ВИСШЕ ТЪРГОВСКО УЧИЛИЩЕ Д. А. ЦЕНОВЪ — СВИЩОВЪ
БИБЛИОТЕКА НАУЧНИ ТРУДОВЕ И ПОМАГАЛА № 5

А15759

ПРОФ. А. СТ. БЕШКОВЪ

СТОПАНСКОТО ВЛИЯНИЕ НА ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ-ВАРНА

ЗА ИЗМѢНЯВАНЕ ОБЩИЯ ОБЛИКЪ НА НѢКОИ СЕЛИЩА



СТОПАНСКОТО ВЛИЯНИЕ
НА
ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ–ВАРНА

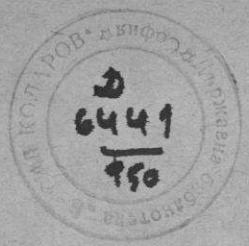
ЗА ИЗМѢНЯВАНЕ ОБЩИЯ ОБЛИКЪ НА НѢКОИ СЕЛИЩА

ОТЪ

ПРОФ. А. СТ. БЕШКОВЪ

СОФИЯ

115759



ВСТѫПИТЕЛНА БЕЛЕЖКА

Настоящиятъ трудъ цели проследяването на единъ процесъ, който е общъ за цѣлата страна, но особено важи за нѣкои гари, разположени по важни желѣзнопѫтни линии. Въ случая се касае до нѣколко избрани гари, разположени на централната линия.

Самиятъ процесъ може да се опредѣли така: преобръщане на дадени села — гари въ градове, благодарение на стопанското въздействие на централната желѣзнопѫтна линия.

Ходътъ на изследването изисква едно познаване на обстоятелствата преди и следъ прокарване на тази линия. Съединителното звено, което въ голѣма степень може да обясни процеса на самото трансформиране въ градъ — въ смисълъ на благоустройствено измѣнение на облика на селището — това е натрупването на капитали (взети въ най-широкъ смисълъ) и свързаното съ това разрастване и измѣнение на общинскитѣ бюджети — както по приходни, така и по разходни пера. Тази материя е чисто икономическа и финансова. При това липсватъ ни въ момента доста много данни по нея. По тази причина тя е изоставена, като е възприето разглеждането на въпроса, преди всичко, отъ стопанско-географска гледна точка.

А. Б.

СТОПАНСКОТО ВЛИЯНИЕ НА ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА ЗА ИЗМѢНЯВАНЕ ОБЩИЯ ОБЛИКЪ НА НѢКОИ СЕЛИЩА

ЦЕЛЬ, ОБЕКТЪ И МЕТОДЪ НА ПРОУЧВАНЕТО

Цельта на настоящето проучване е да се проследи и установи какво е въздействието на завършената презъ 1899 г. желѣзнопѫтна линия София — Варна за образуване на нови голѣми села и градове. Съ това се дава, единъ видъ, сбитъ отчетъ за тази желѣзнопѫтна линия, като факторъ на нова агломерация на населението въ района ѝ, както и като факторъ за създаване на новъ поселищенъ типъ, който може да бѫде обозначенъ като прототипъ на модерния градъ у насъ. Въ втория случай, следователно, може да се говори за линията като за агентъ на урбанизацията въ широкъ смисълъ на думата.

Тъй като въ основата на цѣлото въздействие на разглежданата желѣзнопѫтна линия лежи, преди всичко, икономическиятъ факторъ, то той се взема и като основенъ моментъ въ цѣлото разглеждане; затова стопанското развитие тукъ се третира като еднакво по важность съ чисто поселищното и културногеографското.

За обектъ на изследването сѫ избрани нѣколко селища, които показватъ по най-изразителенъ начинъ въздействието на централната линия, както икономически, така и демографски и, частно, социално. Освенъ това, като първостепененъ се слага и поселищногеографскиятъ въпросъ за промѣна на хабитуса на самитѣ селища. Избранитѣ въ нашия случай селища, въ порядъкъ отъ София къмъ Варна, сѫ: Мездра, Романъ, Червенъ-брѣгъ, Левски, Павликени, Горна-Орѣховица, Попово и Каспичанъ. Други села и градове не сѫ обектъ на това проучване, защото едни отъ тѣхъ сѫ били и безъ това градове, какъвто е случаятъ съ Варна, Провадия, Шуменъ и Плѣвенъ; други пъкъ не сѫ могли да покажатъ този бързъ темпъ на промѣнитѣ, настѫпили като резултатъ отъ прокарването на тази линия. Действително, нѣкои отъ лежащитѣ по линията села — гари показаха доста бързо развитие. Такива сѫ напримѣръ Своге (като лѣтовище и разпредѣлително срѣдище за планинския си районъ), Елисейна като медотопилно срѣдище, Горенъ и Доленъ Дѫбникъ — като стоварища на жита, Борисово — на горивни дърва и пр. Но всички тѣзи населени мѣста, въпрѣки бързия си ръстъ и трансформирането на физиономията си, оставатъ далечъ назадъ отъ избранитѣ осемь селища — предметъ на нашето проучване.

Проучването предполага опредѣленъ методъ въ изследването на дадености и явления. Така, на първо мѣсто предстои да се изследватъ физиогеографскитѣ дадености, следъ което се пристѫпва къмъ антропогеографскитѣ отношения. Отъ сѫществено значение по-нататъкъ сѫ

господствуващитѣ по-рано и сега съобщителни посоки, както и самото прокарване и въздействие на разглежданата централна линия. Следъ тѣзи разглеждания отъ общо естество се пристжпва къмъ изследвания на развитието на отдѣлнитѣ набелязани селища, съ цель да се установятъ и обяснятъ станалитѣ въ тѣхъ промѣни презъ разглеждания периодъ.

ЧАСТЬ I

КРАТКА ФИЗИОГЕОГРАФСКА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДУНАВСКАТА РАВНИНА

Областьта, която представя за насъ прѣкъ интересъ, сж земитѣ, включени между Дунава и предбалканскитѣ антиклинали, известни подъ името Ловешка, Севлиевска, Търновска и др. предпланини. На изтокъ тази область достига до Черно-море, а на западъ — до отвждъ р. Искъръ; но тъй като въ транспортно-географско отношение и Северозападна България има голѣми връзки съ прѣко разглежданата область, при настоящата характеристика ще бжде и тя включена, макаръ и твърде бѣгло.

Дунавската равнина въ морфологиченъ смисълъ носи названието Дунавска столова земя, или Дунавска плочесторавнинна земя. Отъ тѣзи две названия, споредъ насъ, по-правилно е второто, защото то отговаря на действителната конфигурация на терена, докато първото поскоро почива на единъ неправиленъ преводъ.[1] Ние въ нашия случай приемаме названието Дунавска равнина.

Дунавската равнина има въ основата си обширна, почти ненагъната и мощна седиментационна кредна и срѣднотерциерна основа. Въ северната си часть, на разстояние на мѣста дори до надъ 30 клм. южно отъ Дунава, обширни плочи сж покрити съ дебела льосова покривка, която нѣкжде надвишава и 100 м. дебелина. Тази льосова покривка има особено отнасяне къмъ ерозионнитѣ процеси: ландшафтътъ при нея не се раздѣля на отдѣлни табли („столове"), а се разлага на множество куполообразни плоски хълмове, които правятъ да се оспорва тукъ названието „столова земя" или „плочесторавнинен ландшафтъ".

Въ всѣки случай, льосътъ по физическитѣ си и химически свойства, както и по типичнитѣ си повръхни форми, представя много добра почва за земедѣлски култури, особено за зърнени храни, макаръ че показва недостатъци по отношение на задържане на влагата.[2]

Въ южна посока льосовата настилка става по-тънка и по-разкж-

---

1. Названието „столова земя" у насъ е въведено навѣрно отъ руски. Ситѣ сж заели нѣмския теренъ Tafelland, който се превежда на руски като „столовая земля". Думата „столъ", обаче, на руски означава „маса" е не столъ, както е била неуспѣшно преведена. А тафелъ на нѣмски означава не само маса, но и дъска, плоча, табла. Въ случая плоча отговаря на платообразната равнина, включена между две или повече долини.

2. Особено мѣсто заематъ нѣколко малки райони около Дунава. Тукъ сж се образували върху блатни утайки и рѣчни наноси крайно плодородни почви. Такъвъ е случаятъ въ Вардимското блато и Карабоазката низина. Пресушени, тѣ показватъ забележително плодородие. Започнато е пресушаването и на Свищовското и Бѣленско блата, които ще дадатъ надъ 100,000 декари работна, ненаводнявана земя.

Броятъ на растителнитѣ култури, които вирѣятъ добре върху тия млади алувиални почви е много голѣмъ.

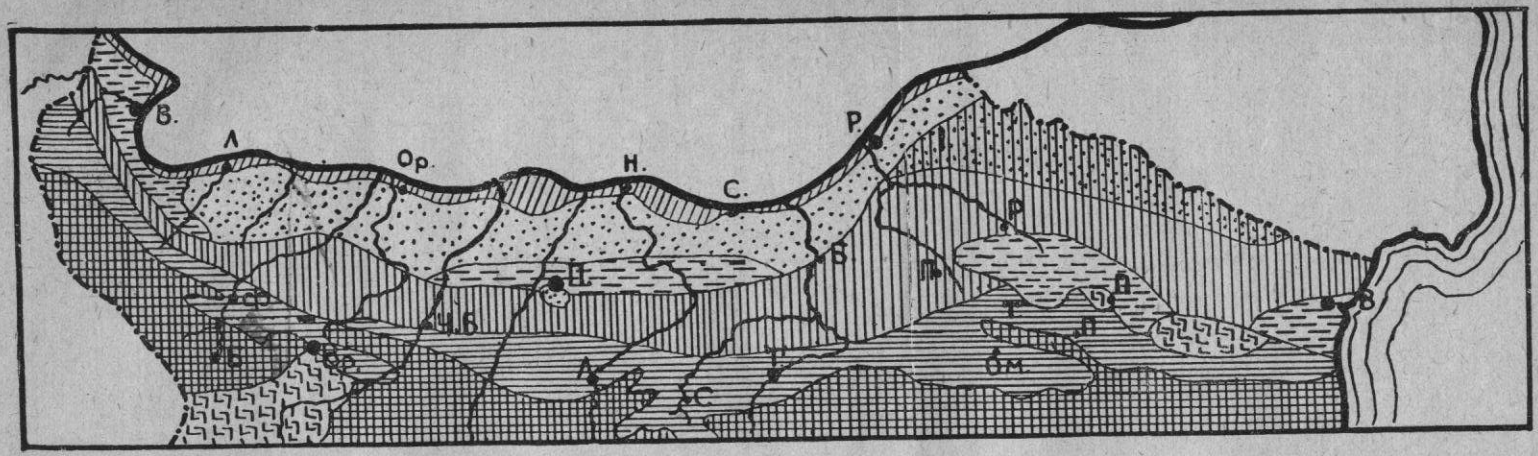
сана. Тамъ дълбоко врѣзанитѣ рѣчни долини достигатъ най-често до кредната основа, докато въ льосовия теренъ, обикновено, не проникватъ по-дълбоко отъ терциера. Самитѣ рѣчни долини сж разчленили равнината на множество отдѣлни малки, повече или по-малко плоски плата, които съ своитѣ незначителни вертикални разлики не прѣчатъ да се образува предъ зрителя обширенъ, често и необятенъ хоризонтъ. Тукъ названието плочесторавнинна земя е напълно оправдано. При надморска височина 100—250 м. срѣдно и при лабилното равнище на Дунава, свързано съ измѣнилото се ниво на Черно-море, обяснимо е наличието на доста силно задълбани долини, толкова повече, че и горното ерозионно ниво на цѣлата тази хидрографска область е показало не веднажъ силни колебания. Въ източната половина на равнината това задълбаване е по-чувствително, докато въ по-ниската западна часть то е по слабо и тукъ пейзажътъ на много мѣста е чисто степенъ.[1] Въ тази западна часть се среща и по-малко вода, въ резултатъ на което сж се оформили малко на брой, но голѣми по население селища. По-разнообразния теренъ на истокъ се оживява и отъ повече разпръснати дървета, по-разнообразни растителни култури, по-голѣмъ брой селища.

Почвитѣ въ тази область сж предимно черноземни, черноземновидни, на истокъ съ доста силенъ глинестъ примѣсъ; но тѣзи почви нѣматъ така много хумусъ, както това е съ украинския черноземъ. Въ всѣки случай, тази широка до 50 клм. ивица има силни почви, пригодни за твърде разнообразни земедѣлски култури, съ основание може да се смѣтне заедно съ льосовата область, като житница на България и относителното ѝ тегло въ цѣлото наше народно стопанство се силно повиши съ прокарване на желѣзнопжтната линия София — Варна и разклоненията ѝ.

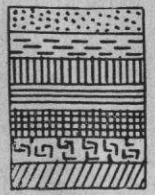
Още къмъ югъ теренътъ става малко по-хълмистъ и вълнообразенъ, но характерътъ на равнина е все още запазенъ до антиклиналитѣ, които придружаватъ откъмъ северъ Балкана. Оживениятъ ландшафтъ тукъ е вече твърде характеренъ, както и промѣната на растителната обвивка. Степниятъ характеръ се губи, горитѣ и водитѣ сж повече, числото на полезнитѣ култури е по-голѣмо (овощарство, градинарство), селищата — по-малки, но все пакъ доста гжсти. Голѣмо разнообразие показватъ почвитѣ. Това е и по-обяснимо. Както е известно, почвата е резултатъ на три главни фактора: основна скала, форма на релефа и климатъ. Първитѣ два фактора тукъ показватъ вече чувствително разнообразие — обстоятелство, което влѣче и къмъ разнообразяване на почвитѣ. Поради по-голѣмата надморска височина и наклона, рѣкитѣ иматъ бързи течения; затова тѣ не меандриратъ и не проявяватъ акумулационна дейность, както това става въ низкитѣ части на равнината.

Тѣзи различия между севернитѣ и срѣдни отъ една страна, и южни — отъ друга — части на равнината, сами по себе си даватъ да се разбере, че трѣбва да има разлика и въ антропогеографскитѣ условия. И действително, такава разлика има, но тя не е така ярко изразена, както тази, която сжществува общо между зонитѣ на

1. Може би, този степенъ изгледъ на западната третина на Дунавската равнина е далъ основание на Пенкъ да смѣта цѣла Дунавска България, като неразделна часть отъ панонско-влашкия степенъ ландшафтъ и да смѣта, че полуостровътъ започва отъ Бургаския заливъ съ северна граница по Балкана и Албанскитѣ северни Алпи, за да свърши при Дринския заливъ.



КАРТА-СКИЦА НА ПОЧВИТѢ ВЪ ДУНАВСКА БЪЛГАРИЯ
(по В. Холщайнъ)



Льосова почва съ бедно хумусно съдържание
Пѣсъкливоглинеста почва, съ повече хумусъ
Пѣсъкливоглинеста кафява горска почва
Пѣсъкливоглинеста кафява горска почва, излужена
Каменлива горска почва, излужена
Каменлива горска почва, насипана върху варовици
Пѣсъкливоглинести почви, недоразвити, върху езерни и блатни утайки

равнината и Балкана. Именно третата, подпланинска зона е била призвана да изиграе ролята на посрѣдникъ между полянцитѣ и планинцитѣ; затова тукъ се е оформила цѣла редица отъ посрѣдничащи градове, презъ които, споредъ единъ старъ проектъ е трѣбвало да мине централната линия. Както ще се види по-нататъкъ, обаче, наложило се е схващането, че линията трѣбва да се прокара презъ срѣдата или така да се каже, презъ надлъжната ось на разглежданата равнина.

Въ климатично отношение Дунавската равнина може да се характеризира като область съ изобщо континенталенъ климатъ. Никоя друга частъ на България нѣма така изразителенъ континенталенъ климатъ. Като най-характерни за континенталностьта на климата отношения тукъ трѣбва да се вематъ температурнитѣ, и то главно годишнитѣ температурни амплитуди. Като втора категория особености, характеризиращи континенталностьта на климата, трѣбва да се вематъ валежитѣ — както по количество, така и по разпредѣление и видъ. Следва да се разгледатъ накратко, както температурнитѣ, така и валежнитѣ прояви въ нашата область.

Макаръ и съ малка надморска височина, Дунавската равнина, изложена твърде много на североизточнитѣ зимни вѣтрове, показва низки зимни температури. Напротивъ, презъ лѣтото тя се силно нагрѣва, толкова повече, че валежитѣ презъ двата най-горещи лѣтни месеци — юлий и августъ — сѫ слаби, или пъкъ, ако сѫ голѣми, концентрирани сѫ въ малъкъ брой валежни дни съ голѣмъ валеженъ интензитетъ. За да се проследи годишниятъ ходъ на температурата и за да се види амплитудата, привеждатъ се въ следната таблица данни, които обхващатъ срѣднитѣ месечни температури на 6 избрани точки, които сѫ подредени отъ изтокъ къмъ западъ и могатъ приблизително да дадатъ представа за температурнитѣ отношения на разглежданата равнина. Даннитѣ се отнасятъ за интервала 1930/37 година.

Станция	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Срѣд. ампл.
Варна. . . .	1·5	1 8	6·0	10·5	15·9	20·1	23·2	22·5	19·2	14·8	8·9	3·9	21·7
Шуменъ . . .	—0·6	0·4	5·6	11·0	15·8	19·3	22·1	21·2	17·7	13·0	6·8	1·7	22·7
Г. Орѣховица.	—2·2	—0 2	5·2	11·8	17·1	20·7	23·0	22·0	17·8	13·4	6·6	0·9	25·2
Плѣвенъ . . .	—2·4	0·0	6·4	12·0	17·5	21·0	23·5	22·5	18·4	13·3	6·2	0·4	25·9
Кнежа. . . .	—3·3	—1·4	5·1	10·9	16·7	20·2	24·1	21·7	16·7	12·5	5·2	1·5	27·4
Враца. . . .	—1·9	0·0	6·0	11·1	16·5	20·2	22·7	21·7	17·5	13·3	5·8	0·2	24·6
Срѣдно. .	—1·5	+0·1	+5·7	11·2	16·6	20·3	23·1	21·9	17·9	13·4	6·6	1·4	

Отъ приведенитѣ данни се вижда, че навсѣкѫде температурната амплитуда е надъ 20°, поради което климатътъ може да се означи като континенталенъ. Ето какви сѫ амплитудитѣ между срѣдната януарска и срѣдна юлска температура на сѫщитѣ шесть точки:

Варна	21.7°	Плѣвенъ	25.9°
Шуменъ	22.7°	Кнежа	27.4°
Г. Орѣховица . .	25.2°	Враца	24.6°

Отъ тѣзи данни става ясно, че континенталния характеръ на Дунавската равнина се усилва отъ изтокъ къмъ западъ. Въ посока югъ — северъ той сѫщо се усилва, тъй като въ крайбалканската и чисто балканска зона настѫпватъ признацитѣ на планинския климатъ,

който се отличава съ своята по-малка годишна температурна амплитуда (ср. Кнежа и Враца).

Ясно е, че при наличностьта на този континенталенъ климатъ, Дунавската равнина има известни неудобства, които я поставятъ задъ Тракийската низина.[1] Последната е срѣдно съ около 1.5° по-топла отъ Дунавската равнина, което се вижда отъ следното сравнение:

Станции	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
Плѣвенъ	1·2	0·5	6·1	11·7	17·0	20·6	22·8	22·0	17·4	11·6	4·9	0·7
Пловдивъ	0·4	3·0	7·4	12·2	17·3	21·0	23·4	22·8	18·3	13·2	6·7	2·8
Разлика	1·6	2·5	1·3	1·5	0·3	0·4	0·6	0·8	1·3	1·6	1·8	2·1

Отъ тѣзи нѣколко цифри става ясно, обаче, че голѣмата разлика не е въ лѣтнитѣ, а въ зимнитѣ месеци. Въ вегатационния периодъ тя е обикновено подъ 1°, но трѣбва да се има предвидъ, че този периодъ за типичнитѣ за Тракия растения е много по-дълъгъ: той започва отъ априлъ и свършва дори къмъ октомврий. Оттукъ и заключението, че Дунавска България въ това отношение отстжпва на Тракия. А конкретно то значи, че известенъ брой интензивни растителни култури нѣматъ подходящи климатични и частно температурни благоприятни условия въ нашата область.

Още повече се изяснява това положение отъ датитѣ на първия и последенъ мразъ (день, въ който температурата е подъ нулата):

Станции	Срѣдна дата	
	на последния мразъ	на първия мразъ
Ст.-Загора	26. III.	17. XI.
Сливенъ	30. III.	19. XI.
Пловдивъ	24. III.	7. XI.
Обр. Чифликъ	8. IV.	1. XI.
Шуменъ	11. IV.	29. X.
Плѣвенъ	3. IV.	3. XI.

По-нагледно става това съпоставяне като се приведе броятъ на свободнитѣ отъ мразъ дни:

Сливенъ	233	Обр. чифликъ	206
Стара-Загора . .	235	Шуменъ	200
Пловдивъ . . .	227	Плѣвенъ	216

Очевидно, много отъ „тракийскитѣ“ растения въ Дунавска България биха станали жертва на тѣзи първи или последни мразове. Това е едно сжществено указание за пжтя, по който следва да се развива северно-българското земедѣлско стопанство.

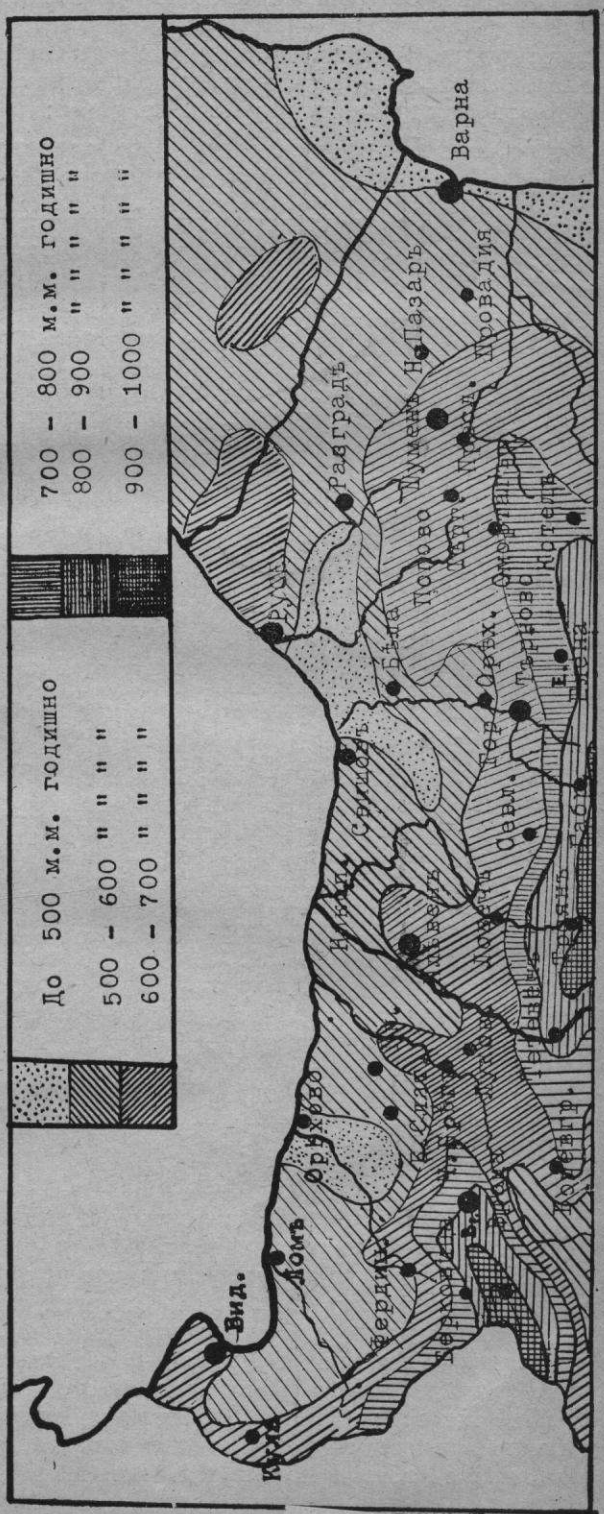
---

1. За паралела между климатичнитѣ отношения въ Тракия и Дунавска България, ср. А. Ст. Бешковъ: Мѣстото на Горнотракийската низина въ българското земедѣлско стопанство. Въ годишника на Висшето търговско училище „Д. А. Ценовъ“, 1936 — 1937.

2. Даннитѣ за Плѣвенъ и Пловдивъ сж отъ предшествуващото десетилѣтие затова не се покриватъ съ първитѣ данни за Плѣвенъ.

Валежнитѣ отношения въ разглежданата область ставатъ нагледни отъ приложената карта на валежитѣ:

Тази карта показва, че въ Дунавската равнина лежатъ три отъ най-сухитѣ области въ страната ни. Тѣзи три области се очертаватъ така: 1) Тѣсна ивица покрай черноморския брѣгъ, 2) Неправилнията многожгълникъ Русе—Разградъ — Бѣла—Левски — Свищовъ и 3) Златията - степната область на югъ и югозападъ отъ Орѣхово, съ диаметъръ около 30 км. Въ тѣзи области валежното количество не надминава обикновено 500 м. м. годишно, и при високата температура и слаба валежность презъ лѣтнитѣ месеци, мѣстностьта получава степенъ изгледъ. Останалата часть на равнината — а тя е именно, която най-плътно прилѣга къмъ централната желѣзница — показва валежи срѣдно между 500 и 600 мм. годишно — количество, сжщо не особено голѣмо, като се има предвидъ, че температурата презъ лѣтото е твърде висока. Южнитѣ краища на равнината иматъ около 600—700 мм. годишни валежи, а въ областьта на предпланинитѣ валежното количество надвишава 700 мм. Въ всѣки случай, въ равнината сушата е по-често явление, отколкото прѣкомѣрната влага.



