Горна Оряховица, Първомайци и Самоводене.

Хасково е посетено от д-р Иван Богоров в годините на преустройването му от село в град. Този преход той характеризира така: „Хасково е село и град: село е по името си, а град — според положението си, че то е основно главно място на Хасковската област, която се състои от 360 малки селца.“ Освен това нашият пътешественик забелязал и разликата в жилищното строителство. „Къщите им са едни на два ката, както в някой град, а други съвсем на земята, както в някое село.“

Авторът е оценил правилно географското положение на града — „в една доста приятна долина“. Голямото плодородие на „чернозема“ около Хасково според д-р Ив. Богоров осигурява изобилните реколти от зърнени храни, особено пшеница, както и от памук, тютюн, сусам и анасон.

Преуспяването на копринарството заедно с другите „земни произведения“ осигурявало изхранването на „голямо множество къщни пилци“, (б. а. — т. е. голям брой деца). Хасковският тютюн още тогава е бил известен „навсяде в Румели“.

Д-р Богоров отбелязва и поминъчните занимания на хасковци — занаятчий, търговци, земеделци и овчари. Силно впечатление му направили търговците, които умеели да „обръщат редовна търговия с жито и брашно до Едрине и Енес“ (б. а. — Одрин и Енос). Тези стоки те изпращали със салове по р. Марица. Хасковци имали воденици с коне, които мелят брашно за износ. Тук имало и прочути хлебари.

Жените били заети в тъкането на хубави шарени памучни платове и шиенето на дрехи от тях. Хасковци не са познавали „правия“, т. е. вертикалния стан и д-р Ив. Богоров ги съветва да се поучат от пиротчани. През този период хасковци си купували много стоки от Узунджово по време на панаира.

Авторът дава и други препоръки на населението от града, а именно: да прокапят колективно канал от с. Баня и да доведат водите в града (направено едва при социализма, т. е. 90 години след препоръката на И. Б.); да въведат вертикалния стан за килими и да продават производството си на панаира в Узунджово; да се организира па-

рова мелница; да се захванат по-здраво с науката и образованието, като разкрийт в града и класно училище, та не само богатските синове да учат в Пловдив. Той заявява: „...хасковци, ако имат образование и ако се възползват от плодородието, за къс период могат да надминат и Пловдив“.

Природните и икономическите изгоди на Хасково, които така добре оценил д-р Ив. Богоров, останаха почти неизползвани от буржоазията. От шестхиляден град в 1851 г. Хасково достига в 1880 г. 13 797 ж. До 1912 г. като граничен град той се развивал бавно. Едва след преселването на много бежанци — етина работна сила — се създават малки предприятия за коприноточене, маслобойни, за каучукови изделия и др. и населението нараства в 1934 г. на 31 974 ж.

За времето от 1887 до 1946 г. средногодишното нарастване на Хасково е с 2,28%, а за периода 1946—1965 г. е 4,45%. Социалистическият ръст на града (1965 г. 63 хил. ж.) се дължи на разнообразните и силно увеличени функции на града и преди всичко на промишлеността.

От цялото активно население на града най-голям дял се пада на заетите в промишлеността, строителството и транспорта — 51,7%, в търговията — 8,8% и в селското стопанство — 12,9%. Значителен брой хора (26,6%) са заети в извънматериалното производство.

По абсолютна величина на промишлената си продукция Хасково има 13-о място у нас, или 1,70% от промишлената продукция на страната. По броя на заетите в промишлеността (около 10 хил. души) то е на 13-о място в България, каквото място заема и по броя на населението си. Хасково има предимно лека промишленост. От нея в икономическия профил на града ярко се откроява тютюневата промишленост. По изкупуване, преработване и износ на тютюн Хасково се очертава като първи център у нас. Тук се преработва 20% от тютюна на страната. Разшири се складовата база, построен бе ферментационен завод близо до големите складове. В строеж е цигарена фабрика с годишно производство 10 млн. кг цигари, която ще бъде най-голямата у нас и една от най-модерните в Европа. Хасково е специализирана освен в преработването на тютюн и производството на цигари още и в свилоточене. Тук е най-голямото предприятие у нас за сурова коприна (греж) и една трета от мощностите ѝ в България. Предприятието е много рентабилно и 70% от продукцията му се изнася. От значение са и другите предприятия на текстилната промишленост като: строителния се голям текстилен комбинат, предприятието за памучни облекла, шиферни и скиорски костюми и др. В града нараства и значението на машиностроенето с изграждането на ДМЗ „Млада гвардия“ — за машини на тютюневата, хранителната, съоръжения за кланичната и маслодобивната и химическата промишленост.