Отъ по-голѣмо значение въ случая сж в е г е-

тационнитѣ валежи. Въ конкретния случай, като за область, въ която се отглеждатъ преди всичко зърнени храни (особено въ епохата преди и при прокарването на централната линия), важи главно вегетационниятъ валежъ презъ месецитѣ априлъ, май и юний: За пояснение на този пунктъ, тукъ се привежда таблица за валежитѣ (1930—1937) за сѫщитѣ шесть пункта въ м. м.:

Станции	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Ср. мес.	Средни мес. въ вегетац. периодъ
Варна . . .	28	31	20	26	23	63	33	35	21	55	35	63	37·0	40·7
Шуменъ . .	31	34	35	28	68	72	77	63	25	58	39	62	50·2	66·0
Г.-Орѣх. . .	30	31	35	50	73	82	84	41	40	47	39	30	44	68·3
Плѣвенъ . .	34	34	29	71	80	81	77	37	42	43	34	39	50·1	77·3
Кнежа . . .	30	24	25	62	78	74	55	44	40	45	33	34	45·3	71·3
Враца . . .	52	39	52	77	139	90	73	66	71	64	46	75	71·1	68·7
Срѣдно . .	34	32	33	57	77	77	67	48	38	52	38	30	49·6	63·7

Докато срѣдниятъ месеченъ валежъ за всички точки възлиза на 49.6 мм., вегетационниятъ валежъ достига 63.7 мм. — обстоятелство, което благоприятно характеризира разглежданата равнина. За валежитѣ презъ юлий и августъ трѣбва да се подчертае, че тѣ сѫ кратки и проливни и съ голѣмъ интензитетъ, но не винаги безусловно полезни.

Климатичната характеристика би била по-пълна, ако се намѣри индексътъ на сухостьта, споредъ формулата на E. de Martonne:

$$I = \frac{P}{(T+10)} \quad \text{(за годината) и}$$

$$I = \frac{12\ P}{(T+10)} \quad \text{(за месеца),}$$

кѫдето P е годишното валежно количество, а I — срѣдната год. температура, resp. ср. мес. валежи.

Интересно е, че индексътъ на сухостьта въ разглежданата область е надъ 20 и даже и 30 презъ вегетационния периодъ. Въ това отношение Дунавската равнина има предимство предъ Тракийската низина, която поради по-високата температура, има и по-малъкъ индексъ, съ което се приближава повече къмъ ариднитѣ области, имащи индексъ подъ 20.

Отъ значение по-нататъкъ е снѣжната покривка, която е тукъ доста продължителна — обстоятелство, което е благоприятно за зимнитѣ посѣви. Отъ вѣтроветѣ тукъ преобладаватъ североизточнитѣ.

Отъ този прегледъ на климатическитѣ отношения на Дунавската равнина може да се извади следниятъ изводъ: Дунавската равнина въ климатично отношение има предпоставкитѣ за едно зърнопроизводно земедѣлие, както и за отглеждане на тѣзи интензивни растителни култури, които иматъ по-кѫсъ вегетационенъ периодъ. Следователно, центърътъ на тежестьта на земедѣлското стопанство, въ противовесъ на Тракия, ще остане именно въ тѣзи две категории растителни култури. Тѣхното производство е и ще е масово. Като така, на желѣзнопѫтната линия ще се обезпечи постояненъ сточенъ товаръ. Вънъ отъ този сто-

ченъ товаръ, трѣбва да се изтъкне, че по нея предстои да се изнасятъ дърва отъ южнитѣ краища на равнината и севернитѣ балкански склонове, камъкъ и други земленн материали отъ разни нейни части, вѫглища къмъ бедната съ такива Източна България и така нататъкъ.

Относно хидрографията на областьта би могло да се каже много. Въ нашия случай, обаче, важи да се изтъкне следното сравнение: съпоставена въ хидрографско отношение съ Тракийската низина, Дунавската равнина има неблагоприятната страна да се подава помѫчно на планомѣрно и единно изкуствено напояване. Това лежи преди всичко въ хипсометрично-топографскитѣ отношения, я именно: Тракийската низина, като по-низка и обградена отвсѣкѫде съ планини и височини, дава възможность за цѣлостна и лесна иригация, докато Дунавската равнина, съ по-голѣмата си височина и неравностьта на терена, не така лесно би се пригодила за такава иригация. Оттукъ следва и положението, че тя може да се използува, преди всичко, за зърнени храни, а останалитѣ интензивни култури, които се нуждаятъ отъ системно напояване, могатъ да се отглеждатъ само въ опредѣлени мѣстности — значи локално. Разбира се, не малко интензивни земедѣлски култури, които не се нуждаятъ непременно отъ напояване биха могли и могатъ да вирѣятъ добре въ Дунавска Бълларня. За потвърждение на това, достатъчно е да се посочи развитието на културата на лозята, рапицата, соята, захарното цвѣкло и други подобни.

Отъ дотукъ изложеното относно физиогеографскитѣ предпоставки на Дунавската равнина, става видно, че ней е предопредѣлено да бѫде житница на България, като на опредѣлени мѣста въ нея се отглеждатъ и други култури. не нуждаещи се отъ специалнитѣ „тракийски“ условия. А на централната желѣзница предстоеше да бѫде главенъ пѫть въ тази область и да осмисли труда на мизийския земедѣлецъ. Както ще се види по-нататъкъ, въ тази насока започна и работата на въпросната линия, за да се измѣни подъ влиянието на мѣстни и външни условия следъ войната.

СТОПАНСКО-ГЕОГРАФСКИ ПРЕДПОСТАВКИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Преди всичко, тукъ предстои да се очертае въ най-общи линии областьта, на която е предстояло да бѫде прѣкъ районъ на набелязаната за строежъ желѣзнопѫтна линия София—Варна. Цельта и естеството на настоящето проучване налагатъ да не се вземе въ съображение частьта София—Мездра, а да се разгледа тази часть, която се простира отъ Мездра до Варна.

Опредѣлянето на този стопански районъ се затруднява твърде много, ако се отнесе цѣлиятъ въпросъ къмъ епохата, която непосрѣдно предшествува прокарването на централната желѣзнопѫтна линия.

Районътъ на централната линия, доколкото той се намира въ Дунавска България, представя една дълга до 350 клм. и широка къмъ 50—60 клм. ивица, съ ориентация западъ—истокъ. Северна нейна граница е тази стопанска ивица, която гравитира къмъ Дунава и отстои отъ него различно: отъ 20 до 40 клм., като обхваща кржгло около 13,000 кв. клм. За южна граница може да се приеме зоната отвѫдъ пред-

балканскитѣ антиклинали, съ площь отъ около 10,000 кв. км.[1] На западъ районътъ стига до къмъ срѣдното течение на р. Огоста, а на истокъ — до Черно-море и тогавашната добруджанска граница.

Въ тази граница се включва пространство отъ кржгло 20,000 кв. км., населено отъ приблизително 1 мил. жители — въ голѣмото си болшинство българи, отличаващи се съ по-голѣма предприемчивость и работоспособность отъ по-инертнитѣ турци, населяващи повече източната третина. При това, можело е да се очаква, че мѣстното население бърже ще се приспособи къмъ промѣнитѣ, които изисква и налага новата желѣзнопжтна линия.

При наличностьта на изгодни географски предпоставки, за които се говори по-рано, както и поради транспортно-географскитѣ възможности, да се създадатъ желѣзнопжтни връзки съ различната по структурата си балканска стопанска зона, можело е съ основание да се предполага, че новата линия ще поддържа единъ богатъ и обширенъ районъ. Това става толкова очебийно, като се вземе предвидъ, че съ източния си край тя завършва на едно важно и оживено дебуше, а съ западния край достига до най-голѣмия консумативенъ центъръ, който съ бързия си растежъ, безъ друго, ще има да разчита на увеличаващъ се масовъ подвозъ.

Разглежданата зона може да се характеризира, преди всичко, като обширенъ аграренъ районъ, съ екстензивно земедѣлие, предъ което сж изправени широки възможности. По-нататъкъ този районъ трѣбва да бжде изтъкнатъ като такъвъ на зърненитѣ храни — стока, която е предметъ на масовъ транспортъ, толкова повече, че стопанскитѣ отношения сж такива, че позволяватъ да се изнесатъ голѣми партиди жита. На първо мѣсто отъ зърненитѣ храни тукъ е пшеницата, която е почти всѣкога търсена като търговска стока. На мѣста, особено на западъ, тя отстжпва и на царевицата, която сжщо така е важна търговска стока. Отглеждането на другитѣ зърнени храни е по-слабо. На североизтокъ се отглеждатъ варивата (главно бобъ) — сжщо важенъ обектъ на нашия тогавашенъ износъ. Ако се изключи спорадичното лозарство и концентрирането, главно около Горна-Орѣховица, градинарство, може въ известна степень да се твърди, че тогавашното земедѣлско стопанство е давало признаци на монокултура, съ решително преобладаване на зърненитѣ храни (надъ 85% отъ общата работна площь).

Колкото и еднообразно да е било земедѣлското производство, изгледитѣ за работата на желѣзницата били благоприятни. Преди всичко, производството е масово, постоянно и доста стабилно. По това време пазаритѣ въ чужбина показватъ растяще търсене на земедѣлскитѣ ни произведения. Населението е въ състояние да изнесе много жита, срещу които редовно се снабдява съ индустриални и други стоки. Подвозътъ къмъ Варна ще улесни много житната търговия и така ще може да се разчита на увеличение на сточния трафикъ. По сжщото време търговията ни съ Турция показва повишение на оборотитѣ — оттамъ и заключението, че потокътъ на земедѣлски произведения къмъ Варна ще е нѣщо константно.

Близкото до почвообработването скотовъдство, съ основание може да се очаква ще бжде важенъ клиентъ на централната линия. Широко отвореният цариградски пазаръ поема много отъ нашия

---

1. За тази южна зона може да се каже, че тя много скоро се приобщи стопански къмъ системата на централната линия.

ръ и дребенъ добитъкъ, който най-добре би се изнасялъ пакъ
съ централната линия и Варна.

Въ тази епоха минното дѣло и индустрията били развити съвь слабо. Все пакъ, имало е изгледи още въ първитѣ нѣколко делѣтия да се развиятъ тѣзи индустриални клонове, които почиватъ, ди всичко, на суровитѣ материали, доставяни отъ земедѣлие и скоьдство. Тукъ влизатъ: мелничарска, пивоварна, спиртна, захарна, лодайна, кожарска и нѣкои други индустрии. Стопанскиятъ жиь въ последнитѣ десетилѣтия оправда тѣзи очаквания.

Но съ развитието на индустрията съ основание може да се очаква личение на подвоза на сурови материали и горива. Както ще се и по-нататъкъ, процеситѣ, настжпили въ нашето стопанство, оправдаха ова предположение; нѣщо повече—сточниятъ трафикъ стана критерий топанския развой на страната. Така, днесъ само по една провѣрка на ичествата изпратени и получени стоки по нашитѣ желѣзнопжтни нции може да се установятъ много характерни процеси, които съ молимость се налагатъ на стопанския ни животъ; напримѣръ, преьтъ на вжглища е станалъ вече много по-голѣмъ отъ този на жита, и на брашна надминава превоза на царевица, на маслодайни семена а бобъ и други варива, на захарно цвѣкло — всички фуражни храни, ги заедно и т. н.

Централната линия, заедно съ своитѣ клонове трѣбваше да прои много нови стопански браншове, или да ги промѣни до неузнамость. Търговията съ яйца, дърва, строителенъ материалъ, циментъ ного видове други стоки се преустрои въ новъ стилъ и така се дадоха и други стопански форми и отношения.

Желѣзницитѣ бѣха нервътъ, който предаваше изискванията на дитѣ пазари и налагаха промѣнитѣ въ нашето стопанство.

Би било, обаче, погрѣшно да се мисли, че само сточниятъ траъ е мѣрило за това, дали една желѣзница е целесъобразна отъ ансова гледна точка. Макаръ и по-малко доходоносенъ, пжтничеятъ трафикъ е отъ голѣмо значение. А централната линия, свързда столицата съ най-важното тогава дебуше на морето, както и аваща презъ гжстонаселена область, не можеше да не разчита и достатъченъ пжтнически трафикъ. Не може да се изпусне и съобраието, че на Варна предстоеше да се обърне въ важно лѣтовище, то да привлича много лѣтовници, пжтуващи по желѣзницитѣ, главно нтралната.

Като се оставятъ на страна техническитѣ неудобства на трасето фия — Ботевградъ — Ловечъ — Търново — Шуменъ — Варна, бва да се подчертае, че това трасе не би гарантирало такъвъ ожиъ трафикъ на централната линия, тъй като производителниятъ лацитетъ на този районъ би билъ значително по-слабъ. Голѣмитѣ личества земедѣлски произведения, които изнася линията по сегашния пробѣгъ, не биха били достигнати и на половина; защото южното асе би свързвало области, които стопански сж изобщо дефицитни. най-важното бѣше, да се отвори пжть на нашитѣ експортни области мъ морето. Колкото се отнася за пунктоветѣ, лежащи на старото едполагаемо трасе, свързването имъ съ желѣзнопжтни клонове, се оказа лъно въ състояние да удовлетвори стопанскитѣ имъ нужди и да допри се достатъчно за създаването на хармонична желѣзнопжтна мрежа.

Възъ основа на тѣзи предпоставки може да се твърди, че провването на централната линия и то въ този ѝ видъ имаше въ стонско отношение нуждната мотивировка.

СЪОБЩИТЕЛНИ ПОСОКИ, ГОСПОДСТВУВАЛИ ВЪ БЪЛГАРИ ПРЕЗЪ МИНАЛИЯ ВѢКЪ

При наличностьта на единъ повече или по-малко слабъ траф на пѫтници и стоки, господствуващата посока на съобщенията Дунавска България, вѣкове подъ редъ, е била меридионалната — сев — югъ и обратно, докато движението въ посока на западъ — токъ и обратно е било всѣкога много слабо. При това, последн движение е било локално, тъй като не е имало да се съобщав помежду си важни и допълнящи се стопански области и точки.

Презъ продължителната и нерѣдко напълно континентална зи когато и Дунавъ замръзвалъ за дълго време, съобщенията изоб прекѫсвали; действително, пѫтуването презъ Балкана било почти възможно, но и презъ заснѣжената и лишена отъ пѫтища равн движението, което и безъ това не било изобщо много оживено, мирало. Като най-добъръ примѣръ може да се посочи обстоятелств че дори до края на 1912 година, пѫтници отъ Видинъ пѫтуваха Източна България презъ Букурещъ.

Втори факторъ, действуващъ въ сѫщата насока, сѫ многото навски притоци, съ приблизително меридионална посока. По т притоци презъ цѣлия миналъ вѣкъ, а отчасти и днесъ, не е имало десетки километри сносни мостове. Като така, минаването въ пос западъ — изтокъ е било всѣкога придружено съ мѫчнотии, опасно а понѣкога — даже и невъзможно.

Другъ факторъ, който правѣше да е така слабо движението м посока западъ — изтокъ (и обратно), бѣше обстоятелството, че въ панско отношение разположенитѣ на еднаква географска шири при сходни физиогеографски условия мѣста имаха и еднакъвъ сто ско-географски строежъ и като така, не се взаимно допълваха; от и слабиятъ обмѣнъ между тѣзи области.

Четвърти факторъ, пакъ отъ икономическо естество, бѣше ха терътъ на турската търговия въ миналия вѣкъ и този на българс въ първитѣ десетилѣтия следъ освобождението. Търгувало се е димно съ Срѣдна Европа, особено следъ като въ 1834 г. започ редовното параходно плаване по Дунава. Тази рѣка става въ с време единствена артерия, свързваща разглежданата область съ Ср Европа. Следователно, напълно естествена е ориентацията на вс сносни пѫтища къмъ нея, за да се достигнатъ дунавскитѣ пристан — естествено дебуше даже и на Южна България.

Пети факторъ — вече чисто политикостратегически — била стоянната опасность, която Русия отъ срѣдата на 18 вѣкъ наса представлявала за Отоманската империя. Поради тази постоян растяща опасность, макаръ и малкото пѫтища, които турската имп е строила, получавали преди всичко ориентация югъ — северъ. това се улеснявалъ подвозътъ на войски, материали и пр. къмъ ствената отбранителна линия — р. Дунавъ, както и къмъ укреп четиримѫгълникъ — Русе — Силистра — Варна — Шуменъ.

Предвидъ на тѣзи обстоятелства, ясно е, че трафикътъ на пѫт и стоки е станалъ предимно въ меридионална посока. Въ тази по били построени и пѫтищата:

1) София — Петроханъ — Берковица — Кутловица — Лом разклонение Кутловица — Бѣлоградчикъ — Видинъ;

2) София — Арабаконакъ — Орхание (Ботевградъ) — Ловеч Плѣвенъ — Свищовъ (съ продължение отъ Ловечъ презъ Севлие

па— Шуменъ — Варна), както и отъ Ботевградъ презъ Враца
дово;
нПловдивъ — Карлово — Троянъ — Ловечъ — Никополъ;
Цариградъ — Одринъ — Харманли — Търново-Сейменъ —
гора — Казанлъкъ — Шипка — Габрово — Търново — Сви-
г
Ямболъ — Котелъ — Османъ-Пазаръ (Омортагъ) — Ески-
(Търговище) — Шуменъ.
нъ отъ тѣзи пѫтища имало и други, но съ по-слабо значение
алка проходимость.
ь тѣзи посоки и по-тѣзи пѫтища се извършвала голѣма часть
ъ . рговията и на младата българска държава, докато тя достигна
важния етапъ на своето желѣзнопѫтно строителство — прокарва-
то на линията София — Варна. Съ тази линия въ необикновено
атко време се създаде нова ориентация на масовия превозъ. Тази нова
иентация бѣше перпендикулярна на дотогавашната и тя доведе до
кива стопански, демографски и културни промѣни, за които по-рано
можеше и да се предполага. Голѣма часть отъ тѣзи промѣни
ѣбва да се проследятъ въ настоящия трудъ.

ЖЕЛѢЗНОПѪТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ — ВАРНА

Първата важна задача въ политиката на желѣзнопѫтнитѣ строежи
Княжество България била: да се свърже западната ни граница
езъ София съ Бѣлово и така да се получи прѣкъ пѫть презъ наша
итория между Срѣдна Европа и Цариградъ. Тази задача била осѫ-
твена въ 1888 г., а две години по-късно била построена линията
болъ — Бургасъ, чрезъ която София получила прѣка желѣзнопѫтна
ъзка съ Черно-море. Малко по-късно — въ 1893 г. била открита за
плоатация и линията София — Перникъ, построена съ цель да се
бдяватъ, преди всичко, желѣзницитѣ ни съ мѣстни каменни вѫглища.
ка се привършилъ първиятъ етапъ въ строежитѣ на Българскитѣ
ржавни желѣзници.

Втора, не по-малко важна задача, поставена предъ нашитѣ дър-
вни строители, бѣше прокарването на централната линия, която
ѣбваше да отговори на нарастващитѣ нужди на цѣлокупното бъл-
рско стопанство, но преди всичко — на северно-българското.

Предстоеше да се свържатъ помежду си и съ Черно-море на-
итѣ най-важни зърненопроизводителни райони, като съ това се от-
они житния трафикъ отъ надолния дунавски пѫть. Дотогаваш-
ата практика за изпращане на храни „надолу“ се явяваше най-бла-
приятна за Галацъ и Браила, които съ това имаха много изгодни
зиции спрямо нашитѣ земедѣлци и експортьори. Отъ друга страна,
ревозътъ по Дунава се вършеше изключително отъ чужди параходи
шлепове, безъ скорошни изгледи да се създаде колко-годе сносно
ългарско дунавско плаване. А въ сѫщото време се бѣше вече обра-
вало въ Варна Българското търговско параходно дружество, което
маше, наистина само два парахода, но съ шансове за увеличение на
нажа си. При това, морскиятъ пѫть бѣше евтинъ и удобенъ за ма-
ви стоки, каквито бѣха почти всички наши експортни артикули, а
нъ отъ това, създаваше се единъ пѫть, който ще е независимъ отъ
падницѣ ни и северозападни съседи и близки държави.

Отъ значение бѣше и обстоятелството, че следъ сключената съ

Англия презъ 1889 г. спогодба се засили износа ни къмъ остров
кралство, както се засили и износа ни за Белгия и други презмо
страни, а сѫщо и за Турция.

И отъ политическо гледище прокарването на централната л
комбинирана съ морския пѫть Черно-море — Срѣдиземно море, б
оправдателно, защото се създаваше удобенъ пѫть за връзка съ Зап
Европа, въ случай, че се затвори по една или друга причина д
ския пѫть за насъ.

Не по-малка тежесть имаше обстоятелството, че въ късната е
и презъ зимата, когато става най-оживеното товарене на хра
други земедѣлско-скотовъдни произведения, заемащи главната
отъ нашия износъ, Дунавътъ е неплавателенъ. Тази негова неп
телность се дължи не толкова на компактното му замръзване, к
настѫпва веднажъ на 4—5 години, колкото на ледохода и мъглит
противовесъ на Дунава, Черно-море замръзва веднажъ на 1/4 вѣ
това замръзване нито е трайно, нито заема обширни площи;
така, то не прѣчи на редовното плаване.

При наличностьта на тѣзи обстоятелства, не е странно, че
карването на централната линия бѣше наложително и поставен
дневенъ редъ. Изгледитѣ за рентабилностьта на тази линия, бла
рение гѫстото население, на значителното земедѣлско-скотов
производство и на вѣроятното повишение на покупната сила на
население, бѣха благоприятни.

Мненията относно бѫдещето трасе на централната линия
раздѣлени на две. Едната страна е поддържала, че най-целесъобр
е, да се прокара тази желѣзнопѫтна линия приблизително по посо
която е имало единственото тогава шосе, свързващо София съ В
а именно: София — Арабаконакъ — Орхание (Ботевградъ) — Ло
— Севлиево — Търново — Османъ-Пазаръ (Омортагъ) — Шумен
Каспичанъ — Нови-Пазаръ — Варна.

Противното гледище, застѫпвано най-вече отъ инж. Петко Н
ловъ, взема въ съображение нѣколко обстоятелства, а именно:

а) намаляватъ се наклонитѣ и завоитѣ, поради което ще се
ществятъ значителни икономии при превоза;

б) създаватъ се нови, имащи централно мѣсто тържища, к
могатъ да се обърнатъ въ важни икономически срѣдища.

Привърженицитѣ на това схващане сѫ на мнение, че линият
трѣбва да се прокарва презъ Ловечъ — Севлиево — Търново, а
да се прокаратъ само клонове до тѣзи градове, като тя мине п
Мездра — Ч. брѣгъ — Плѣвенъ — Шуменъ.

Подобни съображения се изтъкватъ и за тази часть, която
свързва Търново съ Шуменъ. И тукъ напълно надделява схваща
застѫпвано отъ Петко Николовъ, и което може да се характери
като такова, което държи смѣтка за:

а) конфигурацията на терена и оттамъ за експлоатационнитѣ
носки и

б) стопанския строежъ и перспективи на района на желѣзно
ната линия.

СТРОЕЖЪ И КРАТКА ТЕХНИЧЕСКА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ЖЕЛѢЗНОПѪТ ЛИНИЯ СОФИЯ — ВАРНА

Желѣзнопѫтната линия София — Варна е дълга 541 клм. Съ това явява най-дългата желѣзница въ България; но частьта ѝ Варна — Касп спада къмъ желѣзнопѫтната линия Варна — Русе, построена отъ английска

пания въ 1866 г. Останалата часть, дълга 459 клм., е дѣло на младата българска държава и е построена възъ основа на влѣзлия въ сила въ 1889 г. „Законъ за направа на желѣзнопѫтнитѣ линии Ямболъ — Бургасъ и Каспичанъ — Шуменъ — Търново — Севлиево — Ловечъ — Плѣвенъ — София и Кюстендилъ и портоветѣ Варна и Бургасъ", както и възъ основа на „Законъ за проектирането и построяването на желѣзнопѫтна мрежа въ България". Съ втория отъ тѣзи закони се отмѣнявало фиксираното отъ първия законъ положение, желѣзницата да мине презъ Ловечъ — Севлиево — Търново, и се опредѣля трасето, което има днесъ.

Строежътъ на централната линия билъ започнатъ и отъ двѣтѣ страни, но не едновременно. Въ 1893 г. частьта София — Романъ била дадена на търгъ, строежътъ скоро започналъ и въ началото на 1897 г. линията била отдадена на експлоатация. Дължината на тази часть отъ централната линия била 109 клм., половината отъ които минаватъ презъ Искърския проломъ, за който по-рано е имало най-песимистични очаквания, тъй като мнозина били на мнение, че теренътъ му не позволява да се прокара отъ тамъ желѣзнопѫтна линия.

Противоположната часть била започната малко по-късно, именно въ 1894 г., като се работило по стопански начинъ. На следната година линията достигнала до Шуменъ.

Оставалъ за построяване най-голѣмиятъ дѣлъ отъ линията: отъ Романъ до Шуменъ, дължъгъ 326 клм. Това се извършило отъ предприемачи, които въ интервали 1895—1899 година привършили и предали въ експлотация готовата изцѣло вече централна линия (8 ноември 1899 г.).

Въ техническо отношение централната линия представя голѣмо постижение. Особено труденъ и сложенъ е билъ строежътъ на участъка презъ Искърския проломъ. Тамъ има десетки мостове, 22 тунела и други съоржжения, като подпорни стени, отводни изкопи и пр. Разликата въ надморската височина между Варна и София е почти 540 м., т. е. на всѣки километъръ отговаря въ западна посока срѣдно по единъ метъръ възвишение. Разбира се, наклонътъ съвсемъ не е равномѣренъ. На много мѣста, при напрѣчнитѣ долини и вододѣли има значителни спускания, респ. качвания. Минималенъ радиусъ отъ 180 м. е допуснатъ само на едно мѣсто — при Левище — 57 клм. отъ София. Общо взето, линията е солидна и съ голѣма товароспособность. Наклонътъ само на нѣколко мѣста надвишава 15‰ — твърде благоприятно обстоятелство за масовия транспортъ.

ПЪРВИ И ОБЩИ РЕЗУЛТАТИ ОТЪ ПРОКАРВАНЕТО НА ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Като се остави на първо време настрана въпросътъ за прѣкото въздействие на тази линия върху селищата, презъ и покрай които тя минава, могатъ да се установятъ нѣколко процеса, които се развиха твърде бърже въ размѣритѣ и насокитѣ на сточния трафикъ на Северна България изобщо.

1. Търговскитѣ обороти на дунавскитѣ ни пристанища изпитаха въ много кратъкъ срокъ силно намаление. Изнасянитѣ до тогава презъ дунавскитѣ пристанища наши стоки се насочиха вече въ друго направление. Господствуващата вѫтрешна посока югъ—северъ отстѫпи мѣсто на посоката западъ—изтокъ. Съответното се оказа и по отношение на внасянитѣвъ страната стоки.

Варна стана много скоро атракционенъ центъръ на северобългарската търговия — както износна, така и вносна, толкова повече, че наскоро се привърши и направи годно за използуване и модерното варненско пристанище.

Районътъ на Варна почти веднага се разширява и достига до

отвждъ Червенъ-брѣгъ, докато по-рано той се ограничавалъ до западнитѣ краища на околиитѣ, Разградска — Поповска — Ески-Джумайска, които изпращали хранитѣ си презъ Разградъ, Ишикларъ (Царь Самуилъ), Шайтанджикъ (Хитрино) и Каспичанъ за Варна, снабдявайки се отъ това пристанище съ необходимитѣ имъ вносни стоки. Съ прокарването на централната линия, между другото, търговскитѣ обороти на Разградъ спаднали съ около 50%, а въ известна степень били повлияни неблагоприятно и другитѣ гари по линията Варна—Русе.

Неблагоприятното влияние, което централната линия оказала на нашитѣ дунавски пристанища се вижда отъ следващата

ТАБЛИЦА

за вноса и износа презъ дунавскитѣ митници за опредѣлени периоди отъ интервала 1892—1938 г.

Митници	Периоди	Срѣд. вносъ тона	Срѣд. изн. тона	Всичко тона
Видинъ	1892 — 99	10,564	34,023	44,587
	1900 — 11	12,375	37,798	50,173
	1920 — 29	5,644	8,921	14,565
	1930 — 38	2,166	21,926	24,092
Ломъ	1892 — 99	7,188	29,597	36,785
	1900 — 11	8,678	38,968	47,646
	1920 — 29	34,788	21,099	55,887
	1930 — 38	26,673	38,841	65,514
Орѣхово	1892 — 99	11,448	46,034	57,482
	1900 — 11	7,862	43,826	51,688
	1920 — 29	2,664	25,491	28,155
	1930 — 38	1,919	38,632	40 551
Сомовитъ	1892 — 99	—	—	—
	1900 — 11	20,990	21,351	42,341
	1920 — 29	20,494	6,764	27,258
	1930 — 38	9,654	11,004	20,658
Никополъ	1892 — 99	9,473	40,111	46,584
	1900 — 11	2,801	7,923	10,724
	1920 — 29	265	3,319	3,584
	1930 — 38	11	2,786	2,797
Свищовъ	1892 — 99	27,619	43,383	71,002
	1900 — 11	22,212	30,001	52,213
	1920 — 29	20,519	10,280	30,799
	1930 — 38	16,147	18,297	34,444
Русе	1892 — 99	36,434	33,545	69,979
	1900 — 11	47,740	35,181	82,921
	1920 — 29	74,733	32,093	106,826
	1930 — 38	75,524	33,727	109,251

Тази таблица обхваща всички дунавски наши митници, съ изключение на Тутраканъ и Силистра. Като обектъ на нашето внимание трѣбва да се подчертаятъ Орѣхово, Сомовитъ, Никополъ и Свищовъ,

тъй като пристанищата на Русе, Видинъ и Ломъ оставатъ почти напълно вънъ отъ обсега на токущозавършената централна линия — значи, ще изпитатъ много слабо влиянието ѝ.

Орѣхово показва много силно намаление на вноса на стоки, послабо въ износа. Новосъздаденията като гара и пристанище Сомовитъ показва, поне въ първитѣ десетина години, много бързъ ръстъ на вноса и износа си, като това става преди всичко за смѣтка на Никополъ, който показва много силенъ упадъкъ на търговията си, особено на вносната. Въ нѣкои години презъ Никополъ, следъ войната, не е внасянъ нито единъ тонъ стока. За Сомовитъ важи, естествено, обстоятелството, че той е билъ свързанъ веднага съ централната линия. Свищовъ показва силно намаление на вноса и особено на износа.

И така, неблагоприятното влияние на централната линия върху разглежданитѣ пристанища е вънъ отъ съмнение. Като се вземе въ съображение тѣхниятъ сточенъ трафикъ, както и трафикътъ на Видинъ Ломъ и Русе, които градове, всетаки, не сж се намирали подъ влиянието на централната линия, получава се, че вносътъ и износътъ презъ дунавскитѣ наши митници е билъ за съответнитѣ периоди:

години	тона
1892—99	329,419
1900—11	336,216
1920—29	267,074
1930—38	297,277

Действително, спадането или колебанията не сж до тамъ очебийни; но ако се вземе предвидъ, че презъ това време тонажътъ на внесенитѣ и изнесени стоки изобщо е расълъ, не може да не се признае, че развоятъ на търговията на дунавскитѣ пристанища, общо взетъ, е билъ относително доста неблагоприятенъ. При това, въ последнитѣ години Ломъ показа самъ за себе си голѣмъ успѣхъ, който отнесенъ къмъ общитѣ резултати, дава известенъ плюсъ за дунавскитѣ пристанища. А Ломъ, както се спомена, никакъ не пострада отъ централната линия; напротивъ, свързването му съ нея при Мездра му повлия извънредно добре въ стопанско отношение.

Относителнитѣ числа говорятъ много по красноречиво отъ абсолютнитѣ. Затова тукъ се привеждатъ още нѣколко данни за вноса и износа презъ дунавскитѣ и презъ Варненската митница (проценти отъ стойностьта на внесени и изнесени стоки):

Години	Дунавски митници	Варненска митница
1892—99	42.4%	18.2%
1900—11	32.8%	23.8%
1920—29	39.9%	21.3%
1930—38	32.4%	20.2%

Тѣзи данни показватъ, че независимо отъ колебанията и упадъка на търговията на Варна (нѣща, свързани преди всичко, съ загубването на Добруджа), търговията презъ дунавскитѣ пристанища изпита намаление, въ най-добъръ случай — застой.

Къмъ факторитѣ, оказали така неблагоприято влияние на търговията на дунавскитѣ ни пристанища трѣбва да се причисли и обстоятелството, че по въпросното време се построиха и дветѣ наши черноморски пристанища — най-напредъ Бургасъ, а после и Варна.[1]

1. Въ годинитѣ следъ войната, особено въ последното десетилѣтие, Варна

Тѣзи, снабдени съ голѣми удобства, портове позволяваха много бързо, чисто, удобно и евтино товарене и разстоварване на масовитѣ стоки — условие, което бѣше много по-слабо спазено въ дунавскитѣ пристанища-скели, лишени отъ много удобства.

Най-убедителни сж даннитѣ за увеличение трафика на Варна за годинитѣ непосрѣдно преди и следъ откриване на централната линия. Това се вижда отъ следната малка таблица:

Вносъ и износъ презъ Варненската митница за опредѣлени периоди отъ интервала 1892 — 1938 г.

Периоди	Срѣденъ вносъ тона	Срѣденъ износъ тона	Всичко тона
1892 — 99	36,152	93,929	130,081
1900 — 11	86,737	154,561	241,298
1920 — 29	45,430	97,539	142,969
1930 — 38	36,011	166,825	202,836

Първитѣ два хоризонтални реда показватъ, че увеличението, настжпило съ прокарване на централната линия, е необикновено голѣмо. За вноса то надминава далечъ 200%, за износа е сжщо много чувствително. Следъ 1911 година (периодътъ 1912—1919 е нарочно изпуснатъ, защото тогава бѣха дветѣ последователни войни, презъ които пристанището бѣше повечето време затворено), както се вижда отъ таблицата, настжпва намаление на вноса и колебание въ износа. Въ случая, обаче, сж важни даннитѣ до преди Балканската война. Тѣ сж безусловно благоприятни за търговията на Варна, а заедно съ това — и за търговията на всички нови гари, намиращи се на централната линия (ср. точка 2).

2. Товарни срѣдища станаха тѣзи гари, които имаха най-благоприятно за цельта положение. Стоящитѣ настрана отъ линията селища — както градове, така и села — загубиха отъ пазарното си, а оттамъ и отъ общостопанското си значение. Появи се стичане на пришълци къмъ тѣзи гари, въ които се събираха, товарѣха, разтоварваха и разпращаха стоки. Тукъ се установиха въ кратко време много търговци: житари, яйчари, птицетърговци, търговци на кожи, вълна, дърва, строителенъ материалъ, мануфактурни, колониални, желѣзни и други стоки. Голѣмъ брой отъ тѣзи търговци бързе преминаха къмъ двойни сдѣлки — търгуване, както съ пристигащи, така и съ изнасяни стоки. Около тѣхъ се създаде доста многоброенъ помощенъ персоналъ — редовенъ и сезоненъ, а заедно съ нарастването на населението, се увеличиха нуждитѣ му. Появиха се ханове, кръчми, гостилници, кафенета, бръснарници, бакалници, както и различни занаятчийски работилници. По-късно се създадоха луксозни специални магазини, хотели, кинематографи, сладкарници и пр., както и по-едри производствени предприятия. Така се дойде до създаване на

като износно пристанище може все още да се мѣри съ Бургасъ. Но това равенство е възможно само тогава, когато се вематъ въ съображение количествата на изнесенитѣ стоки. По стойность тия стоки въ Бургасъ сж много повече. Колкото се отнася до вноса, той е въ Бургасъ по отношение на стокитѣ надъ 2 пжти по-голѣмъ, и по отношение на стойностьта — съ около 50%.

единъ новъ за селото стопански битъ — битъ, който съдържа повечето признаци на градското развитие.

По сѫщото време започна и благоустрояването на самитѣ селища, създаде се единъ повече или по-малко опредѣленъ типъ на голѣми складове и магазини, на търговски и жилищни постройки, издигнаха се нѣкои фабрики. Концентрацията на населението и рентабилността на строежитѣ доведе до значителни повишения въ ценитѣ на мѣстата, до спекулация съ полски имоти и дворни мѣста. Поскѫпването на мѣстата и увеличението на доходността имъ, съчетани съ натрупване на капиталъ, не можеха да не доведатъ до високи строежи и до сгѫстяване на самитѣ постройки — сѫщо така типични атрибути на напредващия градъ. Къмъ тѣзи постройки се прибавиха общественитѣ сгради, чието изникване се наложи отъ новитѣ условия. Около тѣзи обществени сгради и около търговскитѣ квартали се очертаха и най-важнитѣ части на новитѣ селища.

Така създадени и закрепнали, новитѣ селища подеха вече и борба на мѣстна база. Създаде се течение за премѣстване на административни срѣдища за откриване на нови учреждения, за премѣстване на пазари, за прокарване нови варианти на сѫществуващи пѫтища и пр. — все въ полза на новитѣ селища Разбира се, това трѣбваше да стане за смѣтка на старитѣ срѣдища, които остро реагираха срещу този процесъ и срещу тежненията на новитѣ съперници.

Вънъ отъ стремежа да запазятъ своитѣ стари институции, засегнатитѣ стари селища искаха да бѫдатъ свързани съ желѣзнопѫтни клонове съ централната линия. Така поставена, тѣхната борба бѣше оправдана, преди всичко, отъ л о к а л н а гледна точка; защото тѣзи стари селища се борѣха не за създаване на желѣзнопѫтни клонове, които да свързватъ редица стопански обекти, а за такива, които да с т и г н а т ъ само до тѣхъ, като съ това ги обърнатъ въ к р а й н и г а р и. До тукъ свършваха тѣхнитѣ искания. За конкретенъ примѣръ може да се посочи Ловечъ. Прокарването на линията Левски—Ловечъ повлия благоприятно на Ловечъ, който като крайна гара, стана събирателенъ пунктъ за търгуване на голѣми дѣлове отъ Ловешка и Троянска околия. Но въ самия Ловечъ е вече на лице силното течение, да не се продължава линията до Троянъ, защото съ това Троянска околия ще работи презъ гара Троянъ, докато Ловечъ тогава ще стане наполовина транзитна гара. Така би се отразило прокарването на линия отъ Павликени за Сухиндолъ и по-нататъкъ за Севлиево: ако отъ свързването на Павликени съ Сухиндолъ ще спечели първоначално Сухиндолъ за смѣтка на Павликени, при продължаване на клона до Севлиево, ще спечели Севлиево за смѣтка на Сухиндолъ и на Павликени. Така се отрази и северозападната линия на Мездра, като се създадоха за смѣтка на това селище нови пазари.

Това е гледището, което сѫ усвоявали лежащитѣ на линията и настрана отъ линията селища: локалнитѣ интереси да се поставятъ предъ общостопанскитѣ. Въ всѣки случай, идеята да се свържатъ оставащитѣ на страна населени мѣста съ централната линия, намѣри постепенна реализация, докато днесъ вече има клонове отъ 9 гари и се строи десети клонъ — отъ Шуменъ за Карнобатъ. Последната линия, както и тази, която минава отъ Русе презъ Горна-Орѣховица за Стара-Загора — Момчилградъ, не е клонъ, а самостойна желѣзнопѫтна линия, каквато ще бѫде и тази отъ Свищовъ презъ Левски и Троянъ — за Карлово и Пловдивъ. Така централната линия стана гръбнакъ на желѣзнопѫтната мрежа на цѣла Северна България.

3. Вмѣсто старитѣ меридионални шосета и междуселски пѫтища, създаде се успоредната съ Дунава централна линия, съ господствуваща посока западъ — изтокъ. Развилитѣ се по нея нови стопански срѣдища — гари въ непродължително време станаха центрове на звездообразно кръстосващи се пѫтища. Всѣко едно отъ тѣзи новоразрасли се селища се свързваше постепенно съ околнитѣ производителни и консумативни пунктове съ сравнително добри пѫтища. При това, процесътъ на това свързване бѣше бързъ; въ продължение на 20 години бѣ сложена основата на тѣзи радиални пѫтища, а съ трудовата повинность въ вторитѣ двадесеть години се дойде до още по-голѣми постижения. Затова пъкъ, меридионалнитѣ пѫтища или загубиха часть отъ значението си, или пъкъ го запазиха само дотолкова, доколкото бѣха части отъ новитѣ, лѫчеобразно водещи къмъ новитѣ гари, пѫтища; и ако въ последнитѣ години значението на нѣкои отъ меридионалнитѣ автомобилни пѫтища отново се повиши, то това се дължи на две нови причини, а именно:

а) продължаване на нѣкои пѫтища презъ Балкана, както и подобрение на сѫществуващитѣ презбалкански пѫтища. Така напримѣръ, сега сѫ годни за преминаване съ кола и автомобили Айваджишкия (Дюлински), Айтоски, Котленски, Вратнишки, Твърдишки, Шипченски, Златишки, Етрополски, Арабаконашки, (въ постройка е шосе презъ Искърския проломъ за Мездра и за Вършецъ) и Петрохански проходи. При днешния темпъ на живота, използуването на тѣзи проходи съ автомобили се наложи, защото така се пести много отъ така ценното време;

б) евтиниятъ автомобиленъ превозъ на пѫтници и стоки, който въ много случаи конкурира желѣзницитѣ, направи щото да се оживятъ много отъ шосетата, водещи въ разни посоки, въ това число и отъ югъ — къмъ северъ (и обратно), толкова повече, че съ развитието на процеса на пазарностьта на стокитѣ се яви значителна диференция между планинскитѣ и полски производства, които се взаимно допълнятъ.

Възъ основа на горнитѣ факти, трѣбва да се признае, че централната линия не е подействувала само вредно на меридионалнитѣ пѫтища, още повече, че голѣма часть отъ пѫтническия и сточенъ автомобиленъ трафикъ се явява допълнение и продължение на желѣзнопѫтния.

Най-добра илюстрация за темпа, по който сѫ се развивали набелязанитѣ осемь селища, даватъ следнитѣ данни отнасящи се до сточния трафикъ презъ четири избрани трилѣтия. Въ случая не е взетъ подъ внимание единъ другъ показатель — броятъ на пристигналитѣ и заминали пѫтници.

Гари	Сточенъ трафикъ (въ тонове)			
	1901/2	1910/12	1927/29	1936/8
Мездра	15,431	37,571	26,738	26,482
Романъ	4,162	6,260	15,596	22,897
Червенъ-брѣгъ	9,222	40,032	90,327	107,267
Левски	1,594	18,113	33,108	39,981
Павликени	4,246	25,620	38,163	45,282
Горна-Орѣховица	9,279	24,006	219,371	141,537
Попово	5,258	16,865	34,032	34,067
Каспичанъ	12,098	14,964	50,948	44,762
Всичко	61,290	183,431	508,233	462,275

Безъ да се влиза въ анализъ на случайнитѣ отклонения въ срѣднитѣ тригодишни данни (стопанска криза, конфликти между захарни фабрики и цвеклопроизводители, превозъ на баластъ и др. за строящи се желѣзнопѫтни клонове), трѣбва да се подчертае, че увеличението на сточния трафикъ на разглежданитѣ гари е много голѣмо. За разглеждания периодъ то е равно (при 1900/02 г. = 100) на 754·1, докато за българскитѣ държавни желѣзници, които въ това време сѫ увеличили дължината си, както и броя на станциитѣ си около 3 пѫти, увеличението е около 500.

ЧАСТЬ II

Следъ прегледа на предпоставкитѣ, съставящи основа на разглежданата область на централната линия, както и на общото ѝ въздействие върху района и селищата, които тя обслужва, следва да се направи прегледъ на стопанското и поселищногеографско нейно влияние върху отдѣлнитѣ, набелязани вече селища.

МЕЗДРА

А. ПРЕДИ ПРОКАРВАНЕ НА ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Ако трѣбва да се приведе примѣръ, доколко централната линия е спомогнала да се развие, даже и да се създаде едно селище, би трѣбвало само да се посочатъ следнитѣ данни за увеличението на населението на Мездра:

год.	ж.	%
1880	86	
1887	76	(— 11.6)
1892	68	(— 22.2)
1900	311	(+261.7)
1905	455	(+455.0)
1910	674	(687.3)
1920	1015	(1080.2)
1926	1574	(1730.2)
1934	1886	(2091.9)

Цифритѣ показватъ и нѣщо повече: Мездра, малкото селище, състоящо се отъ шестнадесеть кѫщи, е било, може би, на пѫть да изчезне; и централната линия е, която не само спрѣ това обезлюдяване и която спомогна да се развие Мездра въ модерно оживено селище, но тя изобщо го създаде като такова.[1]

Старото село Мездра се намира въ острия жгълъ, включенъ при сливането на рѣчицитѣ: Моравешка бара и Каменица. То било разположено непосрѣдно южно и югозападно отъ днешната спиртна фаб-

---

1. За да се види доколко темпътъ на разрастването на Мездра е по-бързъ отъ този на ръста на населението въ цѣлата страна, привежда се тукъ едно съпоставяне, при база 1900 = 100.

	1900 г.	1905 г.	1910 г.	1920 г.	1926 г.	1934 г.
Мездра	100	146	218	326	506	606
България	100	108	116	130	146	163

Тукъ трѣбва да се отбележатъ две особености: за база се взема 1900 година, когато Мездра вече отдавна има желѣзнопѫтна гара и е порастнала значително, и второ: въ разглеждания периодъ България увеличи територията си, и като последствие отъ това — и населението си. Възъ основа на тѣзи две обстоятелства, може да се каже, че действителниятъ приръстъ на Мездра отъ откриване на линията насамъ е много по-голѣмъ.

рика и северозападно отъ „Калето". Това е било разположението преди прокарването на линията, а въ по-стари времена Мездра е лежала на около $^1/_2$ км. западно отъ сѫщото това мѣсто.

Това малко село, наброяващо само 16, кѫщи е имало за свои съседи нѣколко по-голѣми села, като напримѣръ: Крета, Дърманци, Ребърково, Брусенъ, Боденецъ, Моравица и нѣкои други; всички тѣзи села били по-голѣми и оживени отъ Мездра, на която днесъ, естествено, отстѫпватъ въ много отношения.

Промѣнитѣ, настѫпили въ последствие въ Мездра, показаха два етапа на развитие, а именно: първи етапъ — отъ прокарване на централната линия до постройката на линията Мездра—Ломъ, и втори етапъ — отъ постройката на линията Мездра—Ломъ (1913 г.) насамъ.

Б) СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕ НА ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Централната линия е стигнала до Мездра въ 1896 г. Въздействието ѝ за развитието на Мездра, като търговско и транспортно срѣдище, стана много бързо и ясно доловимо. Вънъ отъ седмократното увеличение на жителитѣ въ първитѣ 15 години, Мездра се оформи като малко, но добре устроено градче. Тукъ почти нѣмаше старо селище, което да се преустройва, а имаше почти съвсемъ незастроенъ теренъ, благодарение на което още отначало можа да се пристѫпи къмъ благоустрояване въ съвременния смисълъ на думата.

Получени и изпратени стоки въ гара Мездра

Година	Получени тона	Изпратени тона	Година	Получени	Изпратени
1900	5,924·52	5,892·97	1922/23	17,661	12,468
1901	6,760·97	9,293·90	1923/24	14,882	23,959
1902	7,346·31	11,083·48	1924/25	19,263	12,406
1903	7,732·54	11,332,97	1925/26	13,924	7,006
1904	9,985·66	10 541·62	1926/27	13,131	9,252
1905	8,731·83	13,044·64	1927/28	12,864	16,268
1906	14,750·10	13,491·12	1928/29	11,192	11,424
1907	19,935·81	15,514·24	1929/30	13,478	11,872
1908	20,069·63	12,254·02	1930/31	8,815	13,524
1909	17,345·11	21 957·52	1931/32	9,817	15,594
1910	10,956·56	21,986·73	1932/33	10,552	13,072
1911	15,288·13	26,585·99	1933/34	9,025	11,661
1912	15,962·99	21,940·73	1934	9,156	9,864
1913	8,907 32	14,033·28	1935	12,981	14,826
1914	18,378	20,579	1936	12,651	11,897
1919/20	6,056	4,474	1937	16,389	12,224
1920/21	9,505	11,718	1938	14.136	12,150
1921/22	12,586	9,308			

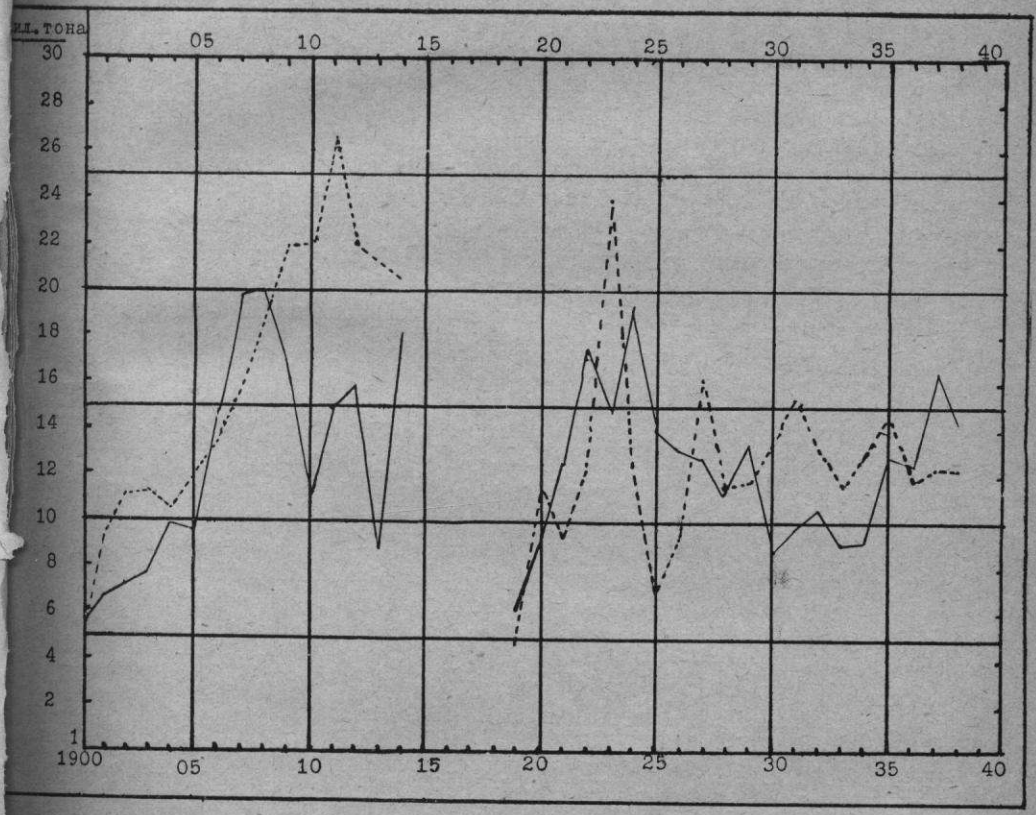
Най-добъръ показатель за стопанското развитие на гара Мездра е сточниятъ трафикъ. Още въ началото на откриването на желѣзнопѫтната линия София—Романъ, на която като предпоследна гара се намираше Мездра, сточниятъ трафикъ започна да расте, като къмъ 1900 възлиза вече кѫгло на 10,800 тона. Какъ се е развивалъ той следъ 1900 година става ясно отъ следващитѣ данни и диаграма. Въ послед-

ната съ цѣла линия е изобразенъ тонажътъ на натоварените стоки, а съ пунктираната полученитѣ.