Транспортните функции на Хасково, макар да се поделят с този на близкия Димитровград, нараснаха многократно. Хасково е голяма гара с многобройни и удължени коловози, със станция на ДАП. Градът поддържа редовен превоз до Минерални бани и до народния парк „Кенана“.

В Хасково се оформиха промишлената зона по шосето за Истанбул и около гарата и няколко жилищни зони около модерно устройващата се административно-търговска зона.

Пред Хасково стоят за разрешаване следните по-важни проблеми:

1. На промишлеността — разширяване на машиностроенето, за да погълне освобождаващата се работна сила от тютюневата промишленост.
2. На транспорта — разширяване и изправяне на входните и изходните шосета, особено за Истанбул и Кърджали.
3. На благоустрояването — озеленяване на градските артерии, ограничаване на едно- и двуетажното жилищно строителство, довършване благоустрояването на градската река.

Пловдив е също отдавна познат на д-р Ив. Богоров. Още в 1851 г. той го споменава като „най-търговския град след Цариград“.

Преди 100 години авторът оценява географското положение на Пловдив с определението „средулек“ (б. а. — средище) на Румели. „Той е на суха скеля, т. е. пристанище, което не е до толкоз на сухо, че през него тече река Марица, по която търговците пращат със салове или плуви дор до Енес (б. а. — Енос) жита, ориз и чамови дъски и дървета.“

На д-р Ив. Богоров направило силно впечатление, че Пловдив е средище на областта, в която се произвеждат памук, коприна, вълна, лен, кълчища, лой, цвекло — с една дума „всичките сурови произведения“. Ето защо нашият пътешественик счита, че Пловдив е най-удобното място за откриването на фабрики и че чрез тях градът и жителите му ще се обогатят. Бъдещето на Пловдив авторът вижда и в построяването на жп. линия, която да продължава от Пловдив за Бургас.

Д-р Ив. Богоров описва подробно голямото търговско средище Пловдив и обръща голямо внимание на „тежките“ търговци, които продават „немска, английска, виенска и колониална стока“. Те разполагали с каменни сгради и маази.

Силно впечатление на д-р Ив. Богоров е направил и оризът, който той нарича „главно произведение, което сеят на около същия град“. С неговото отглеждане той обяснява и боледуването на населението от треска. Освен това авторът счита, че пловдивци нямат научни познания и заради това нямат и индустрия.

Още в 1851 г. д-р Ив. Богоров доловил бързото побългаряване на града с „дошляне“ от околните български села. Те идвали в града заради процъфтяващата търговия.

След Освобождението (1877/78 г.) Пловдив за известно време бил най-големият град в България — не само по население (1880 г. — 33 442 ж.), но и като търговски център. Пловдив се разраства особено бързо през периода от 1910 до 1934 г., когато той удвоява населението си. За това допринася промишлеността, формирането на жп. възел и масовото преселване на бежанци от Тракия и Македония.

Средногодишният ръст на населението в Пловдив за периода 1887—1946 г. е значително висок — 4,80%, което се обяснява с бързото раз-

витие на града. Последното се дължи на комплексните му функции — промишлено-транспортно, търговско, административно и културно-просветно средище на обширен икономически район.

Бързо е развитието на Пловдив и при социализма. За периода 1946—1965 г. населението му нараства от 126 563 ж. на 222 737 ж., или средно годишно с 3,80%. Професионалната структура на населението също говори за комплексните функции на града. В промишлеността, строителството и транспорта са заети 61,3%, в търговията — 8,4%, в селското стопанство — 7% и в извънматериалното производство — 23,3%.

По абсолютна величина на промишлената продукция (в стойностно изражение) Пловдив заема второ място у нас след София. Той дава около 6% от промишлената продукция на НР България. Той е на второ място и по броя на заетите в промишлеността. По броя на заетите от всеки 1000 ж. обаче Пловдив стои след Русе, Перник, Габрово, Сливен и дори след Пазарджик.

Ръстът на промишлената продукция в Пловдив личи от долната таблица (стойност в левове).

1948 г.—41 569 000	1956 г.—177 054 500
1949 г.—50 357 000	1965 г.—400 000 000
1955 г.—146 161 000	

Пловдив се превърна в средище на машиностроенето, което въпреки продължаващото развитие на текстилната и тютюневата промишленост е на първо място в промишления профил на града. Това личи много ярко от следните данни за броя на работниците:

Вид промишленост	Машиностроене и металообработване			Тютюнева промишленост
	1947	1964	1964	
години	727	9858	1251	2113
			6224	5411

Доминиращото положение на машиностроенето и металообработването се определя от такива големи заводи като: завода за резервни части за селскостопански машини и автомобили, завода за пневматични и хидравлични прибори, завода за електроапаратура (специализиран в рамките на СИВ за нисковолтова автоматична апаратура), завода за горивна апаратура (карборатори, бензинови помпи, елементи и клапани), предприятието „Балкан“ за метални изделия и др.