Сведени къмъ отдѣлни периоди, годишнитѣ данни за трафика на разглежданата гара даватъ следната картина:

	1900—4	1905—9	1910—14	1920—24
Изпр.	7,750 т.	16,166 т.	13,899 т.	14,779 т.
Получ.	9,629 т.	12,257 т.	21,025 т.	13,972 т.
Вс.	17,379 т.	28,423 т.	34,924 т.	28,751 т.

	1925—29	1930—34	1935—38
Изпр.	12,918 т.	9,473 т.	14,039 т.
Получ.	11,164 т.	12,812 т.	12,774 т.
Вс.	24,082 т.	22.216 т.	26,813 т.



Диаграма на сточния трафикъ на гара Мездра

——— натоварени стоки

..... разтоварени стоки

Отъ прегледа на приведенитѣ данни ставатъ ясни нѣколко процеса, а именно:

1) Сточниятъ трафикъ расте почти неуклонно до къмъ 1908, г. следъ която количеството на изпратенитѣ стоки намалява, а това на полученитѣ продължава да расте въ все така бързъ темпъ. Тази особеность показва, че Мездра къмъ това време се оформява все повече и повече, като вносенъ стокоразпредѣлителенъ центъръ.

2) Силното увеличение на трафика започва къмъ 1913 да спада. Това явление се дължи на прокарването на линията за Ломъ, за стопанския ефектъ на която после ще стане дума.

3) Годинитѣ на войната, за които липсватъ данни, безъ друго сж повлияли неблагоприятно, следъ което пакъ настжпва оживление на сточния трафикъ.

Въ тѣзи редове прѣката ни задача е, да се даде въ сбитъ видъ образъ на въздействието на желѣзнопжтната линия София—Варна върху Мездра въ периода, стигащъ, до 1913 г.

До преди да се прокара желѣзнопжтната линия Мездра—Брусарци—Ломъ, Мездра като единствено и главно събирателно срѣдище въ пазарни дни и презъ сезона на оживеното търгуване съ жита и други земедѣлско-скотовъдни произведения, прибираше отъ района си извънредно много стопани отъ цѣла Северозападна България, а особено много отъ Врачанска околия. Понеже мнозина идвали отъ далечни разстояния, налагало се да престоятъ и повече отъ едно денонощие. За удовлетворяване на тази нужда, отворили се ханове, повидни отъ които били: Стойновски ханъ, Мишоновски ханъ, Боденски ханъ и др. За голѣмия брой пристигащи коли е характерно показанието на единъ старъ ковачъ, че въ пазарни дни му се е случвало да поправя до 20 счупени оси на коли.

Всички тѣзи заведения, както и засилващата се търговия съ жита дървенъ материалъ, строителни камъни, яйца и други нѣкои произведения за износъ; отъ друга страна — вносътъ на вжглища, дървенъ строителенъ материалъ, желѣзария, спиртни питиета, циментъ, мануфактурни и колониални стоки и пр., които Мездра пласирала въ широкия си селски районъ, сжщо и въ близката 15,000-на Враца, па и далечъ на северозападъ, — всичко това е довело до увеличение на населението, до измѣнение на професионалния съставъ, до измѣнението на физиономията на самото селище.

За увеличението на населението по-рано се спомена. Това увеличение е много бързо. Къмъ момента на прокарване на линията за Брусарци—Ломъ то е вече седмократно. Пришълци сж дошли отъ селата Крета, Боденецъ, Типченица (отъ това село главно като кръчмари), Дерманци и пр., както и доста врачанци. Като видни търговци отъ по-далечни мѣста могатъ да се посочатъ станимашки гърци — кръчмари, които пласирали, чрезъ Мездра голѣми партиди южни вина и ракии.

Яйчарската търговия влѣзла въ нови пжтища. Старото търгуване вършено отъ софийски шопи, които съ коли, а по-често съ коне идвали да закупуватъ яйца за софийския пазаръ, или пъкъ състоящо се въ пласиране на яйцата въ пазаренъ день въ Враца, се измѣня коренно. Почти едновременно съ прокарване на централната линия яйцата ставатъ вече търсена търговска стока. На първо време се явяватъ търговцитѣ Давидъ Лиячевъ и Авдала, които заедно съ Т. Балабановъ започватъ усилено търгуване съ яйца, но само за вжтрешния пазаръ. Малко по-късно — въ 1902 г. — се установява фирмата на солунчанина Кръстю Щеревъ, който се явява като пръвъ експортьоръ на яйца. Явяватъ се и нови фирми, и така Мездра въ съвсемъ кратко време става много оживенъ събирателенъ пунктъ на яйца съ твърде широкъ районъ. Това положение продължи и следъ прокарването на линията за Ломъ, макаръ че по нея се откриха доста много нови пазари за яйца, както и за други земедѣлско-скотовъдни произведения.

Съ създаването на така много и така разнообразни стопански предприятия, безсъмнено, настжпи и коренно измѣнение въ професионалния съставъ. Впрочемъ, за Мездра може да се каже, че терминътъ „измѣнение“ не отговаря напълно, тъй като тукъ се отнася вече до ново селище, което има общо съ старото само името си. Новата Мездра не е скотовъдно-земедѣлско селце, а е прототипъ на търговски градецъ, съ наченки на индустрия.

Отъ тази констатация следва по необходимость заключението, че селището ще промѣни и облика си. Собствено, тукъ може да се говори не за промѣна, а за създаване на съвършено нсвъ поселищенъ типъ. Още презъ 1909 г. се провежда първото планиране, въ 1914 г. се налага разширение на този планъ, за да се стигне въ 1935 г. до разширението му отвждъ желѣзнопжтната линия за Видинъ.

Отъ дотукъ изложеното става видно, че Мездра въ първото седемнадесетилѣтие на сжществуването си, като гара на централната линия се разрасва бърже като търговско събирателно и разпредѣлително срѣдище съ много обширенъ районъ, обхващащъ по-голѣмата часть отъ тогавашния Врачански огржгъ и голѣмъ дѣлъ отъ Видинския окржгъ. Освенъ това, както презъ този периодъ, така и презъ следващия, Мездра се очертава, преди всичко, или поне предимно, като вносна гара, т. е. такава, въ която пристигатъ стоки съ по-голѣмъ тонажъ, отколкото се товарятъ. Това явление е рѣдко за разглежданитѣ други пунктове, а и изобщо за гаритѣ отъ този размѣръ и видъ.

В. СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕТО НА ЖЕЛѢЗНОПЖТНАТА ЛИНИЯ ЗА ЛОМЪ

Желѣзнопжтната линия Мездра—Враца—Бойчиновци—Брусарци—Ломъ се привърши въ 1913 година. Вънъ отъ политикостратегическото си значение, тя бѣше отъ извънредна важность за цѣлокупното ни стопанство, защото включваше въ мрежата на желѣзнопжтнитѣ ни съобщения една область отъ около 8 хиляди квадратни километра съ кржгло половинъ милионъ жители. Тази область до тогава е била откжсната презъ дългитѣ и студени зими отъ останалата часть на страната; най-бързата и евтина връзка е била презъ Мездра — условие, което е изиграло много важна роля за бързия развой на това селище. Съ прокарването на линия, обаче, Мездра въ голѣма степень се обръща въ транзитенъ пунктъ. Това личи добре отъ дадената на стр. 27 диаграма. Отъ тази диаграма веднага става ясно, че крайно оживениятъ трафикъ на Мездра къмъ 1910—13 г. не само не ненапредва повече, а и намалява.

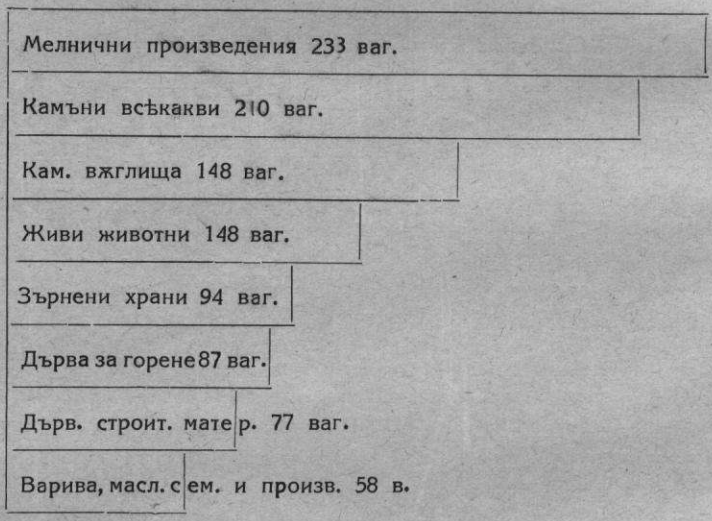
Сега вече голѣма часть отъ стокитѣ се направляватъ къмъ Враца, Криводолъ, Бойчиновци, Медковецъ, Мърчево, Брусарци и Ломъ, както и къмъ нѣкои други по-малки гари. Съ това Мездра престана да бжде вече единственъ сборенъ и разпредѣлителенъ пунктъ за почти цѣлия северозападенъ жгълъ на страната.

Началото на този новъ периодъ за Мездра почти съвпада съ периода на войнитѣ. Както се вижда отъ диаграмата, данни за трафика презъ войнитѣ липсватъ; но отъ сведенията за 1919 година може да се заключи, че намалението ще да е било необикновено голѣмо. Презъ тази година (1919) сточниятъ трафикъ е билъ както презъ 1900 г. Оживлението, обаче, бърже и неуклонно настжпва. Особено много личи то при пристигналитѣ въ 1923 година въ Мездра стоки; това сж между другото и строителнитѣ материали, поржчвани отъ мездренски търговци за възстановяване на изгорѣлата часть отъ Враца. Прокарването

на продължението Брусарци—Видинъ въ 1923 г. не оказа влияние върху стопанската дейность на Мездра.

Количеството на натоварените и разтоварени стоки не е единственъ критерий за развитието на търговията и изобщо за стопанския животъ. Отъ първостепенно значение е и видътъ на тѣзи стоки. Едно проследяване на сточния трафикъ тукъ, ще ни даде твърде поучителни изводи. Така, презъ 1901 г., когато били натоварени на гара Мездра всичко 6,246 тона стоки, на зърненитѣ храни се падали 2710 тона, или 43.5%, докато въ 1911 година този процентъ спада на 20.3% (отъ натоварени всичко 15,228 тона стоки, житни храни сж 3,106 тона). Въ 1937/8 година картината е още повече промѣнена. Разполагаемитѣ данни тукъ, за жалость, не сж въ тонове, а въ вагони, но все пакъ даватъ представа за съотношението на разнитѣ стоки въ общата маса, натоварена на гара Мездра. Ето какъ се разпредѣлятъ по важность главнитѣ видове натоварени стоки срѣдно годишно въ дветѣ визирани години:

	Вагони		Вагони
Брашна	233	Зърнени храни . .	94
Камъни всѣкакви	210	Дърва за горене .	87
Кам. вжглища .	148	Дър. стр. метериалъ	77
Живи животни .	115	Ва, ива и масл. семена . . .	58



и много други десетки вагони, натоварени съ най-различни стоки. Характерно, е преди всичко тукъ, обстоятелството, че зърненитѣ храни тукъ вече оставатъ на пето мѣсто, като представятъ само 6·7% отъ общия извозъ, смѣтнато въ вагони. Действително, сравнението тукъ страда отъ два недостатъка: базата въ първитѣ два случая е теглото на стоката въ тонове, а въ третия — въ вагони; освенъ това, трѣбва да се има предвидъ, че вагонитѣ се натоварватъ различно — съ храни — 15 тона, съ вжглища — 20 тона, съ грозде — обикновено 5 тона и т. н. Все пакъ, общо взето, на лице е силно дислокиране въ съставнитѣ видове на натоварените стоки. Това вече говори за висока пазарность на произвежданитѣ и разпращани оттукъ стоки.

Колкото се отнася до разтоварените на гара Мездра стоки, ос-

венъ обстоятелството, че тѣ почти винаги сж повече отъ натоваренитѣ, трѣбва да се подчертае и много голѣмото имъ разнообразие. Мездра загуби голѣма часть отъ предишния си обширенъ районъ, но и днешниятъ ѝ пазарностопански обсѣгъ е голѣмъ. Той обхваща близу 30 села, заемащи източната половина на Врачанската околия. Вънъ отъ това, има още много други села, които, макаръ и разположени доста надалечъ отъ Мездра, предпочитатъ въ много случаи да търгуватъ съ нея. Нанесенитѣ на настоящата скица села сж именно тѣзи тридесеть села, които сж най-тѣсно свързани съ Мездра. Тѣ доставятъ тукъ своитѣ селско-стопански произведения, срещу които Мездра ги снабдява съ най-различни колониални, мануфактурни, желѣзни и други индустриални стоки.



Голѣмото разнообразие на пристигащитѣ въ Мездра голѣми партиди стоки може да се види отъ следнитѣ данни за 1938 година:

	тона		тона
Каменни вѫглища	2933	Цементъ	500
Жито и царевица	1731	Дървенъ строителенъ материалъ	484
Брашно	1180	Еино	323
Соль	510	Петролъ	250

и други, като: захарь, мануфактурни издѣлия, желѣзария, минерални масла, бои, земедѣлски, индустриални и други машини, инструменти, стъкларски стоки и пр. Ясно е, че тази голѣма маса стоки не сж предназначени само за Мездра, но преди всичко, за нейния селски стопански районъ. Трѣбва да се подчертае, че не малка часть отъ доставенитѣ стоки сж за самата Мездра. Така напримѣръ, Мездра е главенъ консу-

маторъ на пристигналитѣ вѫглища, тъй като тя има вече доста силна индустрия, а и чисто градскиятъ ѝ битъ обуславя голѣма употрѣба на вѫглища, лесно доставяни чрезъ гарата ѝ. Пристигащото жито и царевицата сѫщо сѫ предназначени за мелницитѣ на самата Мездра като часть отъ полученото отъ тѣхъ брашно после се изпраща въ близкитѣ планински села, които иматъ недостигъ на зърнени храни и брашна. Пристигащото брашно произлиза главно отъ мелница „Напредъ“ — Червенъ брѣгъ, която чрезъ кооперативнитѣ си магазини въ Мездра го пласира успѣшно въ цѣлата околность и самата Мездра.

Когато се привършваше краткия прегледъ на развоя на гара Мездра въ първитѣ седемнадесеть години отъ прокарването на централната линия, подчерта се, че Мездра се разви като търговски събирателенъ и разпредѣлителенъ пунктъ. На друго мѣсто се изтъкна обстоятелството, че създаването на нови пазари въ северозападна посока по линията за Ломъ и Видинъ отне голѣма часть отъ стопанския хинтерландъ на Мездра. Тукъ е мѣстото да се изтъкне, че въ периода следъ прокарването на линията за Ломъ и Видинъ, или по-точно, въ следвоеннитѣ години, Мездра започна да промѣня стопанския си образъ, като се постепенно индустриализира. Това е най-характерниятъ моментъ на втория периодъ, въ който търговията, изразена преди всичко съ сточния трафикъ, показа стабиленъ, но вече не така бърже напредващъ ръстъ.

Тъй като индустрията на Мездра е днесъ първостепененъ факторъ, отъ който зависи по-нататъшното развитие на селището, следва да се посочатъ най-важнитѣ индустриални предприятия, като се направятъ и известни пояснения за естеството и значението имъ по отдѣлно.

Най-старо индустриално предприятие тукъ е спиртната фабрика на Т. Балабановъ, открита почти непосрѣдно следъ построяване на линията София—Романъ. Други по-значителни предприятия до войнитѣ не сѫ строени, но следъ войната изникна фабриката за памучни платове „Бахава“, въ която работятъ надъ 380 работника. Освенъ това, има една копринарска фабрика и друга за вѫжа. Нѣколкото малки заведения за растителни масла отстѫпиха мѣсто на едно модерно предприятие, което има и рафинационенъ отдѣлъ.

Мездра има вече значителна мелничарска индустрия. Последната се представя отъ следнитѣ предприятия: мелница на Л. х Костовъ — построена въ 1923 год., съ пъленъ капацитетъ 42 тона брашно въ денонощие; мелницата на Братя Бошнакови — връстникъ на първото предприятие, съ почти двойно по-малъкъ капацитетъ; мелница на Д. Милушевъ — съ капацитетъ като на предшествуващата.

По-нататъкъ заслужаватъ да се споменатъ цигларската кооперативна фабрика и нѣкои дребни предприятия.

Общо взето, въ индустрията на Мездра сѫ вложени около 60 милиона лева капитали, а броятъ на ангажиранитѣ работници е близу 700 души. Часть отъ тѣхъ живѣятъ въ близкитѣ села. Индустрията на Мездра е отъ голѣмо значение за селището, защото допринася за финансовата стабилность на общината и дава поминъкъ на голѣмъ брой семейства. Тази индустрия е признакъ и предвестникъ на една трайна урбанизация.

Възъ основа на дотукъ изложенитѣ комуникационни, производствени и други предпоставки, лесно може да се предвиди, че така бърже изникналото ново селище има градски обликъ, толкова повече,

че и самата общинска управа е следвала планомѣрна градоустройствена политика.

Старото селище се е разрастнало твърде бързе въ посока къмъ гарата — на изтокъ. Докато преди прокарването на централната линия селището е заемало, както се спомена, много малка часть около сливането на потоцитѣ Моравишка бара и Каменица, въ 1925 година (т. е. въ по-малко отъ 30 години) то стига вече до мѣстото, кѫдето е днешното общинско управление — на около 120 м. източно отъ гарата, или на цѣлъ километъръ на изтокъ отъ старото село. Новото селище първоначално имало протяжение само къмъ изтокъ, но въ посока северъ — югъ било много тѣсно: имало ширина само 1—2 квартала, като се е простирало покрай главната улица „Хр. Ботевъ".

Десеть години по-късно Мездра почти удвоява площьта си: тя расте главно къмъ североизтокъ, а днесъ вече се застройватъ и парцелитѣ, които сѫ отвѫдъ желѣзнопѫтната линия за Ломъ—Видинъ. Сѫщо така, подковообразната извивка, описана отъ тази линия се бърже изпълва отъ нови сгради. Въ резултатъ, площьта, която днесъ селото заема е около 10 пѫти по-голѣма отъ тази, която е имало то преди да се прокара централната линия; а населението му въ сѫщия периодъ показва 21-кратно увеличение.

Не по-малко важно е и измѣнението на облика на новото селище. Въ връзка съ бързия напредъкъ, търсенето на мѣста за жилищни и за доходоносни постройки нарастна бърже, ценитѣ на мѣстата се повишиха много бърже. Ѫглови мѣста, разположени около гарата, сега се оценяватъ около 1000 лв. квадратенъ метъръ, останалитѣ мѣста, разположени въ централната жилищна часть на селото се продаватъ по около 60—70 лв. кв. метъръ, а въ периферийнитѣ квартали — по около 35 лева. Най-евтини сѫ мѣстата въ старото село — по 20—25 лв. за кв. м. Това поскѫпване на мѣстата бѣше свързано и съ високитѣ строежи. Въ търговската часть на селото, разположена направо задъ гарата (ул. „Христо Ботевъ") днесъ решително преобладаватъ двуетажнитѣ масивни градски сгради, измежду които се издигатъ вече и доста голѣмъ брой триетажни. И въ централната часть преобладаватъ масивнитѣ двуетажни жилищни сгради, но вече безъ присѫщитѣ за търговскитѣ квартали магазини въ партера.

Разпредѣление на сградитѣ по предназначение

	1900 г.	1934 г.
а) само за живѣене:		
Обикновени кѫщи	24	266
Хотели и ханища	2	7
Други	—	29
б) за живѣене и за:		
Учреждения, училища, църкви и др.	2	7
Работилници, фабрики, дюкяни, кръчми и фурни	18	69
Хамбари, яхъри, плѣвни и за други цели	6	18
в) само за:		
Работилници, фабрики, дюкяни, кръчми, фурни и складове за стоки	6	75
Хамбари, яхъри, плѣвни и др. цели	21	39

Благоустройството на Мездра се изрази не само въ планиране и

застрояване съ солидни постройки по опредѣленъ планъ. Планиранитѣ вече улици иматъ бордюри, много улици сѫ шосирани и иматъ хубави плочници (тротоари).[1] Друга проява на прогресъ е електроснабдяването. Още въ 1926 г. Мездра получи електрическа енергия за освѣтление отъ мелницата на Бр. Бошнакови, а отъ 1934 г. насамъ — и отъ построената хидроелектрическа централа на Искъра на Бр. Балабанови.

Мездра се снабдява съ модеренъ водопроводъ, построенъ въ интервала 1937/39 година, а самата гара има водопроводъ още отъ 1930 г. Канализация, като не се смѣта единъ малъкъ канализационенъ комплексъ, обхващащъ десетина кѫщи и водещъ къмъ Искъра, още нѣма. На северния край на селището се предвижда да се уреди въ най-близко бѫдеще паркъ.

Както по-рано се изтъкна, социалниятъ и професионаленъ съставъ на мездренското население е напълно съ градски обликъ. Нѣщо повече: има градове като Разградъ, Кула, Нова-Загора, Харманлий, Елхово и много други, които при нѣколкократно повече жители, показватъ много по-високъ процентъ на земедѣлско население. Съвсемъ друга е картината на Мездра, която картина се дава въ следващитѣ данни:

Професионаленъ съставъ на активното население

Търговци	91
Занаятчии	147
Работници	264
Чиновници	159
Земедѣлци	29
Индустриалци	3
Свободни професии	17
Всичко	710

Земедѣлцитѣ представятъ само 4% отъ жителитѣ на това българско „село". Не по-малко характеренъ е фактътъ, че въ това село има по сѫщото време (31. XII. 1939 г.) 10 адвокати, 3 лѣкари, 2 зѫболѣкари, 2 акушерки, 4 агрономи, 3 инженери, 2 фелдшери, както и една аптека. Малко сѫ у насъ градоветѣ, въ които има пропорционално така силно представени лица отъ горнитѣ професии. Сѫщо така, много типично е обстоятелството, че отъ 2015 жители къмъ сѫщата дата, 1660 сѫ грамотни. Това показва грамотность отъ 82·4%, а ако не се смѣтатъ децата подъ училищна възрасть, грамотностьта наближава сто процента. И това обстоятелство поставя Мездра предъ много други наши градове. Това особено положение на разглежданото селище става още по-очебийно, като се има предвидъ, че грамотностьта въ градоветѣ презъ 1934 година е 69·6%, — resp. 81%, а въ селата 51·9, resp. 64·8%. Презъ 1887 г. въ с. Мездра е имало 1 грам. и 75 неграмотни!

Като мѣрило за културниятъ напредъкъ могатъ да се приведатъ училището и читалището. Първото представя една отлична голѣма и масивна сграда и има 6 класа. Читалището, основано презъ 1925 година, има въ строежъ внушителна постройка, която предстои скоро да бѫде завършена.

---

1. Поставянето на бордюри и направата на шосейна настилка сѫ били едни отъ твърде раннитѣ грижи на общинскитѣ управи на Мездра. Така, още въ 1908 г. били поставени за пръвъ пѫть 5600 метра (линейни) бордюри и настлана съ плочи 24400 м.^{2} тротоарна площь. Въ сѫщата година били шосирани 28,000 м.^{2} улична площь.

Градскиятъ битъ на Мездра личи и отъ пълната липса на носии, отъ обстановката и живота въ отдѣлнитѣ кжщи, отъ издаването на мѣстенъ вестникъ, отъ постоянния контактъ съ столицата и други важни срѣдища на страната, широкото налагане на литературния езикъ и т. н.[1]

Възъ основа на всичко до тукъ изложено, Мездра съ основание може да се вземе като образецъ на създадено отъ желѣзнопжтната линия селище. Смѣло може да се каже, че отъ старото селище е останало само името, а всичко друго е ново — то носи отпечатъка на 20 вѣкъ — вѣка на пàрата и електричеството. Официално Мездра се нарича село, но фактически тя е градъ, макаръ и миниатюренъ. Не би било грѣшка, ако тя се нарече градъ-гара. Това понятие може да се приеме като название на новъ поселищенъ типъ. Разбира се, то може да се приложи само въ генетически смисълъ, а не като общо обозначение на даденъ поселищенъ типъ.

2. РОМАНЪ

А. ПРЕДИ ПРОКАРВАНЕ НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—РОМАНЪ—ВАРНА

Макаръ и малко селище, преди прокарването на централната желѣзнопжтна линия, Романъ билъ значително по-голѣмъ отъ Мездра. Въ навечерието на Освобождението броятъ на кжщитѣ му билъ между осемдесеть и деветдесеть. Половината отъ жителитѣ били българи, останалитѣ — турци. Къмъ 1884 г. повечето турци се изселили, а имотитѣ имъ били закупени отъ българи — както отъ романци, така и отъ пришълци отъ други околни села. Тогава декаръть земя се купувалъ по 20—30 гроша.

Въ тази епоха селото било напълно земедѣлско, заемало е източната часть на сегашното селище. Постройкитѣ били прости, покритѣ — главно отъ каменни плочи. Търговия почти не е имало. Като търговски заведения можели да се посочатъ 1—2 дюкяна-кръчми. Хакнове и занаятчийски работилници нѣмало. Имало едно училище, открито късно следъ Освобождението.

Романъ е билъ далечъ по-назадъ отъ селата Кунино, Долна-Бешовица и особено Карашъ. Въ тѣзи села имало, макаръ и малко, търговци и занаятчии, които снабдявали романци съ нѣкои потрѣбни стоки.

Населението на Романъ отъ Освобождението, до прокарването на линията София—Романъ (като етапъ отъ линията София—Каспичанъ—Варна) не се е почти никакъ увеличавало. Изселилитѣ се турци били отчасти замѣстени отъ пришълци, главно отъ селата Курново, Рашково и Долна-Бешовица. Тѣзи пришълци били пакъ земедѣлци и затова социалниятъ и професионаленъ обликъ на населението не е претърпѣлъ измѣнения, както това е било и съ броя на това население.

Културниятъ битъ билъ на много низъкъ уровенъ. Безъ да се изтъкватъ подробности, достатъчно е да се подчертае, че въ 1887 г. при 546 неграмотни жители, Романъ ималъ само 8 грамотни. Съ други думи, грамотностьта не надвишавала и 1·5%.

---

1. Други особености, които различаватъ и въ нашия случай града отъ селото, сж пълната липса на обори, плетища, сламени покриви и даже турски камиди, плетища, на кирпичени сгради, на купи сѣно, на добитъкъ, на земедѣлски инвентаръ, на вършина и слама по двороветѣ и т. н.

Б. СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕ НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ - РОМАНЪ - ВАРНА

Презъ 1897 г. централната линия била довършена до Романъ и отдадена на експлоатация. Така Романъ се явява крайна гара, поне за 2—3 години. Стопанскиятъ животъ почти непосрѣдно изпитва благотворното влияние на желѣзницата и само въ десетина години Романъ далечъ изпревари своитѣ по-напреднали съседи Кунино, Долна-Бешовица и Карашъ. Но този напредъкъ не се ограничи само съ това: въ последващитѣ нѣколко десетилѣтия Романъ придоби градски обликъ, макаръ че развитието му не бѣше така бързо, както на съседната Мездра.

Сточниятъ трафикъ на гара Романъ показва отначало бавенъ, но доста установенъ възходъ. Този възходъ се почувствува особено добре по-късно — въ годинитѣ следъ свѣтовната война. Трѣбва, обаче, да се подчертае, че тѣзи констатации важатъ почти изключително за натоваренитѣ, а не разтоварени стоки. И действително, Романъ още отъ самото начало се очерта като износна гара. Това му качество изпъкна още по-добре въ следвоеннитѣ години, когато се очерта като постоянно явление, че тонажътъ на полученитѣ стоки се отнася къмъ тонажа на изпратенитѣ както 1:8. Никоя отъ разглежданитѣ гари по централната линия не показва такова съотношение.

За по-добро пояснение тукъ се привежда следната

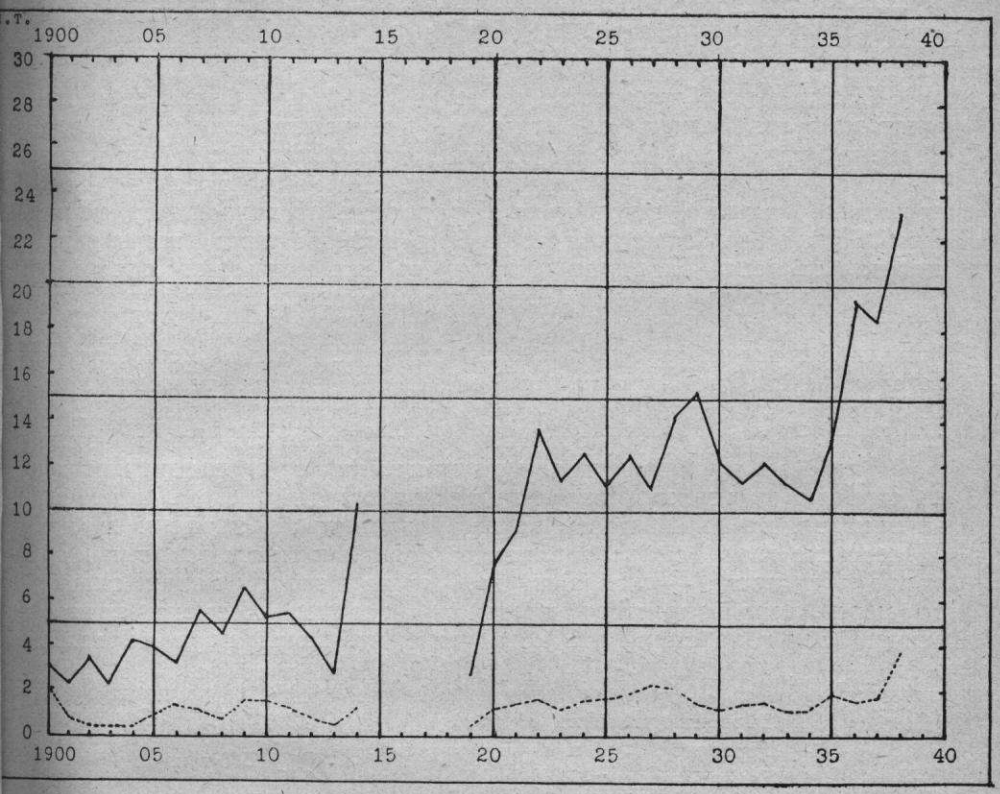
ТАБЛИЦА

за пристигналитѣ и изпратени стоки отъ гара Романъ

Година	Изпратени тона	Пристигнали тона	Година	Изпратени тона	Пристигнали тона
1900	3,093'72	2,177'24	1922/23	13,807	1,790
1901	2,357'92	829'67	1923/24	11,478	1,398
1902	3,536'35	490'15	1924/25	12,615	1,765
1903	2,326'75	428'54	1925/26	11,163	1,786
1904	4,097'60	419'41	1926/27	12,556	1,915
1905	3,937'29	839'97	1927/28	11,020	2,310
1906	3,241'98	1,421'29	1928/29	14,264	2,140
1907	5,640'19	1,034'35	1929/30	15,497	1,556
1908	4,613,33	805'22	1930/31	12,216	1,273
1909	6,556'14	1,562'43	1931/32	11,318	1,452
1910	5,269'09	1,509'72	1932/33	12,167	1,469
1911	5,343'95	1,242'67	1833/34	11,301	1,094
1912	4,529'19	885'79	1934	10,619	1,152
1913	2,956'20	506'34	1935	13,124	1,933
1914	10,547	1,286	1936	19,438	1,754
1919/20	2,874	508	1937	18,503	1,992
1920/21	7,637	1,270	1938	23,178	3,825
1921/22	9,137	1,497			

Този ходъ на сточния трафикъ на гара Романъ става по-нагледенъ отъ следната диаграма:

съ
м.^{2}



Горната диаграма, въ която пристигналитѣ стоки сж изобразени съ непълна линия, а натоваренитѣ съ цѣла, показва много ясно, че Романъ е, преди всичко, износна гара. Както ще се види по-нататъкъ, дървата и камънитѣ съставятъ главнитѣ износни пера тукъ. Количеството на пристигналитѣ стоки е, напротивъ, много малко, като при това не показва и нѣкоя особено видна възходяща тенденция.

За по-лесно долавяне на динамиката на сточния трафикъ на разглежданата гара, привеждатъ се и следнитѣ групирани по периоди данни:

1900—4.		1905—9.		1910—14.		1920—24.		1925—29.	
	Тона		Тона		Тона		Тона		Тона
Изпр.	3082	Изпр.	4798	Изпр.	5729	Изпр.	10941	Изпр.	12900
Прист.	869	Прист.	1133	Прист.	1086	Прист.	1544	Прист.	1941
Всичко	3951	Всичко	5931	Всичко	6815	Всичко	12486	Всичко	14841

1930—34.		1935—38.	
	Тона		Тона
Изпратени	11524	Изпратени	18561
Пристигнали	1288	Пристигнали	2376
Всичко	12812	Всичко	20937

Отъ даннитѣ става ясно, че особено голѣмъ подемъ има въ годинитѣ следъ войната. Годинитѣ на свѣтовната криза намаляватъ циркулацията на стокитѣ, но следъ 1935 година настжпва пакъ оживление. Тѣзи изводи, естествено, важатъ много повече за износа отъ разглежданата гара, докато вносътъ е стабилизиранъ на едно ниво, движеще

се между 1500—2000 тона срѣдно годишно — обстоятелство, което н
може да характеризира Романъ, като голѣмо стокоразпредѣлителн
срѣдище.

Последното обстоятелство може да се обясни съ това, че на малк
разстояния отъ Романъ се намиратъ две голѣми гари — Мездра
Червенъ-брѣгъ. Тѣзи две гари иматъ голѣми хинтерланди, които се з
сичатъ около Романъ. Действително, отъ Романъ се прониква по д
лината на Малъкъ Искъръ къмъ Етрополе, а по притока му Бебреж
къмъ Ботевградъ. Тѣзи два града, обаче, особено следъ като се напра
шосето Стъргелъ—Етрополе, гравитиратъ стопански много повече към
София. Колкото се отнася до Тетевенъ той работи най-много съ Червен
брѣгъ, съ който е свързанъ съ много по-добъръ пѫть, отколкото
Романъ. Затова, въпрѣки обстоятелството, че разстоянието Романъ-
Тетевенъ е съ 5 км. по-малко (50 км. срещу 55) отъ това между Че
венъ-брѣгъ и Тетевенъ, търговскитѣ връзки между Романъ и Тетевен
сѫ много по-слаби, отколкото тѣзи между Червенъ-брѣгъ и Тетевен

Както въ всички случаи, и въ настоящия се забелѣзва измѣнени
въ строежа на извоза. Докато въ първитѣ години следъ прокарван
на централната линия преобладава товаренето на зърнени храни, в
последствие гара Романъ започна да товари и много горивни и друг
дърва, а по-после — и камъни (тротоарни и дворни плочи, стѫпала
бордюри). Така напримѣръ, презъ 1901 год. гара Романъ е изнес
всичко 2358 тона стоки, отъ които като най-важни пера се явяват

	тона	
Дървенъ материалъ	489	
Царевица	434	580 тона
Ечмикъ и овесъ	146	
Вино, ракия и пр.	126	
Тютюнъ	89	

и т. н., между и другото и 8 вагона добитъкъ.

Отъ тѣзи данни се вижда, че тогава износътъ на зърнени хран
представялъ 24·5% отъ общия износъ на гарата, а този на дървен
материалъ (предимно горивенъ) — 20·7%. Износътъ на камъни е ощ
въ началото си.

Десеть години по-късно картината се измѣня така: при натов
рени общо 5,349 тона стоки (1911 год.), падатъ се на:

	тона
Дърва	2335
Зърнени храни	1163
Камъни	1135
Дървенъ материалъ . . .	287
Вино, оцетъ и пр.	76

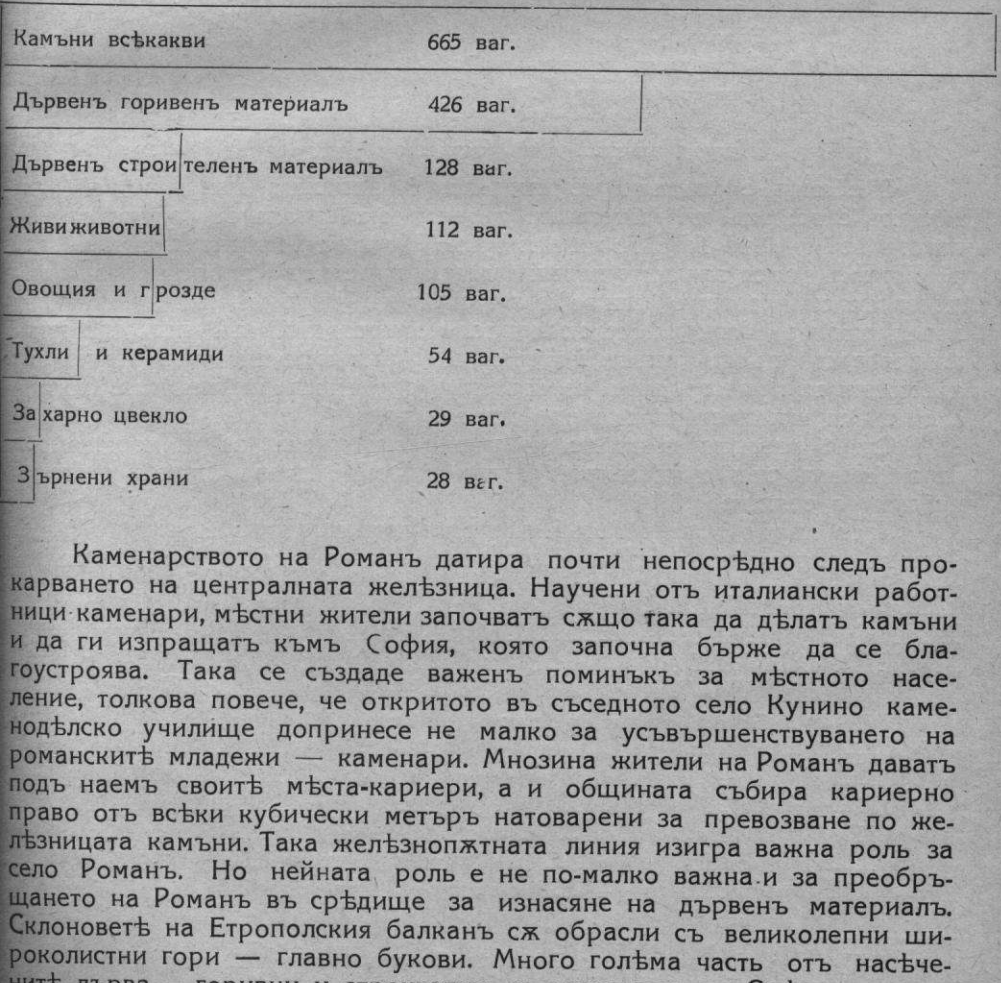
и т. н., както и 36 вагона добитъкъ и 9 вагона съ птиц

Въ този случай се получава следното: дърва и дървенъ материал
около 47%, зърнени храни — 22%, камъни — 21%.

Съвсемъ е друго положението въ наши дни. Даннитѣ, съ коит
се разполага въ момента сѫ въ вагони, а не въ тонове, но все пак
тѣ даватъ доста ясна представа за промѣнитѣ, станали въ структурат
на изнасянитѣ отъ Романъ стоки. Така, презъ годинитѣ 1937/38 таз
гара е изнасяла срѣдно 1620 вагона стока, отъ които се падатъ на

	вагони
Камъни всѣкакви	665
Дърва за горене	426
Дървенъ строителенъ материалъ	128
Живи животни	112
Овощия	105
Тухли и керамиди	54
Захарно цвекло	29
Зърнени храни	28

както и незначителни количества други стоки. Безъ да се изчисляватъ проценти, хвърля се въ очи обстоятелството, че Романъ не само вече не се явява износитель на зърнени храни, но както ще се види отъ следващитѣ сведения, внася такива храни и брашно. Може да се каже, че по настоящемъ Романъ едва покрива нуждитѣ си съ храни и брашна. Въ замѣна на това, той се опредѣли като важно срѣдище за износъ на камъни и на дървенъ материалъ.



Каменарството на Романъ датира почти непосрѣдно следъ прокарването на централната желѣзница. Научени отъ италиански работници-каменари, мѣстни жители започватъ сжщо така да дѣлатъ камъни и да ги изпращатъ къмъ София, която започна бърже да се благоустроява. Така се създаде важенъ поминъкъ за мѣстното население, толкова повече, че откритото въ съседното село Кунино каменодѣлско училище допринесе не малко за усъвършенствуването на романскитѣ младежи — каменари. Мнозина жители на Романъ даватъ подъ наемъ своитѣ мѣста-кариери, а и общината събира кариерно право отъ всѣки кубически метъръ натоварени за превозване по желѣзницата камъни. Така желѣзнопжтната линия изигра важна роль за село Романъ. Но нейната роль е не по-малко важна и за преобръщането на Романъ въ срѣдище за изнасяне на дървенъ материалъ. Склоноветѣ на Етрополския балканъ сж обрасли съ великолепни широколистни гори — главно букови. Много голѣма часть отъ насѣченитѣ дърва — горивни и строителни, се изпращатъ за София и други гари все презъ Романъ. Романъ изнася още и много добитъкъ, който

е предимно отъ добра порода — особено се ценятъ искърскитѣ сиви говеда.

Срѣднопланинскитѣ и низкопланински части на стопанския хинтерландъ на Романъ сж производители на сливи, а напоследъкъ и на пулпъ и пр. Тѣзи произведения се отправятъ въ голѣма степень презъ Романъ за износъ. Особено голѣми размѣри започна да взема този износъ въ последнитѣ 2 години.

Тѣзи данни показватъ, че стопанската структура на романската околность започна да се промѣня. Това явление не щѣше да настжпи, ако не бѣше прокарана оттукъ централната линия. Отъ друга страна, то повлия за измѣняване на облика на самото селище.

Пристигащитѣ днесъ въ Романъ стоки могатъ да се подредятъ така:

Срѣдно за 1937/38 година

	тона
Каменни вжглища	938
Соль	319
Царевица	269
Брашно	222
Растителенъ фуражъ	191
Циментъ и хидравл. варь	150
Дървенъ строителенъ материалъ	132

и други по-маловажни стоки.

Очебиенъ е фактътъ, че каменнитѣ вжглища, въпрѣки това, че Романъ е важенъ износитель на дървенъ материалъ за горене, се налагатъ все повече като гориво и тукъ. По-нататъкъ, потвърждава се, че Романъ внася зърнени храни (главно царевица) и брашно за увеличеното си население, както и строителенъ дървенъ материалъ. На пръвъ погледъ този вносъ изглежда неоправданъ, тъй като Романъ изнася доста много такъвъ материалъ. Причината на тази привидна аномалия се крие въ това, че отъ тукъ се изнася буковъ материалъ,[1] а се внася иглолистенъ, главно чамови дъски.

Следъ разглеждането на цифровия материалъ за дейностьта на гара Романъ, следва да се разгледатъ промѣнитѣ въ бита и облика на самото селище.

Като първо последствие отъ прокарването на линията София — Романъ (а по-късно и къмъ Каспичанъ—Варна), се очерта групирането на пришълци отъ околнитѣ селища. Особено много сж се заселили по това време тетевенци, които поематъ почти изцѣло търговията и занаятитѣ; започнало едно сравнително бързо увеличаване на населението — нѣщо, което се вижда отъ следнитѣ данни:

Брой на жителитѣ на село Романъ

год.	жит.	%	год.	жит.	%
1880	608		1910	1053	73·1
1887	554	—11·2	1920	1304	114·5
1892	628	3·3	1926	1584	160·5
1900	793	30·5	1934	1765	190·9
1905	938	54·3			

1. Тукъ се включватъ и по 8—10 вагона орѣхови трупи, произхождащи отъ Тетевенския и Етрополски балканъ. Сжщо така, има и доста траверси и телеграфни стълбове въ това число.

Макаръ и не така бързо, увеличението на жителитѣ е значително. Ако не минаваше презъ Романъ централната желѣзница, това селище щѣше да има, може би, половината, отъ това население, което има сега. Въ всѣки случай, населението на Романъ е показало много по-бързо увеличение отъ това на страната общо въ сжщия периодъ. Така, докато при база 1900 г. населението на България се е увеличило до 1934 година до индексъ 164, населението на Романъ е показало индексъ 223.

Това натрупване на население предполага, безъ друго, разнообразяване въ професиитѣ — обстоятелство, което ще се разгледа покъсно. Важно е, че се търсятъ вече нови мѣста, не само за жилища, но и за складове, магазини, работилници и т. н. Всичко това има за свое неизбѣжно последствие повишаване на ценитѣ на мѣстата, особено въ района около гарата. Повишаването на ценитѣ на мѣстата е започнало още отъ по-рано. Достигнало се е до 40—50 лв. за декаръ въ района на мѣстото, на което днесъ се намира гарата. Съ прокарване на линията, ценитѣ отскачатъ многократно на високо. Къмъ 1908 год. — значи десетина години следъ като била прокарана линията, декаръть се продава вече по 400 лева — цена, която показва, че увеличението е вече десетократно. Закупването е ставало не толкова много за спекулиране, колкото за собствени нужди: набавяне на терен за построяване на магазинъ, жилище и пр.

Съ развитието на стопанския животъ, ценитѣ на мѣстата се повишаваха осезателно. Това повишение бѣ особено силно къмъ 1924 — 1930 година. Днесъ квадратниятъ метъръ се продава по около 50 — 60 лв., а жглови търговски парцели стигатъ до 150, даже и 200 лв. за квадратенъ метъръ. При 27-кратната обезценка на нашитѣ пари, все пакъ се е дошло до цена отъ около 7 лв. златни за квадратенъ метъръ, или по 7000 лв. златни за декаръ. Тази цифра показва, че безъ да се гледа на обезценката на паритѣ, мѣстата повишаватъ абсолютнитѣ си цени, което е признакъ на огражданяване.

Разширението на Романъ е ставало изцѣло въ западна посока. Старото селище е заемало мѣстото, което е разположено между водосливния районъ на Голѣмъ Искъръ съ Малъкъ Искъръ, или точно — непосрѣдно на югоизтокъ отъ него, като на югъ е стигало до подножието на хълма Гарванъ. На изтокъ е стигало до моста на Малъкъ Искъръ (тетевенско—етрополското шосе), а на западъ — до пазарището. Днешната площь е уголѣмена вече около 4 пжти. Простирайки се на западъ, селището вече достига къмъ 1912 год. линията на днешния отводнителенъ пороищенъ каналъ, за да достигне на западъ до самата гара, даже и отвждъ нея. Този втори етапъ, започналъ къмъ 1912 год. продължава до 1930 год., като въ интервала 1922 г. до днесъ се развива една нова строителна площь, заемаща обширна часть, разположена северно отъ желѣзнопжтната линия, както и нѣколко квартала на югозападъ отъ гарата между главната улица и западното продължение на чуката Гарванъ.

Едновременно съ разширението на селото, се е развивала и главната улица, която има ориентация почти на изтокъ — западъ. Тя на изтокъ минава въ тетевенско-етрополско шосе, а на западъ — въ шосе за Враца. Тази права и широка улица е главна съобщителна и стопанска артерия за цѣлото село и все повече придобива градски изгледъ, характеризиращъ се съ масивни двуетажни постройки,[1] нерѣдко

1. Строежътъ на масивни кжщи тукъ е ималъ благоприятното условие на

опрѣни съ гърбоветѣ си (на „калканъ"), съ магазини и съ малко малки дворове; улицата е шосирана, на повечето мѣста сж направен плочници (тротоари) — изобщо общиятъ изгледъ е повече градски Относително чистъ селски обликъ има само старата часть на селището разположена най-на изтокъ. Тукъ кжщитѣ сж типично селски, на много мѣста покрити съ стари каменни плочи, има обори, сайванти, куп сѣно и т. н.; но и тази часть, която заема едва 1/4 отъ цѣлото селище е вече прошарена съ много градски постройки и губи селската с физиономия. Броятъ на тѣзи селски кжщи (въ пълния смисълъ на думата едва ли надвишава 40, което показва не повече отъ 12 процента.

Разпредѣлението на сградитѣ по предназначение показва дост интересенъ ходъ. Увеличението на жилищнитѣ сгради е надъ двойно като при това има увеличение и на размѣритѣ на самитѣ постройки Голѣмо е увеличението на домакинскитѣ пристройки, но още повеч сж увеличени работилници дюкяни и кръчми. Характерно е намале нието на ханищата. Това се обяснява съ обстоятелството, че отначал (до 1900 г.) Романъ е билъ крайна гара, кждето е трѣбвало да пре нощуватъ повече пжтници, докато днесъ не е така.

Всичко това се вижда отъ следнитѣ данни:

Разпредѣление на сградитѣ по предназначение

	1900 г.	1934 г.
а) само за живѣене		
Обикновени кжщи	122	276
Хотели и ханища	4	3
Други	—	26
б) за живѣене и за:		
Учреждения, училища, църкви и др. . .	2	7
Работилници, фабрики, дюкяни, кръчми и фурни	6	57
Хамбари, яхъри, плѣвни и за други цели .	5	61
в) само за:		
Работилници, фабрики, дюкяни, кръчми, фурни и складове за стоки . . .	7	30
Хамбари, яхъри, плѣвни и други цели . .	103	272
Всичко	249	732

Отъ тѣзи данни се вижда още, че броятъ на учрежденията е повишенъ отъ 2 на 7, а днесъ сж и повече. И наистина, Романъ има централна община, телеграфопощенска станция, прогимназия, допълнително земедѣлско училище, агентура на Б. з. к. банка, Популярна банка, земедѣлска кооперация „Романова крепость" съ кредитенъ и потрѣбителенъ отдѣлъ, полицейски участъкъ, както и два други участъка: ветеринарно и санитарно-медицински.

Къмъ основаното въ 1884 година първоначално училище въ 1914 година се присъединява прогимназия, а въ 1921 година — и

личностьта на обиленъ и доброкачественъ строителенъ камъкъ. Последниятъ е използуванъ и за направата на бордюри, тротоари, корнизи, стжпала и пр. Освенъ това, Романъ има две тухларски фабрики, които произвеждатъ много тухли. Както става ясно отъ по горе писаното, Романъ изнася ежегодно надъ 50 вагона тухли и керамиди.