За развитието на машиностроенето в Пловдив голям тласък даде завършването на оловно-цинковия комбинат „Димитър Благоев“. Пловдив дава на страната годишно 54 хил. т олово, 48 хил. т цинк и др. (кадмий, кобалт, сребро, сярна киселина и т. н.). Оловно-цинковият комбинат създава големи възможности за разрастване на града по посока към Асеновград и установяване на „промишления коридор“ Пловдив—Крумово — Асеновград по жп. линия и шосето.

Хранително-вкусовата промишленост също така играе и ще играе важна роля в промишлената структура на Пловдив. Наред със София Пловдив заема първо място по стойността на продукцията от предприятията на хранително-вкусовата промишленост. Като изключим солодобива и риболова, в Пловдив са застъпени всички отрасли на хранително-вкусовата промишленост. За това допринасят богатата суровинна база (зеленчуци, плодове, тютюн, памук, ориз, зърнени храни, добитък за месо, мляко и т. н.), добре развитият транспортен (жп., шосеен и въздушен) възел, големият консумативен център, опитната работна сила и т. н.

Консервната промишленост работи в републикански мащаб (30 хил. т годишно) и отделя големи количества за износ. Подобна характеристика може да се даде и за тютюневата промишленост. Тя дава 40% от републиканското производство на цигари и осигурява 80% от техния износ (в повече от 13 страни).

Разраства се и захарният комбинат „В. Коларов“, който произвежда захар и над 40 вида захарни и шоколадови изделия, бисквити, спирт и др. Той задоволява със захар и консервните предприятия на района. В Пловдив работят и предприятия за пиво (15% от производството на страната), за масла, за люцене на ориз, винпром и др.

На трето място в промишлената структура на града е текстилната промишленост. Тя е представена с разнообразно производство, но голям превес има памукотекстилният отрасъл. Тук е най-големият и най-модерният не само у нас, но и в целия Балкански полуостров комбинат „Марица“. Годишното му производство достига 48 млн. м. За неговите нужди работи памукопредачния завод „Девети септември“. С по-малко значение е производството на вълнен трикотаж, копринени прежди и килими. В Пловдив работи една от най-големите фабрики за шлифери, ризи и друга конфекция за наши нужди и за износ в СССР, Австрия, Холандия и др.

В промишлената специализация на Пловдив значителна роля играе кожаро-кожухарската промишленост—за фини кожени облекла (85% отива за износ). Голямо е значението и на обувния завод „Петър Ченгелов“, който произвежда 2,4 млн. чифта обувки и голям брой чанти и куфари. Производството му се търси не само у нас, но и в чужбина. Все по-ярко се откроява и производството на химическата промишленост—препарати за растителна защита, парфюмерийни и тоалетни изделия, етерични масла и др. В Пловдив работят предимно за местни нужди и предприятия за мебели, шперплат, дограма, стъклен амбалаж (буркани, бутилки и др.).

Индустрията даде силно отражение върху териториалното разширение на Пловдив. Оформиха се две промишлени зони: северна—на текстилна, консервна, захарна и друга лека промишленост, и южна—предимно на тежката промишленост (машиностроене, металообработване и др.). С разширяване на транспортните функции на Пловдив се изгради и транспортна зона с голяма жп. гара (главна), а в близост до нея има модерна и обширна автогара.

Във връзка с големите търговски функции на Пловдив се оформи търговска зона в центъра на града, а с панаирните функции се обособи зоната на панаирното градче по левия бряг на р. Марица.

Пловдив е голям административен, културно-просветен и здравен център. Големите обществени сгради, учреждения и хотели придават особена красота на градския център. Около Висшия медицински институт се оформи зона на медицинските науки и лечебни заведения, отделна зона на студентските общежития (в града учат около 10 хил. студенти). В западната крайградска част се изгради обширна зона за спорт (стадиони, басейни и др.) и отдих (парк с над 6 хил. дка площ).

Особено място в структурата на града заема старата част (трите източни тепета), обявена за музей. Това е „историческата“ зона на града. Най-обширната зона на Пловдив е жилищната, която с новите комплекси допълва стария жилищен фонд. Тя най-добре личи по шосетата за София, Карлово, Бургас и др.