реална гимназия, която била закрита въ 1925 г. За отбелязване е, че голѣма часть отъ мездренскитѣ ученици сѫ романчани и отъ романската околность. Въ 1932 год. е открито и допълнително земедѣлско училище.

Всичко това сѫ повече градски елементи, които коренно измѣнятъ облика на селището. Въ голѣма степень тази трансформация се дължи на стимулирания отъ централната линия младъ търговски капиталъ. Въ връзка съ образуването на този капиталъ, трѣбва да се очертае търговския или пазарния районъ на Романъ. Този районъ, макаръ и не така обширенъ като червенобрѣжкия, все пакъ, обхваща много села, които могатъ да бѫдатъ групирани въ две, донѣкѫде, концентрични зони. Първата отъ тѣзи зони обхваща 13 села, които търгуватъ изцѣло съ Романъ. Тѣзи села сѫ:

1. Горна-Бешовица
2. Долна-Бешовица
3. Кунино
4. Радювене
5. Кирилово
6. Батулци
7. Бѣленци
8. Хубавене
9. Карашъ
10. Курново
11. Своде
12. Манаселска рѣка
13. Струпецъ

Втората зона обхваща десеть села, които търгуватъ както съ Романъ, така и съ нѣкои други стопански срѣдища. Въ тази зона спадатъ селата:

1. Каленъ
2. Камено-поле
3. Орѣшене
4. Добревци
5. Калугерово
6. Видраре
7. Правецъ
8. Синьо-бърдо
9. Старо-село
10. Влашко село

Тѣзи 23 села, заедно съ Романъ, иматъ общо около 30,000 жители. Ако смѣтнемъ като редовни клиенти на романския пазаръ жителитѣ на първитѣ 13 села и само $^1/_3$ отъ жителитѣ на вторитѣ десеть села, все пакъ на лице е фактътъ, че Романъ обслужва стопански кръгло 22,000 души, докато преди прокарване на централната желѣзнопѫтна линия е билъ само малко земедѣлско-скотовъдско село. Тукъ е, така да се каже, ключътъ за разбиране на бързия стопански възходъ на Романъ. Разбира се, трѣбва да се вземе въ съображение и извозътъ на мѣстни строителни камъни, тухли и керамиди и пр. — но всичко това е пакъ въ връзка съ разглежданата желѣзнопѫтна линия.

Промѣнитѣ въ професионалния съставъ на Романъ, макаръ и не така рѣзки, както въ Мездра, заслужаватъ да бѫдатъ изтъкнати. Ето какъ се очертаватъ тѣ при преброяванията въ годинитѣ, 1910, 1926 и 1934:

	Години		
	1910	1926	1934
Земедѣлие и селско стопанство, ловъ и риболовство	454	671	1202
Индустрия (вкл. мини, кариери, солници и занятия)	30	75	200
Съобщения и преносъ	12	23	48
Търговия, банки и кредитъ	43	54	116
Обществени служби (гражд., военни и			

	Години		
	1910	1926	1934
свободни професии)	15	32	52
Домакин. работа и домашна прислуга . .	3	4	75
Други и неизвестни професии и неточно определени и пр.	2	5	40

Безъ да се влиза въ подробенъ и точенъ анализъ на данните, на лице е и тукъ характерниятъ фактъ: прокарването на централната желѣзница предизвика по-бързъ ръстъ на населението, занимаващо се съ неземедѣлски трудъ. Заедно съ това, трѣбва да се изтъкне и общото увеличение на броя на жителитѣ, а именно: съ 190·7% отъ 1880 г. насамъ.

Увеличението на населението далече не е така бързо, както въ Мездра, но въ всѣки случай надвишава темпа на срѣдния приръстъ на жителитѣ въ Царството. При това трѣбва да се има предвидъ, че въ първитѣ седемь години следъ Освобождението, подобно на Мездра, и Романъ показва намаление на жителитѣ си. Въ навечерието на строежа на централната линия започва увеличението на броя на жителитѣ, което следъ свършване на тази линия все продължава.

Може да се каже, че предприемчивиятъ елементъ, който не само увеличи броя на жителитѣ, но и придава почти градската физиономия на Романъ, е преселническиятъ. Мѣстното население е повече консервативно.

Основната причина за привличане на заселници въ Романъ е централната линия. Следователно, тя е и главниятъ факторъ за преобразуването на селището отъ село въ паланка, съ предимно градски изгледъ и битъ.

3. ЧЕРВЕНЪ-БРѢГЪ

А. ПРЕДИ ПРОКАРВАНЕ НА Ж. П ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Червенъ-брѣгъ е селото, на два километра северозападно отъ което се издигна въ края на миналия вѣкъ нова желѣзнопѫтна станция, носяща името на самото село. Днесъ името Червенъ-брѣгъ е синонимъ на стопански възходъ у насъ. Трѣбваше да минатъ само три десетилѣтия, за да се издигне тукъ градъ, въ който почти изцѣло липсватъ атрибутитѣ на селото, градъ, който въ много по-голѣма степень притежава градскитѣ признаци, повече отколкото много наши градове съ вѣковна история и съ много по-голѣмо население.

Старото село Червенъ-брѣгъ е било обикновено земедѣлско селище, съ 1363 ж. въ 1880 година. Населението било почти изцѣло българско и земедѣлско. Увеличението на броя на това население ставало твърде бавно. Прииждали само нѣкои планинци. Стопанския животъ билъ екстензивенъ, търгувало се предимно съ Луковитъ.

Критерий за културния животъ може да се намѣри въ съотношението на грамотни и неграмотни. Въ 1887 г. село Червенъ-брѣгъ е имало 50 грамотни и 1342 неграмотни, т. е. неграмотнитѣ сѫ представяли 96·4% отъ всички жители.

Б. СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕ НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Трасето на желѣзнопѫтната линия било утвърдено въ 1896 г., строежътъ започналъ въ 1897 г., а въ 1899 г. линията била отдадена

на експлоатация. Тази е и годината на пораждането на новото селище около гарата. На първо време изникватъ нѣколко постройки, строени оскждно и не по-планъ, но въ 1904 г. се приема първиятъ планъ, споредъ който трѣбвало да се съобразяватъ всички бждещи строежи.

Разположенъ тамъ, кждето се срѣщатъ плодороднитѣ и богати Луковитска, Бѣлославинска и Плѣвенска околии, отъ друга страна, служащъ на обширния планински етрополски и тетевенски край, Червенъ-брѣгъ не е могълъ да не се развие въ крупенъ търговски центъръ, представящъ стопански фокусъ на една обширна область съ двестахилядно население. Бързиятъ му напредъкъ се обуславя както отъ обилното земедѣлско производство на този плодороденъ районъ, така и отъ необходимостьта да се върши стопански обмѣнъ съ планинскитѣ краища. Създаването на търговски капиталъ бѣ последвано въ последствие и съ основаването на индустриални предприятия, които придадоха още по-подчертанъ градски обликъ на изникналото около гарата селище.

Като мѣрило за необикновено бързия стопански развой на Червенъ-брѣгъ тукъ се привеждатъ даннитѣ за трафика презъ 1900—1938 г., както и отъ 7 типични петилѣтия. Тѣзи данни сж въ състояние да покажатъ, че едва ли има друга станция отъ този рангъ въ Северна България, която да показва такова бързо увеличение на сточния си трафикъ:

а) Пристигнали и изпратени стоки въ гара Ч.-брѣгъ

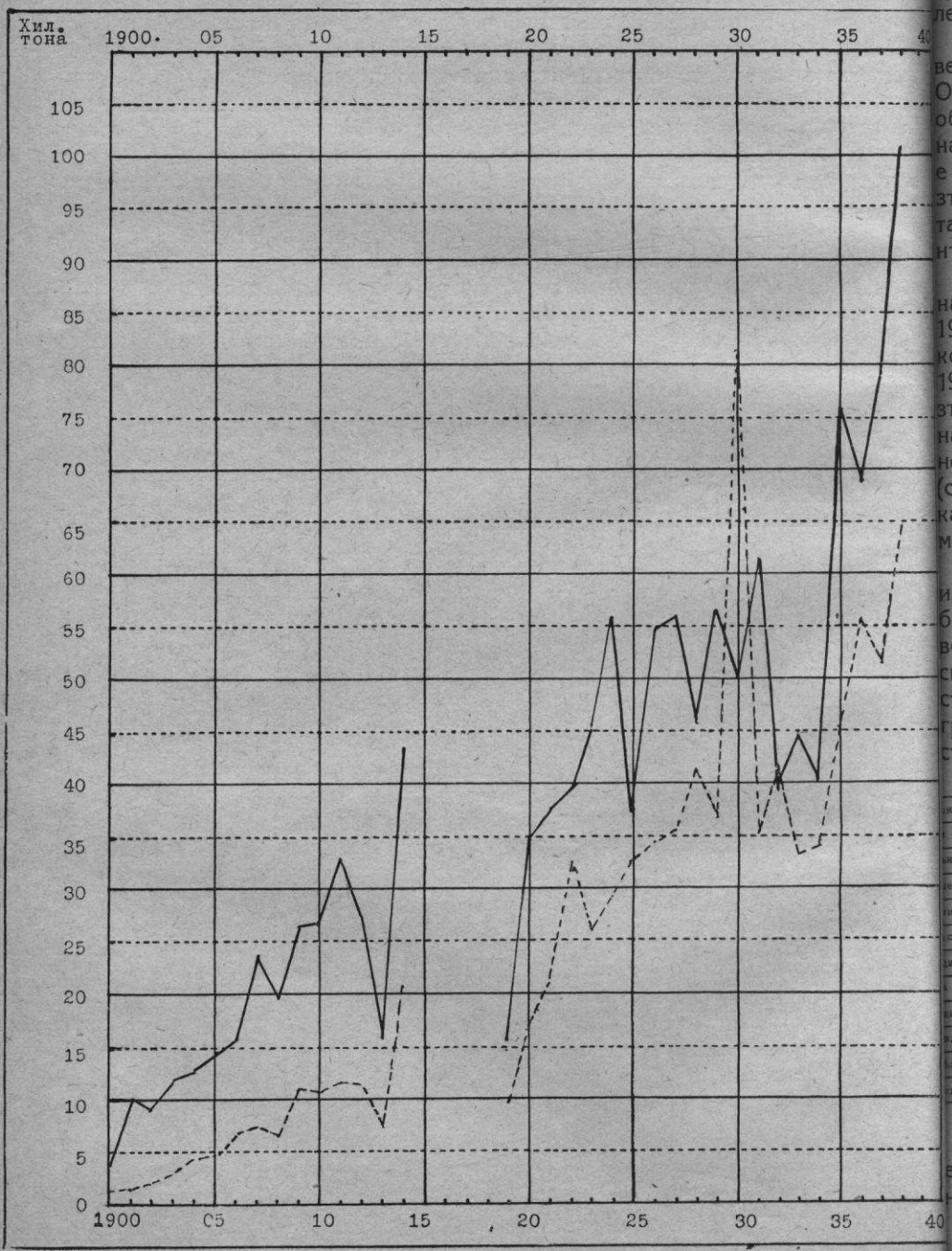
Години	Изпратени тона	Пристигнали тона	Години	Изпратени тона	Пристигнали тона
1900	3,993'23	1,241'81	1922 '23	39,202	32,107
1901	10,086'82	1,245'74	1923/24	45,350	26,087
1902	9,187'46	1,911'04	1924/25	56,055	29,004
1903	11,816 15	2,827'36	1925 26	37,564	32,264
1904	12,386'93	4,176'62	1926/27	54,600	34,287
1905	14,705'55	4,849'83	1927/28	55,993	35,157
1906	15,861'40	6,294'11	1928 29	45,759	41,253
1907	23,744'80	7,178'88	1929/30	56,747	36,632
1908	19,790'47	6,552'05	1930/31	50,089	81,059
1909	26,193'29	10,919'77	1931/32	61,453	35,038
1910	26,377'06	10,757'02	1932/33	39,769	41,643
1911	32,695'10	11,745'44	1933/34	44,794	33,029
1912	27,032'25	11,488'47	1934	40,302	34,109
1913	15,784'27	7,213 44	1935	75,620	45,379
1914	43,476	20,932	1936	68,919	55,631
1919/20	15,462	9,593	1937	79 074	51,741
1920/21	34,895	16 983	1938	101,719	64,722
1921/22	37,496	21,497			

б)

	1900—4.	1905—9.	1910—14.	1920—24.
	т.	т.	т.	т.
Изпр.	9494	20095	29073	42600
Получ.	2281	7159	12427	25136
Всич.	11775	27218	41500	67736

	1925—29.	1930—34.	1935—38.
	т.	т.	т.
Изпр.	50133	57281	81333
Получ.	25919	44976	54368
Всич.	76052	102257	135701

Картината става по-нагледна, като се вематъ предвидъ данните отъ следната диаграма:

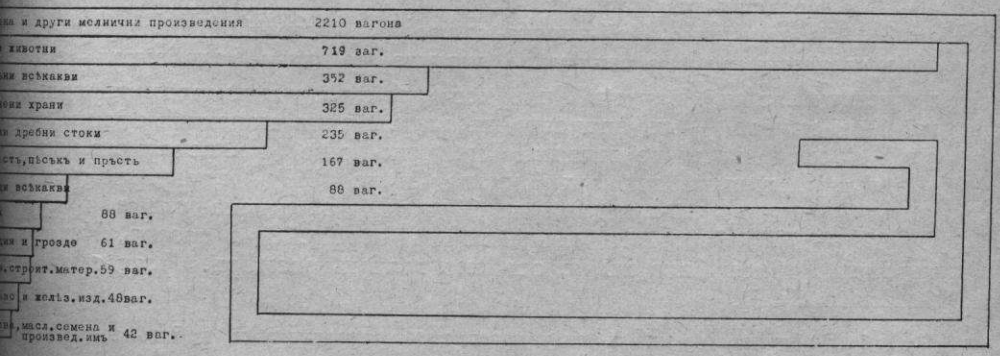


Тази диаграма очертава Червенъ-брѣгъ като много оживена и бързо напредваща гара, съ сравнително малки колебания въ количествата на натоварените и получени стоки. Тази стабилность е характерна и почти за цѣлия стопански животъ на околността. Като противовесъ може да се посочи гара Горна-Орѣховица, кждето трафикътъ на пристигащитѣ стоки се колебае много, тъй като главно перо тамъ е захарното цвекло; а известно е, че въ производството на тази растителна култура, поради стопански и други причини, има много голѣми колебания.

Въ първитѣ две десетилѣтия на своето сжществуване, гара Червенъ-брѣгъ се оформи и наложи като важенъ житноекспортенъ пунктъ. Особено много важеше това за първото десетилѣтие. Въ последствие, обаче, положението се измѣни и зърненитѣ храни започнаха да се изнасятъ като брашна. И днесъ износътъ на брашна отъ Червенъ-брѣгъ е седмократно по-голѣмъ отъ този на зърненитѣ храни, а подвозътъ на зърнени храни къмъ мелницитѣ му по желѣзницата (безъ да се смѣтатъ количествата, доставени съ други превозни срѣдства), е съответно нѣколкократно по-голѣмъ отъ износа на такива храни.

Този процесъ, както и другитѣ промѣни, станали въ търговията на Червенъ-брѣгъ, получаватъ потвърждение отъ следнитѣ данни: въ 1901 г. сж натоварени на гара Червенъ брѣгъ 10087 тона стоки, отъ които на зърненитѣ храни се падатъ 9048 тона, или 85·1%. Презъ 1911 г. натовареното брутно количество е 32695 тона стоки, отъ които зърненитѣ храни заематъ 24650 тона, или 75·9%. Въ 1937/8 година сж натоварвани срѣдно годишно 4481 вагона стоки, отъ които на зърненитѣ храни се падатъ 325 вагона, или само 7·2%. Въ сжщото време (следъ 1914) износътъ на брашна и други мелнични произведения показва постояненъ ръстъ, за да застане въ последнитѣ години на първо мѣсто.

Тѣзи така рѣзки промѣни сж свързани съ индустриализацията, или по-точно, съ развитието на мелничарската индустрия въ Червенъ-брѣгъ. Процесътъ, обаче, има по-широкъ обхватъ. Много други стоки вече излизатъ на преденъ планъ, и днесъ Червенъ-брѣгъ е важно експортно стоварище на живи животни, домашни птици, яйца, грозде, строителни и други камъни и пр. Всичко това се вижда отъ тази диаграма, представяща изнесенитѣ вагони съ най-важни и характерни стоки срѣдно за годинитѣ 1937/38.



Очевидно, срѣдището на тежестьта на износа на Червенъ-брѣгъ е въ земедѣлското производство, взето въ широкъ смисълъ. Но има и нѣщо повече: Червенъ-брѣгъ получава годишно 2000—2500 вагона

зърнени храни, които се смилатъ въ мѣстнитѣ мелници, за да изнесатъ, преди всичко, за София. Отъ консумираното въ София браш 1/3 произхожда отъ Червенъ-брѣгъ, който вече се затвърди като на важенъ нашъ мелничарски центъръ. Червенобрѣжки брашна се харчат впрочемъ, и въ почти всички наши по-голѣми брашноимпортни ср дища и области.

Въ търговията съ добитъкъ Червенъ-брѣгъ сжщо е на вид мѣсто. Още преди войнитѣ отъ тукъ сж се изнасяли годишно срѣд по 200—300 вагона добитъкъ, предимно за София. Въ посл нитѣ години този извозъ е още засиленъ и възлиза годишно на по-малко отъ 700 вагона. Породата на изнасяния добитъкъ е мно добра — най-често добитъкътъ е отъ известната луковитска поро Днесъ броятъ на изнесенитѣ съ зърнени храни вагони отстжпва този на изнесенитѣ съ строителни камъни вагони. Въ близката око ность има разработени кариери, които експедиратъ годишно по н колко стотинъ вагона камъни срѣдно. Износътъ на птици и яйца старъ и се развива равномѣрно. По-нова е търговията съ плодове грозде.

Отдѣлнитѣ видове търговия на Червенъ-брѣгъ се очертаватъ пр близително така:

Търговия съ добитъкъ. Този пазаръ става всѣки вторник Преди да се прокара тѣснопжтната желѣзница за Орѣхово, голѣ часть отъ закупения въ Бѣла-Слатина добитъкъ се е товарѣлъ на га Червенъ-брѣгъ. Съ откриването на тази линия, стоварище стана Бѣл Слатина. Този градъ, както и Луковитъ, сж най-важни конкуренти търговията съ добитъкъ на Червенъ-брѣгъ. Все пакъ, и днесъ обс гътъ на Червенобрѣжкия пазаръ на добитъкъ е обширенъ. Той о хваща селата Радомирци, Рупци, Девенци, Чумаковци, Сухатче, Горник Брѣсте, Драшанъ и Реселецъ. Естествено, тѣзи села търгуватъ съ доб тъкъ и съ Бѣла-Слатина и Луковитъ. Пазарътъ на добитъкъ става Луковитъ въ сжбота, въ Червенъ-брѣгъ — въ вторникъ, въ Бѣла-Сл тина — въ понедѣлникъ, така че този родъ търговия е нѣщо непр кжснато въ този така богатъ скотовъденъ районъ. Въ Червенъ-брѣ сж построени вече обширни и модерни обори за огояване на доб тъкъ (за около 200 свини), има и разплодникъ.[1]

Въ връзка съ горното, развои се и търговията съ кожи, особен отъ 1923/25 г. насамъ.

Яйчарството преди прокарване на линията било сравнителн слабо и примитивно. Най-виденъ търговецъ билъ Налбантоглу (прищ лецъ), а следъ като се свършила линията, се явява Балабановъ, чрез представителя си Йорданъ Пиперковъ, който организиралъ търговият на нови начала — съ опаковка въ каси. Делиорманскитѣ турци — яй чари престанали да се явяватъ. Впрочемъ, още въ навечерието на пр карване на линията гъркътъ Никола Скума (1897/8) е закупувалъ яйц които опаковалъ въ каси отъ по 10 гроси въ ръжена слама и през София — Царибродъ ги изнасялъ на европейския пазаръ. Неговат търговия, обаче, била въ не особено голѣмъ размѣръ. Появилиятъ с

---

1. Въ прѣка връзка съ скотовъдството и търговията съ добитъкъ, разви с въ Червенъ-брѣгъ особено стопанско предприятие, спадащо къмъ градската об щина, но съ автономно управление и бюджетъ. Това предприятие притежава мо дерна кланица, хладилна инсталация и помѣщение, както и други приспособлени Бюджетътъ му се реализира съ около 1·2 милиона лева.

по-късно (1900/1) Петъръ Йотовъ и следъ него Мико Ненчевъ били търговци на яйца въ голѣмъ размѣръ и почти съвременен стилъ.

Търговията съ пашкули сега е по-слаба, поради особената политика на БЗКБ. Въ всѣки случай, Червенъ-брѣгъ има модерни сушилни — частни и на БЗКБ. Тукъ се събиратъ пашкули отъ Бѣлославинско, Тетевенско, Луковитско и Плѣвенско.

Относно житната търговия трѣбва да се изтъкне, че до преди да се въведе монополниятъ режимъ въ търгуването съ жита, въ Червенъ-брѣгъ е имало до 80 житарски фирми, но днесъ положението е съществено измѣнено. По-рано били изпращани редовно голѣми партиди жита за износъ до варненскитѣ експортьори. Днесъ повече се работи съ брашна и то направо съ София и нѣкои голѣми разпредѣлителни и консумативни срѣдища.

Известно влияние на търговията на гара Червенъ-брѣгъ оказа тѣснопжтната желѣзница за Кнежа — Бѣла-Слатина — Орѣхово.[1] Това влияние е аналогично съ ефекта на линията Ломъ — Видинъ върху Мездра, но далечъ не въ такъвъ чувствителенъ размѣръ. Действително, Червенъ-брѣгъ по отношение на района около Кнежа и Бѣла-Слатина стана вече транзитна гара, но не напълно, а освенъ това, той си запази луковитския и тетевенски районъ. Трѣбва още да се има предвидъ, че индустриализацията на града доведе до едно стабилно увеличаване на транспорта.

Това, което важи за Левски, Павликени и нѣкои други експортни пунктове по централната линия — именно, че въ последнитѣ десетина години се наложи и голѣма промѣна въ видоветѣ растителни култури въ съответнитѣ райони — за Червенъ-брѣгъ важи по-малко. Отглеждането на лозата тукъ е слабо, още по-слабо е градинарството. Цвекло и соя почти не се сѣятъ. Като че степната природа тукъ още продължава влиянието си.

Като гара, която получава стоки, Червенъ-брѣгъ съ своитѣ 50—60,000 тона заема видно мѣсто. Цѣлиятъ районъ на югъ — дори до билото на Балкана — се снабдява съ мануфактурни, колониални, желѣзарски и други фабрични стоки почти изцѣло презъ Червенъ-брѣгъ. Като указание за голѣмото му значение като импортно разпредѣлително срѣдище, трѣбва да се изтъкне обстоятелството, че измежду многото тукашни крупни фирми, има две, които доставятъ своитѣ стоки направо отъ чужбина, безъ посрѣдничеството на други търговци. Една отъ тѣзи фирми има дневенъ оборотъ обикновено надъ 100 хиляди лева, въ пазарни дни — двойно, понѣкога и тройно.

Главнитѣ видове стоки, които Червенъ-брѣгъ презъ 1937/38 год. (срѣдно годишно) е внесълъ за обширния си районъ, сж:

	тона		тона		тона
Жито	17,122	Дребенъ добитъкъ . . .	137	Желѣзо	1,210
Ръжь	1,053	Яйца	89	Желѣз. изд. и маш.	713
Варива	499	Дърв. горив. материалъ .	1,100	Земедѣл. машини.	137
Фуражъ	171	Цименть	4,324	Соль	2,670
Зеленч.	122	Дърв. строит. материалъ .	3,695	Каменни вжглища	13,756
Захарь	500	Блокчета и бордюри . .	675	Петролъ	1,811
Вино	773			Петролни деривати	1,395

Вънъ отъ тѣзи количества, има внесени голѣми партиди мину-

1. Частьта Червенъ-брѣгъ — Бѣла Слатина (52 км.) бѣ построена въ 1918 г., а отъ Бѣла Слатина за Орѣхово — постепенно отъ 1925 до 1930 година.

фактурни, колониални, хартиени, кожени и други стоки, но точнот имъ диференциране, вследствие особената класификация, поставена в основата на статистиката на желѣзницитѣ, не е възможно.

Сравнени съ количествата и видоветѣ стоки, които гара Червен брѣгъ е товарѣла преди войнитѣ, визиранитѣ преди малко стоки по казватъ много голѣмо отклонение, както по количество, така и п видъ. Днесъ Червенъ-брѣгъ не е износитель на зърнени храни, а по-скоро тѣхенъ вноситель, именно за мелницитѣ си. Въ връзка с последнитѣ, както и съ развитието на промишлеността изобщо, е подвозътъ на голѣми количества каменни вѫглища, които до пред двадесеть години бѣха едно отъ най-маловажнитѣ пера на разтовар нитѣ въ Червенъ-брѣгъ стоки. Очебийно е и стоварването на голѣм количества цимент и хидравлическа варь. Това е явление, което с обуславя отъ усиления и модеренъ солиденъ строежъ — признакъ н огражданяване. Впрочемъ, консумацията на цимент е въ по-широк кръгъ, отколкото въ самия Червенъ-брѣгъ; тя е предназначена и з други строежи. Въ всѣки случай, тя е важно указание, най-малко, з ролята на разгледаната гара като разпредѣлителенъ центъръ на об ширенъ хинтерландъ.

Многото бордюри, които се разтоварватъ въ Червенъ-брѣгъ, и с използуватъ изключително за благоустрояването на самия градъ, с сѫщо едно указание за това, че той придобива градски изгледъ.

Увеличаващото се количество на подвозвания насамъ дребен добитъкъ е въ връзка съ дейността на общинската кланица, която има да изиграе за напредъ важна стопанска роля.

И другитѣ категории стоки, показани тукъ, фигурират съ голѣм количества. При това, ако сепроследятъ даннитѣ по-подробно, ще се вид че ролята на Червенъ-брѣгъ, като разпредѣлително срѣдище на прист гащи и предназначени за локална, както и за околна консумаци стоки, расте. Стойността на пристигащитѣ и изпращани отъ Червен брѣгъ стоки е много голѣма, значителна часть остава като пе чалба у червенобрѣжкия търговецъ и така се формир отчасти капиталътъ, който е потрѣбенъ, за да при добие селището градски изгледъ. Този именно, процесъ в Червенъ-брѣгъ е много бързъ и силенъ. Той обуславя въ го лѣма степень ограждaняването му и заслужава нарочно изследване.

Индустриализацията на Червенъ-брѣгъ имаше за сво предпоставки наличността на обилни и доброкачествени сурови ма териали, удобенъ подвозъ на всичко необходимо и въ известна сте пень — и близъкъ мѣстенъ пазаръ, показващъ доста голѣма покупна сила. Отъ особено значение сѫ, обаче, първитѣ две обстоятелства къмъ които трѣбва да се прибави и образуването и на мѣстни ка питали, вследствие продължително и усилено търгуване. Първитѣ ин дустриални предприятия се появяватъ следъ изтичане на първитѣ 15 години отъ постройката на централната линия — именно между дветѣ войни. Така, въ 1914 г. се издигнала първата голѣма мелница — на име „Червенъ-брѣгъ“, съградена отъ командитното дружество Славчо Бабаджановъ и С-ие. Тази фабрика има денонощенъ капаци тетъ 75 тона и се обслужва отъ 80 работника. Въ сѫщата година раз ширява и модернизира мелницата си Тодоръ Бешовишки, а въ 1923 го дина — Кооперативна централа „Напредъ“ построи голѣмата си мелница съ капацитетъ 45 тона брашно. Основаватъ се още нѣколко

по-малки, но модерни мелници, а освенъ това и тютюнева фабрика, цигларски заводи, фабрика за гвоздеи, друга за памучни платна.

Занаятчийството сжщо взема широки размѣри и днесъ Червенъ-брѣгъ има близу двеста занаятчии (само около гарата), освенъ които има надъ 60 занаятчии въ селото.

Разбира се, тѣзи промѣни създадоха съвсемъ нови съотношения въ професионалния съставъ на населението, и то не само въ града (около гарата), но и въ старото село. Но преди това, заслужава да се обърне внимание на бързото увеличение на населението отъ построяването на линията насамъ.

Години	Жители	% увеличение	
1880 . .	1363		
1887 . .	1392	2.1	
1892 . .	1428	4.4	
1900 . .	1812	32.3	
1905 . .	2292	78.4	
1910 . .	2888	111.2	
1920 . .	4253	285.4	
1926 . .	5620	312.3	(гара 3273, селото 2347)
1934 . .	6408	370.2	(гара 4060, селото 2339)

Тѣзи данни показватъ, че съ прокарване на централната желѣзница населението почва да расте извънредно бърже. Пристигатъ много пришълци отъ Рупци, Радомирци, Луковитъ, самото село Червенъ-брѣгъ, Торосъ, отъ Тетевенъ и околностьта му и т. н. Въ последнитѣ години приръстътъ въ самото село е спрѣлъ. Общинското управление по-рано е било въ селото, но отъ 1908 година насамъ е въ гарата. Отъ 1929 г. дветѣ селища се именуватъ заедно градъ Червенъ-брѣгъ.

Бързиятъ ръстъ на населението на Червенъ-брѣгъ отъ 1900 година насамъ личи отъ следнитѣ данни, при които за база 100 се приема броятъ на населението, както въ Червенъ-брѣгъ, така и въ България къмъ тази година:

	1900	1905	1910	1920	1926	1934
Черв.-брѣгъ	100	126	159	235	310	354
България	100	108	116	130	146	163

При разглеждането на горнитѣ данни, трѣбва да се иматъ предвидъ още и обстоятелствата: а) приръстътъ на Червенъ-брѣгъ започна да става много голѣмъ още отъ 1899 година и 2) отъ 1920 година насамъ, благодарение на по-голѣмата си територия, България е показала едно сравнително по-бързо увеличение на населението си. Все пакъ, бързиятъ темпъ е очевиденъ въ ръста на броя на жителитѣ на Червенъ-брѣгъ. Отъ разглежданитѣ отъ насъ селища по-бързъ ръстъ е показала само Мездра. Обаче, много важи тукъ обстоятелството, че на мѣстото на Мездра е имало само 16 колиби, докато при построяването на линията София—Варна, село Червенъ-брѣгъ е наброявало вече само за себе си къмъ 1600 жители (надъ 300 кжщи).

Промѣнитѣ въ професионалния съставъ на населението сж не по-малко изразителни. Вѣрно е, че селото Червенъ-брѣгъ остава все пакъ земедѣлско селище; но и тамъ процентътъ на чисто земедѣлското население спада забележително. Разполагаемитѣ данни показватъ за единъ кратъкъ периодъ отъ 16 години следнитѣ промѣни:

	1910 г.	%	1926 г. гара	1926 г. село	%
Земедѣлие и селско стопанство, ловъ и риболовство	1123	73	306	1269	53·4
Индустрия, вкл. мини, кариери, солници и занаяти	171		521	72	
Съобщения и преносъ	45		124	43	
Търговия, банки и кредитъ	162		336	12	
Обществени служби (гражд., военни и свободни професии)	28	27	102	22	46·4
Домакински работи и домашна прислуга	10		66	1	
Служащи, надничари, работници съ неточно опредѣлено занятие	4		38	4	
Други неизвестни професии и лица безъ занятие	8		31	4	

Настѫпилитѣ въ този кратъкъ срокъ отъ 16 години промѣни сѫ достатъчно красноречиви. Ако пъкъ се разгледа селището само около гарата, за 1926 г., ще се получи значително по-другъ образъ, а именно: заетитѣ въ земедѣлие лица сѫ само 27·8%, а тѣзи въ останалитѣ, повече или по-малко присѫщи на града професии, представятъ 72·2% отъ общия брой на жителитѣ.

Но това сравнение има за база данни отъ преди 14 години; а такъвъ периодъ при бързия темпъ на развитие и на стопанско-социални промѣни въ Червенъ-брѣгъ е твърде дълъгъ. Това се вижда отъ даннитѣ за миналата 1939 г., които макаръ и събрани на друга база, даватъ, все пакъ, представа за настоящия професионаленъ съставъ на разглежданото селище — при гарата и самото село.[1]

	Гарата	%	Селото	%
земедѣлци	56	4.4	419	54.4
търговци	183		7	
работници	338		191	
занаятчии	193	95.6	62	45.6
чинов., пенс., рент.	480		88	
индустриалци	28		1	

Голѣмитѣ разлики въ броя на работницитѣ въ преброяването въ 1926 г. и отъ горнитѣ данни трѣбва да се обяснятъ съ това, че при първитѣ преброявания работници и занаятчии се включватъ въ обща група „индустрия“.

Отъ даннитѣ се вижда, че селото приютява вече голѣма, часть отъ индустриалнитѣ работници, или пъкъ „доставя“ такива индустриални работници за промишленитѣ предприятия около гарата.

Трети характеренъ признакъ за огражданяването на поселището е повишението на грамотностьта. Както по-рано се изтъкна, процентътъ на грамотнитѣ въ 1887 година е билъ само 3·6%. Въ 1934 г. има следното съотношение:

въ града (при гарата)	грамотни 3048,	негр. 1021
въ селото	грамотни 1353,	негр. 986

Процентътъ на грамотнитѣ въ града е 74·9, въ селото — 53·5.

---

1. И тукъ, въ основата на общинската административна статистика е легнала не класификацията на активнитѣ стопанствуващи лица по професия, а тази на домакинствата. Макаръ и при различна основа и при не дотамъ достовѣрни методи, привеждатъ се тукъ тѣзи общински сведения, понеже такива за селата още липсватъ при Дирекцията на статистиката.

Презъ сѫщото време грамотностьта въ градоветѣ е 69·5%, а въ селата — 51·9%. Всички визирани тукъ данни се отнасятъ до цѣлокупното население, включително и децата подъ училищна възрасть. Макаръ и съ по-висока отъ срѣдната грамотность въ градове, респ. села, Червенъ-брѣгъ отстѫпва на Мездра, кѫдето грамотностьта е общо 82.4%. Разбира се, при последното сравнение има голѣмо значение обстоятелството, че Мездра е израстнала на основитѣ на едно нищожно по броя на жителитѣ си село, докато Червенъ-брѣгъ е продължение отъ едно голѣмо още на времето си селище.

Освенъ грамотностьта, като мѣрило за културенъ напредъкъ се приематъ и просвѣтнитѣ институти. До 1906 г. въ новото селище нѣма училище, затова децата учили въ селското училище, а въ казаната година се открива въ единъ хамбаръ училище въ самото ново селище при гарата. Това училище се поддържа отъ родителитѣ на ученицитѣ — то е частно, както е частна и прогимназията, открита въ 1915 г. Липсата на специално за училище здание е била много чувствителна. Веднага следъ войната се образува комитетъ за постройка на голѣма и единна училищна сграда; общината сключва голѣмъ заемъ и се започва въ 1925 г. строежътъ на училищно помѣщение, завършено 1927 г. Въ това здание се помѣщава сега основно училище, прогимназия и търговска гимназия.

Другъ културенъ институтъ е основаното въ 1908 г. читалище „Просвѣта", което има и доста голѣма своя библиотека. Освенъ това, въ Червенъ-брѣгъ се наброяватъ не по-малко отъ 20 обществени културни, благотворителни, спортни, професионални и други организации.

Червенъ-брѣгъ има и всички присѫщи на голѣмъ стопански центъръ учреждения: агентура на Българска народна банка, клонъ отъ Б. з. к. банка, мѣстна Популярна банка, Работническа занаятчийска банка, Българска търговска банка (клонъ), Районенъ кооперативенъ съюзъ, Кооперация „Напредъ" и пр. Оборотитѣ и дейностьта на всички тѣзи институти сѫ много оживени и спомагатъ за правилното и бързо развитие на цѣлия стопански животъ въ района на Червенъ-брѣгъ.

Въ градоустройствено отношение Червенъ-брѣгъ е типиченъ представитель на тѣзи нови селища, които се благоустройватъ бърже и сравнително лесно и евтино, тъй като тукъ, както, напримѣръ, и въ Мездра, не предстои да се разчистватъ стари квартали и други застроени комплекси, а всичко сѣ започва отначало. Затова Червенъ-брѣгъ още отъ самото начало се оформи като чисто градско селище. Този процесъ е несравнено по-бавенъ и слабъ въ селото.

Процесътъ на разрастването на новото селище може да се формулира накратко въ следнитѣ етапи:

1) Къмъ 1901 година сѫ построени само нѣколко кѫщи, които образуватъ вече очертанията на кварталитѣ около гарата. Контуритѣ на тогавашното селище сѫ приблизително следнитѣ: гарата — днешната т. п. станция — западния край на пазарището — северния край на пазарището — северния край на днешния складъ на д-во „Редевенца". Жителитѣ на тази часть били тогава около 250 души; повечето сгради били търговски, главно магазии.

2) Къмъ 1910 година селището заема приблизително тройно по-обширна площь, като се простира на североизтокъ до мѣстото за сточната гара, а на югозападъ — до мѣстото на мелница „Червенъ-брѣгъ", построена въ 1914 г. Въ дълбочина селището прониква твърде малко, като обхваща кварталитѣ на изтокъ отъ пазарището и стига до западния край на квартала на днешното централно училище. Раз-

бира се, това сѫ крайнитѣ очертания и въ тѣхъ сѫ останали голѣмъ брой незастроени мѣста.

3) Къмъ 1920 г. разширението е настѫпило главно въ района на североизтокъ отъ централното училище — около днешната община и църквата. На северъ разрастването спира, защото тамъ прѣчи височината Бунджовица. На югъ продължава къмъ подножието на чуката Голешъ.

4) Следъ 1930 г. се застроява подножието на Голешъ и се продължава селището на югоизтокъ — съ ось Луковитското шосе. Така се стига до болницата, на североизтокъ отъ която постепенно настѫпва връзка съ старото село Червенъ-брѣгъ.

Голѣма часть отъ периферитѣ квартали сѫ още твърде малко застроени. При плътно застрояване, може да се приеме, че сегашната площь ще отговаря на градъ съ 12—15,000 жители.

Характерно при разрастването на селището е, че то се образува около една ядка, разположена непосрѣдно при гарата. Обратенъ е случаятъ съ Павликени и Левски, кѫдето старото селище, така да се каже, пълзи къмъ гарата. Тенденция за свързване на старото селище съ новото има едва напоследъкъ, но сѫществена прѣчка е все пакъ доста голѣмото разстояние.

Разрастването на селището е имало за последствие и бързото повишение на ценитѣ на мѣстата. Ѫглови мѣста, разположени въ търговскитѣ квартали — недалечъ отъ гарата — се продаватъ по хиляда и повече лева квадратния метъръ, малко по-отдалечени отъ тѣхъ — по 300—500 лв., а въ жилищнитѣ квартали ценитѣ се движатъ между 50 и 100 лв. за кв. метъръ. Въ селото ценитѣ спадатъ, или поне се държатъ на едно ниво, толкова повече, че селянитѣ постепенно се изселватъ къмъ „града".

Въ новото селище решително преобладаватъ масивнитѣ постройки. Въ селото повечето кѫщи сѫ все още паянтови. Съотношението на разнитѣ видове строежи се вижда отъ тѣзи данни (отъ общината за 1936 год.).

СГРАДИ

		Въ новото селище	Въ старото селище
Жилищни	масивни . . .	582	108
	полумасивни .	85	104
	паянтови . .	—	203
Стопански	полумасивни .	55	45
	паянтови . .	44	232

По-голѣмитѣ постройки въ града обуславятъ и повече обитатели. При това, въ града двороветѣ сѫ по-малки, отколкото въ старото селище. Оттукъ следва и по-голѣмата гѫстота на населението въ града. Колкото се отнася до самитѣ постройки, на една сграда отъ селото се падатъ срѣдно по 3·8 обитатели, а въ града 5·4. Последното обстоятелство показва, че е на лице и даването подъ наемъ, и то въ доста голѣмъ размѣръ — явление, характерно за града, а не за селото. Голѣмъ брой отъ новитѣ сгради сѫ построени напълно модерно и солидно, много отъ тѣхъ сѫ съ по нѣколко магазини, а отъ магазинитѣ голѣмъ брой сѫ уредени най-изискано, като при това има вече и голѣма специализация по браншове.

Разпредѣление на сградитѣ по предназначение

	Години 1900	1934
а) само за живѣене:		
Обикновени кжщи	282	598
Хотели и ханища	1	7
Други	—	57
б) за живѣене и за:		
Учреждения, училища, църкви и др.	3	12
Работилници, фабрики, дюкяни, кръчми и фурни	12	131
Хамбари, яхъри, плѣвни и за други цели . . .	14	29
в) само за:		
Работилници, фабрики, дюкяни, кръчми, фурни и складове за стоки	8	84
Хамбари, яхъри, плѣвни и други цели	87	118

Благоустройствената политика на общината не се е изразила само въ планиране на новия градъ. Напротивъ, извършени сж много други подобрения и нововъведения, като на първо мѣсто трѣбва да се постави уредбата на улицитѣ. До 1934 г. сж били поставени на всичко осемь улици 3,820 погонни метра бордюри и сж били шосирани седемь улици съ общо 1640 м. дължина. Въ интервала 1934/37 г. сж поставени бордюри на още 10 улици съ обща дължина 3680 м. и шосирани и ремонтирани 8 улици съ обща дължина 1740 метра. Така вече, централната часть на града е добре постлана и не страда отъ калъта, която въ другитѣ части е обикновено явление. Възнамѣрява се да се павиратъ и нѣкои улици съ гранитни блокчета.

Водопроводътъ е друго важно дѣло на червенобрѣжката община. Каптирането на водитѣ е започнало въ 1926 г., плановетѣ били утвърдени въ 1934 г., а въ 1939 г. водопроводътъ билъ завършенъ, като и по настоящемъ се прокарватъ тржби по нѣкои улици. Канализация още нѣма, но е прокаранъ единъ отводнителенъ каналъ — колекторъ, дължъгъ надъ 600 метра.

Въ 1926 година Червенъ-брѣгъ се снабди съ електрическо освѣтление отъ централата на мелница „Напредъ". Предвидено е, освенъ това, да се обърне житниятъ пазаръ въ градски паркъ, какъвто до сега нѣма, а пазарътъ да се премѣсти. Този пазаръ, както и пазарътъ за добитъкъ, въ скоро време трѣбва да се снабдятъ и съ съоржжения за по-удобно търгуване.

Друго голѣмо постижение бѣше завършването на единъ голѣмъ мостъ надъ Искъра — и то съ мѣстни срѣдства. Този мостъ свързва Червенъ-брѣгъ съ около 30 села, разположени на лѣвия Искърски брѣгъ. По-важнитѣ отъ тия села сж: Горникъ, Сухаче, Чумаковци, Липица, Габаре, Тлачене, Комарево, Вранякъ, Койнаре, Бъркачево, Брѣсте, Драшанъ и др. Съ това се улесни търговията и засилиха стопанскитѣ връзки на тѣзи села съ Червенъ-брѣгъ.

Отъ всичко дотукъ изложено за Червенъ-брѣгъ, може смѣло да се заключи, че това селище дължи появата и развитието си на централната линия. Ако има прогресъ въ самото село, то той е пакъ въ връзка съ новото селище-градъ до гарата.

Стопанското значение на Червенъ-брѣгъ става ясно и отъ това, че той е нашъ най-важенъ мелничарски центъръ, който изпраща най-

голѣми количества брашна въ страната. Той е и първо експортно срѣдище на добитъкъ. По общия си сточенъ трафикъ Червенъ-брѣгъ обикновено е на 8—10 мѣсто въ страната, като е по-напредъ отъ такива едри стопански центрове, каквито сж Ямболъ, Плѣвенъ, Стара-Загора, Хасково, Шуменъ и пр., всѣки единъ отъ които наброява надъ 25,000, евентуално и надъ 30,000 жители.[1]

Не по-малко характеренъ е фактътъ, че и по пжтнишкия си трафикъ гара Червенъ-брѣгъ е на много видно мѣсто. Съ своитѣ повече отъ 200,000 пристигнали и заминали пжтници, тя обикновено е предъ Шуменъ, Хасково, Враца, Кюстендилъ, Ямболъ, Ломъ, даже и предъ Русе. Това се лесно обяснява съ факта, че въ своитѣ далечни връзки Тетевенската околия си служи, преди всичко, съ гара Червенъ-брѣгъ.

Отъ изтъкнатото става ясно още, че Червенъ-брѣгъ има да се развива и за напредъ въ сжщото направление и действително ще заеме видно мѣсто между нашитѣ богати и модерни градове.

4. ЛЕВСКИ

А. ПРЕДИ ПРОКАРВАНЕТО НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Село Левски преди освобождението било заселено изцѣло отъ турци. Тогава то се наричало Караачъ или Карагачъ, което по турски означава Брѣстъ. Нѣкои го наричали Турски Караачъ, за разлика отъ село Български Караачъ, днешното Тотлебенъ, сжщо въ Плѣвенска околия. Името Левски било дадено въ 1897 год.

Нѣкогашниятъ Караачъ до Освобождението заемалъ парцелитѣ на днешната северо-западна и северна третина на селото Левски. По сведения отъ възрастни мѣстни хора, въ 1882 год. това село наброявало 120 кжщи турски, 6 български и около 20 цигански. Навѣрно тѣзи цифри сж по-низки отъ действителнитѣ, защото въ 1880 год. тогавашното село Караачъ, споредъ преброяването е имало 1082 жители, население, на което отговарятъ около 200 кжщи общо. По това време битътъ билъ изцѣло селски, имало само две бакалници. Надъ 95% отъ жителитѣ се препитвали отъ земедѣлски трудъ — обстоятелство, което се отразявало непосрѣдствено и много рѣзко върху изгледа на селото и вида и уровена на обитателитѣ му. Една отъ промѣнитѣ е била отварянето на основно училище въ 1884 год. До 1888 год. това училище се помѣщавало въ една много стара и непригодена постройка, следъ което била купена една друга частна сграда, половината отъ която била опредѣлена за училище, а половината за параклисъ. Дотогава, поради това, че българитѣ били още твърде слабо малцинство, нѣмало българска църква. Такава била построена въ 1897/8 г.

Въ периода 1882—1897 година се извършилъ първиятъ етапъ на побългаряване на селото. Въ края на 1882 г. се заселили тукъ 18 семейства отъ Лесичари, 15 отъ Мусина, 5 отъ Патрешъ, 8 отъ Лъжене (Свищовско). Това сж първитѣ по-многобройни български заселници, които постепенно придаватъ български видъ на бждещия Левски. По-късно заселванията, макаръ и въ по-слабъ размѣръ, продължаватъ,

---

1. И по житната си търговия Червенъ-брѣгъ заемаше първо мѣсто въ страната, преди да се наложи монополниятъ режимъ въ житната търговия. Вмѣсто сегашнитѣ нѣколко хиляди тона изнасяни зърнени храни, десетилѣтия подъ редъ отъ тукъ се изнасяха по 30 и повече хиляди тона жита, които днесъ се товарятъ на много други второстепенни гари.

като се засилватъ въ периода 1897/9 — когато се строила желѣзнопѫтната линия Романъ—Каспичанъ. По това време дошли заселници отъ Бѣла-Църква, Хотница и други околни села. Имотитѣ — покрити и полски — се набавяли на низки цени отъ изселващитѣ се турци. До откриване централната линия типични спекулации съ полски имоти не сѫ ставали.

Вънъ отъ отглеждането на зърнени храни, застѫпено било и лозарството. Останалитѣ земедѣлски култури, особено интензивнитѣ, не били още представени. Затова може да се говори за една монокултура по това време. При това, въ края на миналото столѣтие, филоксерата направи голѣми опустошения всрѣдъ лозята на Левски, па и на цѣла България.

Търговията се вършела главно съ Свищовъ, кѫдето се доставяли земедѣлскитѣ произведения и откѫдето се набавяли потрѣбнитѣ за селското стопанство стоки. Повечето стоки се набавяли въ пазарнитѣ дни, по-малко — отъ мѣстнитѣ две бакалници. Яйчарството било въ рѫцетѣ на разградски търговци. Тѣхни хора идвали съ коли, натоварени обикновено съ сапунъ; срещу сапуна тѣ вземали яйца, които редѣли направо въ колитѣ, настлани съ ръжена слама. За яйчарска търговия въ днешенъ стилъ не може и да се говори въ времето преди прокарване на централната желѣзнопѫтна линия. Намирайки се на пѫтя отъ Свищовъ за Плѣвенъ, Ловечъ и Троянъ, които били важенъ хинтерландъ на процъвтѣващия тогава Свищовъ, Левски е билъ една малка спирка, нѣмаща особено оживление и значение.

И така, преди да се прокара централната желѣзнопѫтна линия, Левски билъ типично земедѣлско село, съ около 1700 жители и безъ никакви стопански, социални, благоустройствени и културни елементи, напомнящи града, или поне едно развитие съ тенденция на урбанизиране. Напротивъ, въ това отношение Бѣла-Църква, Лѣтница, Кара-Исенъ, Александрово и други близки села били много напредъ.

Б. СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕТО НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Прокарването на централната линия предизвика чувствителни промѣни и въ развитието на Левски, като въ нѣколко десетилѣтия го обърна въ селище, което по своя битъ и изгледъ напомня вече повече градецъ, отколкото село.

Ходътъ на сточния трафикъ става ясенъ отъ таблицата на стр. 58, обхващаща тонажа на пристигналитѣ и изпратени стоки презъ гара Левски. Като нейно допълнение е дадена и една съпоставка на сѫщитѣ данни, групирани въ седемь по-характерни петилѣтия:

	1900—4 тона	1905—9 тона	1910—14 тона	1920—24 тона
Изпр.	1901	6003	13696	13538
Получ.	3090	12405	6382	12116
Всичко:	4991	18408	20078	25654

	1925—29 тона	1930—34 тона	1935—38 тона
Изпр.	16001	17537	21306
Получ.	13556	12610	17187
Всичко:	29567	30147	38493

Пристигнали и изпратени стоки въ гара Левски

Години	Изпратени тона	Получени тона	Години	Изпратени тона	Получени тона
1900	968·56	311·73	1922/23	14,351	13,711
1901	1,360·61	688·69	1923/24	14,607	11,617
1902	871·70	592·95	1924/25	16,638	13,812
1903	2,346·75	9,703·42	1925/26	6,491	8,906
1904	3,959·18	4,155·55	1926/27	19,487	13,586
1905	5,207·59	1,923·15	1927/28	28,456	18,832
1906	3,045·94	992·01	1928/29	14,800	12,494
1907	4,494·07	6,379·07	1929/30	10,781	13,961
1908	7,115·32	11,064·26	1930/31	20,858	13,612
1909	10,153·29	41,664·23	1931/32	20,098	14,397
1910	7,620·21	10,657·39	1932/33	17,893	11,813
19 1	12,334·19	6,409·47	1933/34	18,210	12,190
1912	11,425·88	5,892·31	1934	10,627	11,036
1913	9,829·22	2,063·13	1935	18,811	15,166
1914	27,268	6,889	1936	21,108	18,005
1919/20	10,643	3,341	1937	24,169	16,558
1920/21	9,757	9,505	1938	21,137	19,017
1921/22	12,337	10,936			

Отъ тѣзи данни става ясно, че въ 35 години сточниятъ трафикъ е показалъ 25-кратно увеличение. Като допълнение на тѣзи данни се привежда на стр. 59 и една диаграма за сжщия трафикъ. Нѣколкото доста голѣми скока, като напримѣръ полученитѣ въ 1909 г. стоки, се дължатъ на много голѣмия превозъ на чакълъ, пѣсъкъ и други землени материали. Отъ общия ходъ на кривитѣ линии се вижда, че макаръ и съ нѣкои отклонения, гара Левски показва доста стабиленъ възходящъ развой на сточния трафикъ, като при това въ последнитѣ десеть години лабилностьта все повече намалява. Вънъ отъ това, Левски се очертава като гара не само за значителенъ износъ, но и като пунктъ, който внася годишно по около 15,000 тона стоки срѣдно. Като така, Левски се явява важенъ разпредѣлителенъ, а не само събирателенъ центъръ на твърде обширна и богата земедѣлска область.