Комплексните функции на Пловдив и богатото вътрешно градско зонироване поставят за разрешаване пред него следните по-важни според нас проблеми: 1. На промишлеността—да продължи подобряването на структурата ѝ в полза на машиностроенето; да се концентрира по шосето и жп. линия за Асеновград, гдето може да се формира „промишлена улица“; да се ликвидира със сезонността в консервната и тютюневата промишленост. 2. На транспорта — да продължи преустройството на входните и изходните магистрали и тяхното „свободно“ продължение през града; да се преустрои гаровият район (юг-главна) и с оглед на южната промишлена зона. 3. На благоустрояването—да се извърши преустройство на р. Марица и се увеличи водното ѝ богатство; да се извърши преустройство на панаирното градче с оглед на ежегодното функциониране на мострения панаир и възможността тук да се устройват промишлени изложби, модни ревюта, спортни и други спектакли и т. н. 4. На туризма—да се изпълни докрай Постановлението на МС от 1956 г. за спазване, реставриране и доизграждане на музейния град по Трихълмието; да се построят повече хотели, общежития, къмпинги и др. с оглед увеличаващия се вътрешен и международен туризъм, както и на транзитното пътническо напрежение по пътищата за Истанбул, за Бургас или за курортния комплекс „Орфей“ в Родопите.

ЛИТЕРАТУРА

- Богоров, Ив.—Кратка география—математическа, физическа и политическа, Букурещ 1851 г.
 Богоров, Ив.—Няколко дена разходка по българските места, стъкмил Стефан Илчев, 1943 г.
 Пенков, Иг. и Т. Христов—Икономическа география на България, София, 1965 г.
 Стойков, Ст.—Д-р Ив. Богоров—избрани страници, София, 1943 г.

Тодоров, Н.—Първият български журналист д-р Ив. Богоров, в. „Раб. дело“, бр. 307 от 2. X. 1952 г.

Топузов, Ив. — Ив. Богоров — стопански просветител, в. „За кооперативно земеделие“, бр. 108 от 5 май 1956 г.

Христу, Василе — Д-р Ив. Богоров — първият български журналист, в. „Вечерни новини“, бр. 385 от 10. X. 1952 г.

* * * Статистически данни от окръжните и градски служби в Русе, Търново, Пловдив и Хасково.

EINIGE UNSERER STÄDTE VOR HUNDERT JAHREN UND GEGENWÄRTIG

Ig. Penkow

Zusammenfassung

In den Abhandlungen werden die Städte Russe, Tarnowo, Haskowo und Plowdiw betrachtet. Deren Lage als wichtige Stadtsiedlungen ist sehr original in der Reisebeschreibung des Dr. Iwan Bogorow „Einige Tage dauernder Ausflug in bulgarischen Orten“ (er reiste in den Jahren 1865 bis 1866) ausgedrückt. Dieses Buch ist in Bukarest im Jahre 1868 gedruckt worden und es sind darin 16 Städte behandelt. Wir beschäftigen uns jedoch nur mit den erwähnten vier.

Russe ist als Donaustadt bei sehr wichtiger geographischer Lage „gegenüber Giurgiu und nahe bei Bukarest“ und dabei „an einer Wasserstrasse mit Wien“ beschrieben. Damals zählte Russe kaum 20 000 Einwohner. Gegenwärtig ist Russe eine Stadt mit 128 000 Einwohnern und ein Industriemittelpunkt, der grösste bulgarische Donauhafen mit der grössten Brücke (Eisenbahnlinie und Landstrasse).

Weliko Tarnowo ist vor 100 Jahren als arme Ortschaft beschrieben worden, die „nur durch deren Namen gross ist“, was viele Auswanderer ergab, „da das Handwerk in der Stadt schwach, die Industrie überhaupt nicht vertreten waren“. Damals verfügte Tarnowo über 6000 bis 7000 Einwohner, gegenwärtig weist es 37 000 Einwohner auf. Weliko Tarnowo ist eine unter Museumsschutz stehende Stadt mit originaler geographischer Lage und erfreut sich Weltberühmtheit.

Haskowo wird als Siedlungsort beim Übergang vom Dorf zur Stadt und als Ortschaft eines besonders an Tabak reichen landwirtschaftlichen Gebiets erwähnt. Aus einer vor hundert Jahren 5000 bis 6000 Einwohner zählenden Ortschaft erreichte Haskowo gegenwärtig 63 000 Einwohner und ist ein grosser Tabak-Zigaretten-, Seide- und Maschinenbauindustrie-Mittelpunkt.

Plowdiw ist von Dr. I. Bogorow als „die nach Konstantinopel (Istanbul) grösste Handelsstadt“ und als grosser Strassenmittelpunkt bezeichnet. Aus einer vor hundert Jahren 30 000 Einwohner zählenden Stadt weist Plowdiw gegenwärtig 223 000 Einwohner auf. Es ist das zweitgrösste Industrie-Verkehrs- und Kultur-Bildungs-Zentrum in der Volksrepublik Bulgarien.

In den Abhandlungen werden auch die Erkenntnisse des Autors für die zukünftige Entwicklung der betrachteten Städte dargelegt.