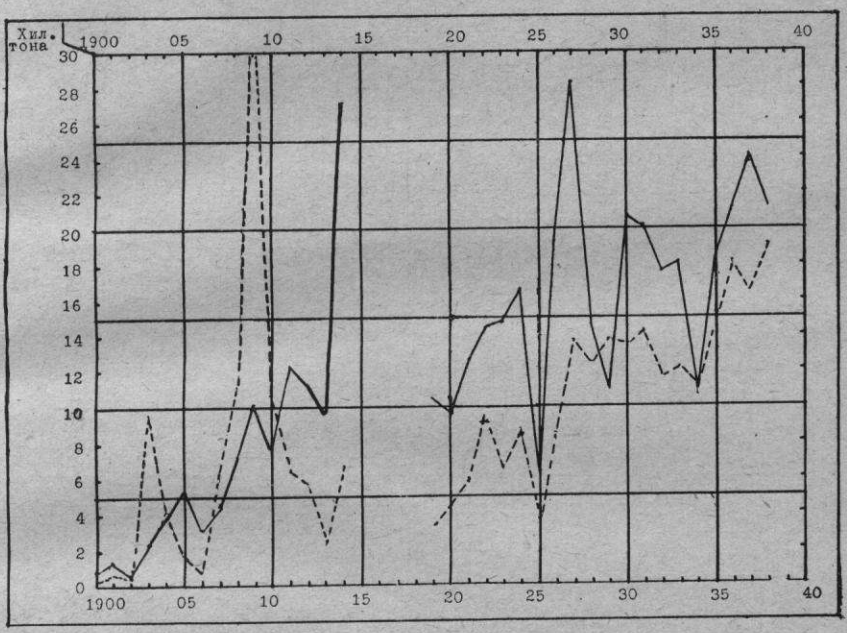
Като най-важни, внасяни презъ гара Левски, стоки могатъ да се посочатъ срѣдно за 1937/38 година:

	тона		тона
Пшеница	3585	Соль	510
Птици	2920	Царевица . . .	376
Каменни вжглища .	1968	Петролъ . . .	266
Дър. стр. материалъ .	777	Яйца	261
Овце, кози и свини .	1079	Петролни деривати	178
Блокчета, бордюри .	560		

Вънъ отъ тѣзи количества, внесени сж значителни партиди мануфактурни, колониални, желѣзни и други стоки. Многото внесена пшеница представлява, преди всичко, суровъ материалъ за мелница „Ориентъ", голѣмото количество птици — това сж предназначени за кратковременно угояване и после за клане кокошки. Разтоварената царевица е предназначена за тѣхното изхранване. Сжщото важи и за дребния добитъкъ, главно свини за колбасарския отдѣлъ. Вжглищата сж главно за

индустриални цели. Всичко това показва, че голѣма часть отъ вноса е предназначена за индустрията, която именно въ голѣма степень придава градския характеръ на Левски. Многото блокчета и бордюри сж сжщо свързани сь градоустройствената политика на общината.

Освенъ това, голѣми количества отъ внесенитѣ стоки се пласиратъ по цѣлия стопански районъ на Левски. Оттукъ проличава и търговското значение на разглежданото селище.



Сточенъ трафикъ на гара Левски.

Общоизвестно е, че съ прокарване на централната желѣзнопжтна линия Левски отне значителна часть отъ търговията на Свищовъ. Докато по-рано храни отъ Севлиевско и Ловешко се товарѣли презъ Свищовъ за износъ, днесъ Левски товари такива храни и други земедѣлско-скотовъдни произведения не само отъ селата, разположени южно отъ централната линия, но и отъ нѣколко села, лежащи на северъ отъ нея. Така, Козарь-Бѣлене, Лъжене, Аспарухово, Обнова, Изгрѣвъ, Варана и др. изпращатъ произведенията си презъ Левски, а и отъ тамъ най-често си набавятъ потрѣбнитѣ имъ индустриални, колониални и други подобни стоки. Погрѣшно е да се мисли, обаче, че само Левски е отнелъ южния хинтерландъ на Свищовъ. Въ това отношение не малко се пада и на Павликени, къмъ който гравитиратъ селата отъ югоизточния богатъ и плодороденъ дѣлъ на Свищовската околия.

Прокарването на желѣзнопжтната линия за Свищовъ (1909 год.) и за Ловечъ (1928 год.) не повлияха неблагоприятно на Левски. Причината на този фактъ трѣбва да се търси въ обстоятелството, че Левски работѣше главно съ своята плодородна земедѣлска околность, а не толкова като посрѣдникъ за Свищовъ и Ловечъ. Своята вносна и износна търговия Свищовъ обслужваше главно презъ Дунава, а Ловечъ — презъ Плѣвенъ. Като така, не може да се установи нѣкое рѣзко неблагоприятно въздействие върху Левски — нѣщо, което се вижда и отъ диаграмата за сточния трафикъ.

Увеличението на сточния трафикъ на Левски, както и на много други гари, трѣбва да се обясни не само съ размѣритѣ на стопанскитѣ имъ райони и на разширението на тѣзи райони; има и единъ другъ факторъ отъ първостепенно значение, а именно: характерното явление за повишението на стоковостьта или пазарностьта на производството. Въ вѫтрешната и особено въ международната търговия се явиха и заеха видни мѣста много нови артикули. Днесъ въ гаритѣ на Северна и Южна България се товарятъ хиляди вагони, едни отъ които се пълнятъ съ грозде, втори съ вино, трети съ ягоди и плодове, четвърти съ пулпове, други съ зеленчуци — прѣсни и сушени, съ доматено пюре, съ соя, съ заклани домашни птици, беконъ и пр. А това сѫ стоки, които допреди нѣколко години не се включваха въ нашия износъ, нито пъкъ фигурираха като масови търговски стоки на вѫтрешния пазаръ.

Въ това отношение не остана назадъ и Левски. За доказателство на тази мисъль могатъ да послужатъ следнитѣ сравнения:

Презъ 1901 г. на гара Левски сѫ натоварени 1361 тона стоки, отъ които 1202 тона сѫ зърнени храни, или на последнитѣ се падатъ 88·3% отъ цѣлия извозъ на гарата. Презъ 1911 г. сѫ натоварени 12,334 тона стоки, отъ които 6339 т., и или 51·5% сѫ зърнени храни. Презъ 1937/8 година сѫ товарени срѣдно годишно 22,653 т. стоки, равни на 1880 вагона срѣдно годишно (подробни данни за натоварени стоки въ тонове липсватъ). Отъ тѣзи 1880 вагона, натоварени съ жита сѫ били само 145 вагона срѣдно годишно, или всичко 7·7%. Всичко останало е било, така да се каже, стока отъ по-висша спецификация, която въ предишнитѣ десетилѣтия е била много по-малко застѫпвана. Така, въ визиранитѣ 1937/8 год. срѣдно годишно сѫ товарени на гара Левски:

435	ваг. брашна	170	ваг. тухли, керамиди
213	„ дом. птици	100	„ варива и маслодайни семена (главно соя, слънчогледъ и рапица)
196	„ яйца	64	овощия (главно грозде)
175	„ живи животни		

както и много стотици вагони съ твърде разнообразни стоки, по-рано или малко разпространени, или даже и непознати като търговски обекти. При това, тукъ се касае до стандартизирана стока, нагодена, преди всичко, къмъ изискванията на външнитѣ пазари.

За по-ясна представа се дава на стр. 61 диаграма за структурата на извоза отъ гара Левски презъ 1937/8 г, като за основа е взета срѣдната аритметична отъ тѣзи две години, за които има на разположение данни само въ вагони.

Оживлението и разнообразяването на стопанския животъ на Левски, може въ голѣма степень да обясни настѫпилитѣ промѣни въ физиономията на самото село; тѣ обясняватъ и промѣнитѣ не само въ броя, но и въ поминъка, домашния и културенъ битъ и въ професионалния съставъ на жителитѣ на Левски.

Следъ прокарването на централната линия, селото започва да се разширява на югъ отъ досегашното си южно очертание, минаващо приблизително така: отъ западния край на ул. „Христо Ботевъ“, на югъ къмъ ул. „Априловъ“, предъ днешното общинско управление и оттамъ до източния край на ул. „Хаджи Димитъръ“. Отъ тукъ очертанието вземало посока къмъ северозападъ и включвало днешното пазарище. Оставайки вънъ отъ селото днешния добруджански кварталъ,

Брашна и др. мелнични произведения	435 ваг.
Домашни птици	213 ваг.
Яйца	196 ваг.
Живи животни	175 ваг.
Тухли и керамиди	170 ваг.
Варива, масл. семена и произв. имъ	100 ваг.
Овощия [гл. грозде]	64 ваг.
Зърнени храни	145 ваг.

границата стигала до шосето за с. Козарь-Бѣлене, пресичала го, стигала отвѫдъ Аспаруховското шосе, за да завие на югозападъ и да достигне края на улица „Христо Ботевъ". Днесъ селото заема двойно по-голѣма площь, като съ нѣколко свои квартала достига до желѣзнопѫтната линия София—Варна, а съ източнитѣ си квартали наближава линията за Свищовъ. Но това, което е по-важно, не е удвояването на заселената площь, а увеличението на самитѣ постройки по размѣръ, както и по броя на обитателитѣ. Голѣмото мнозинство отъ новитѣ кѫщи сѫ масивни и полумасивни, двуетажни, съ много повече обитатели, като, разбира се, не се смѣтатъ стопанскитѣ постройки като магазини, маази, складове, занаятчийски и фабрични помѣщения и учрежденията.

Бързото развитие на селото наложило то да се планира по-рано отъ другитѣ съседни села. Планирането било привършено презъ 1912 година, като се дала главна ориентация на съобщителнитѣ артерии отъ северъ къмъ югъ — т. е. отъ срѣдата на старото селище къмъ гарата. Като главна такава артерия се очертава улица „Царь Борисъ III". Тя минава презъ централния площадъ и пазарището. Северниятъ ѝ край извежда на шосето за Козарь-Бѣлене и Свищовъ, а южниятъ — на гарата. Така тя се явява главна съобщителна линия, прорѣзваща цѣлото село на дължина 1900 м. въ приблизително меридионална посока. Друга важна улица е „Василъ Левски". На централния площадъ, предъ прогимназията и общинското управление, тя се срѣща подъ остъръ ѫгълъ съ първата улица. Нейната ориентация е югозападна. Тази улица води отъ срѣдата на селото къмъ индустриалния кварталъ, разположенъ западно отъ гарата.

Старата часть на селото е планирана сѫщо така, но при сравнително голѣмо спазване на старитѣ квартални очертания. Затова тукъ липсва ориентация въ опредѣлена посока. Въ източна посока селото сѫщо расте, като се застройва по опредѣленъ планъ съ правилни очертания.

Периодътъ на най-силното разрастване датира отъ 1920 г. насамъ. Тогава селото започва да расте бързе въ южна посока и въ десетина години достига до самата гара. Въ това време се обърна внимание не само на строежа, споредъ селския планъ, т. е. на спазването на

строителната линия и нивото, но и на самитѣ планове на отдѣлнитѣ постройки. Днесъ решително преобладаватъ солиднитѣ и полумасивнитѣ постройки. При това, трѣбва да се подчертае, че така наречените полумасивни постройки се различаватъ твърде малко отъ напълно масивнитѣ. Броятъ на паянтовитѣ сгради е нищоженъ. Специално стопанскитѣ сгради показватъ голѣмъ брой. Всичко това се вижда отъ следнитѣ данни (сведения отъ общината, за 1936 г.)

Жилищни сгради паянтови . .	25
„ „ полумасивни .	105
„ „ масивни . .	725
Магазини	38
Дюкяни	110
Фабрики	2
Работилници	36
Воденици	2
Хотели	6

Въ тѣзи данни липсва единна основа на класифицирането, но тѣ даватъ да се разбере естеството на постройкитѣ и по предназначение — нѣщо по-важно отъ техническото изпълнение на самитѣ сгради. Ясно става, че въ нѣкогашното село Караагачъ съ две малки бакалници, днесъ има стотици стопански (не жилищни) сгради. Сравненъ съ много наши стари паланки, Левски и въ това отношение притежава много повече признаци на единъ градъ, макаръ въ административно отношение да е село. Това се вижда отъ следнитѣ данни:

Разпредѣленне на сградитѣ по предназначение

	Години	
	1900	1934
а) само за живѣене:		
Обикновени кжщи	263	633
Хотели и ханища	—	7
Други	—	39
б) за живѣене и за:		
Учреждения, училища, църкви и др.	5	7
Работилници, фабрики, дюкяни, кръчми и фурни .	10	70
Хамбари, яхъри, плѣвни и за други цели . . .	6	92
в) само за:		
Работилници, фабрики, дюкяни, кръчми, фурни и складове за стоки	3	64
Хамбари, яхъри, плѣвни и други цели	92	369

Въ връзка съ усиленото застрояване и тукъ настжпва повишение на ценитѣ на мѣстата. Още съ прокарване на линията започва продаването на полскитѣ имоти около гарата на повишени цени. Самитѣ строители на гарата сж закупили въ съседство съ нея нѣколко десетки декари земя, на сравнително много низки цени отъ изселващитѣ се турци. Докато квадратниятъ метъръ се е продавалъ преди построяването на линията по 20 стотинки, къмъ 1913/14 г. той се продава вече надъ 50 ст., а по настоящемъ по 20 лв. (равни на 80 стотинки златни). Тѣзи сведения важатъ повече за срѣдната жилищна часть на селото, а за търговскитѣ и стопански квартали ценитѣ сж нѣколкократно по-високи.

Така напримѣръ, въ 1933 г. метърътъ въ близость съ гарата се продава по 36·50 лв., въ 1936 — по 45 лв., а около старата община ценитѣ сѫ се движили: 1937 г. — 65 лв., 1938 — 90 лв., а въ началото на 1940 г. — до 250 лв. Това бързо повишение се дължи и на усиленото благоустрояване на централната часть, кѫдето се намиратъ последнитѣ споменати мѣста около старата община.

На тѣзи високи цени отговарятъ и високи строежи. Триетажни постройки вече се виждатъ на нѣколко мѣста.

Заедно съ придобиването на градска физиономия, Левски показва и други постижения. Създадоха се важни производствени заведения и културни учреждения.

Отъ първитѣ трѣбва да се посочи най-напредъ мелница „Ориентъ", построена въ 1910 г. Тя има капацитетъ 20 тона брашно въ денонощие. Притежава се отъ акционерно дружество съ 4,500,000 лв. капиталъ и ангажира труда на 50 работника.

Второ голѣмо предприятие е Итало-българското експортно дружество Гвардини — Фачинкани, основано презъ 1925 г. Това предприятие се занимава главно съ износъ на заклани птици, за която цель е основало една фабрика. Тази фабрика изнася годишно срѣдно 2 мил. заклани птици,[1] отъ които около 80% сѫ кокошки и пилета, 15% пуйки, останалитѣ сѫ гѫски, патици и токачки. Вънъ отъ тѣзи заклани птици, изнасятъ се и много живи птици (срѣдно 500 хил. глави), нѣколко хиляди каси яйца, а напоследъкъ предприятието се разшири, като се основа отдѣлъ за приготовляване на висококачествени и обикновени колбаси. Въ сезона на усилената работа (края на есеньта и началото на зимата — срещу праздницитѣ, когато въ чужбина се консумиратъ много пуйки и кокошки) броятъ на работницитѣ наближава 800 души. Голѣмото болшинство отъ тѣхъ сѫ жени — както отъ Левски, така и отъ нѣкои близки села. Възможностьта да се пласира тукъ трудътъ на толкова много лица, особено жени, е отъ голѣмо значение за селото. Освенъ това, породиститѣ и добре охранени кокошки се ценятъ добре отъ фабриката, затова Левски и околнитѣ села сѫ станали важни птицевъдни срѣдища. За изхранване на закупенитѣ и предназначени за клане птици дружеството закупува много голѣма часть отъ царевичната реколта на околния районъ — оттукъ и повишение цената на царевицата. Къмъ откритата въ 1907 г. скотобойна има не само колбасарско отдѣление, но и такова за топене на свинска масть.

Фабрикатитѣ на това предприятие намиратъ пазаръ както въ страната, така и въ чужбина. Тѣ сѫ търговска стока въ пълния смисълъ на думата. Преди 1935 година закланитѣ птици се отправяха главно къмъ Италия, а следъ тази година — къмъ Германия.

Освенъ тѣзи две голѣми предприятия, Левски има две работилници за слънчогледово масло, общинска работилница за консерви, 3 малки содолимонадени фабрики, петь желѣзарски работилници, както и по

---

1. Изнесени птици

Год.	Заклани	Живи
1934	1,781,286	272,180
1935	2,463.185	668,255
1936	2,312,208	225,420
1937	1,887.920	644,861
1938	1,923,470	745,442

1—2 медникарски, тенекеджийски, дърводѣлски, бъчварски и други работилници. Тѣзи данни ясно подчертаватъ разликата, която е настѫпила въ Левски въ периодъ на едно човѣшко поколение.

Успоредно съ стопанския напредъкъ, Левски отбелязва успѣхи и въ областьта на културното повдигане. Въ 1912 година е открита прогимназия, въ 1922 — непълна гимназия. Тѣзи училища се помѣщаватъ въ голѣма и подходяща сграда. Въ 1921 г. е основано читалище. Отъ обществените учреждения като по-важни трѣбва да се посочатъ: Агентура на Българската народна банка, клонъ отъ БЗКБ, Популярна банка, клонъ отъ Районния кооперативенъ съюзъ.

Изтъкнатитѣ стопански и културни промѣни предизвикаха и коренно измѣнение на професионалния съставъ на населението на Левски. Разполагаемитѣ данни сѫ само за активното население. Най-старитѣ отъ тѣхъ се отнасятъ до 1920 г., когато наложената отъ желѣзнопѫтната линия промѣна и диференциация се е вече чувствувала. Все пакъ, този малъкъ интервалъ може да даде представа за станалитѣ промѣни въ професионалния съставъ.

Заети въ:	1910	%	1926	%
Земедѣлие, селско стопанство, ловъ и риболовъ	948	81·3	1333	69·1
индустрия и занаяти	73	18·7	196	30·9
съобщения и преносъ	54		78	
търговия, банки и кредитъ . .	65		185	
обществени служби	17		62	
домакинска работа и дом. прислуга	6		13	
служащи, надничари, работници безъ опредѣлено занаятие	—		33	
други професии	3		29	

Отъ тѣзи данни става ясно, че земедѣлското население се увеличава много по-бавно, отколкото това, заето въ присѫщитѣ на градоветѣ професии.

Още по характерна става картината, като се вематъ въ съображение даннитѣ за 1936 г. За жалость, тѣзи данни сѫ събрани не споредъ начина, легналъ въ основата на сведенията отъ 1910 и 1926 година. Все пакъ отъ тѣзи данни става ясно, че заетитѣ въ земедѣлието активни лица сѫ останали само 719 души, докато тѣзи въ индустрията сѫ 468 д., въ съобщенията и прѣносъ — 148 д. на обществени служби — 226 д. и т. н. Въ случая се показва изненадващия фактъ, че въ 26 години категорията на земедѣлцитѣ (заедно съ сроднитѣ имъ професии) отъ 81·3% спада далечъ подъ 40%; а ако можеха да се съпоставятъ даннитѣ отъ 1936 г. съ тѣзи отъ годинитѣ преди прокарване на централната желѣзница, биха се получили още по-изразителни резултати.

Къмъ всички тѣзи данни трѣбва да се прибавятъ още следнитѣ факти: изчезването на носиитѣ, появата на читалищенъ кинематографъ, на частна лѣчебница, изчезването на народнитѣ пѣсни и замѣната имъ отъ нови съ съвсемъ другъ жанръ; по-нататъкъ отъ значение е обстоятелството, че Левски вече има трима лѣкари, единъ ветеринаренъ лѣкарь, 2 зѫболѣкари, 2 фармацевти и т. н.

Значителни постижения сѫ осѫществени и въ областьта на благоустройството. Има поставени бордюри и шосейна настилка на доста много улици, а улица „Царь Борисъ III“ е павирана напоследъкъ

отъ гарата до отвждъ пазарището. За това павиране сж изразходвани около 3 милиона лева, а за прокарания въ 1938 г. водопроводъ — кржгло 4 милиона. Отъ 1937 г. насамъ Левски има обилна електрическа енергия, получавана отъ инсталацията на Итало-българското дружество.

Но за да се развие Левски съ такъвъ бързъ темпъ, има значение и самото му транспортно-географско положение. Разположено и на важенъ шосеенъ кръстопжть, селото е отдалечено доста много отъ околнитѣ градове. Така, отъ Свищовъ отстои на 45 клм., отъ Плѣвенъ и Никополъ по на 50 клм., отъ Търново — на 60 клм. приблизително. Като така, Левски се явява много изгодно пазарно срѣдоточие на населението отъ една околность, чийто радиусъ е срѣдно около 22—26 клм. Това е спомогнало да се развие той като пазарно срѣдище; и ако въ тази обширна елипсовидна пазарна зона има конкурентъ, той е само Павликени.

Всички изброени до тукъ дадености и постижения показватъ, че и Левски се е оформилъ като бързо напредващо и получаващо градски обликъ селище. Процесътъ на това огражданяване е най-изразителенъ въ периода 1921—30 година. Забавенъ въ първитѣ 5 години на изтеклото десетилѣтие, поради продължителната стопанска криза, този процесъ отново се възстанови въ нормалния си видъ презъ последнитѣ четири години, когато се извършиха редъ важни обществени, градоустройствени и частни строежни работи.

Напредъкътъ на Левски има много общи черти съ този на Павликени. Този напредъкъ става най-ясенъ като се съпостави селището, въ днешния му видъ, съ околнитѣ села, много отъ които били нѣкога по-голѣми, а днесъ оставатъ назадъ отъ него не само по броя на жителитѣ си, но и по стопанска структура и външенъ обликъ.

Най-после, като потвърждение на тази мисъль може да послужи следното сравнение: населението на България презъ интервала 1900/1934 г. е нарастнало съ 64 %, а населението на Левски — съ 143 %. По-нататъкъ заслужава внимание фактътъ, че въ интервала 1910/1934 Свищовъ е показалъ намаление на броя на жителитѣ си съ 10.8%, а Севлиево и Никополъ — респективно съ 10.7% и 10.6%.

Въ заключение може да се изтъкне, че съобразно голѣмината си Левски днесъ се явява сравнително важенъ събирателенъ и разпредѣлителенъ стокообмѣненъ пунктъ, съ сравнително доста развита индустрия — обстоятелство, важащо въ по-голѣма или по-малка степень за всички набелязани за проучване гари.

5. ПАВЛИКЕНИ

А. ПРЕДИ ПРОКАРВАНЕ НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Подобно на Левски, преди Освобождението Павликени било изключително турско село, макаръ че носело християнско название. Къмъ 1877 год. то наброявало около 300 кжщи, голѣма часть отъ които били малки и даже наподобявали цигански кжщурки. Все пакъ, като голѣмо селище, то имало джамия. Освенъ това, ползувало се съ особени привилегии на мѣстно самоуправление. Крепостнитѣ актове (тапии) се издавали отъ мѣстния бей, който прибиралъ и беглика. Такова мѣстно самоуправление се простирало и на надъ Бѣла-Църква Михалци и Стамболово. Това свидетелствува за здрави още останки отъ феодаленъ режимъ.

При идването на руситѣ въ 1877 год. голѣма часть отъ мѣстнитѣ

турци избѣгали къмъ Шуменъ и други мѣста на Източна България; наскоро, обаче, тѣзи турци започнали да се връщатъ и да продаватъ имотитѣ си на много низки цени (по 2—3000 гроша цѣлъ имотъ отъ нѣколко десетки декара работна земя, дворъ и кжща). Първоначално дошлитѣ тукъ заселници били отъ Дрѣновско и Габровско, а после започнали да се заселватъ пришълци и отъ полскитѣ села, като напримѣръ отъ Михалци, Дичинъ, Бѣла-Църква, Лесичери, Ресенъ, Бѣляковецъ и други. Все пакъ, броятъ на жителитѣ на селото презъ 1880 год. билъ всичко 580 души — брой, който отговаря на около 190—200 кжщи. Отъ това става ясно, че селото е изгубило около $^1/_3$ отъ броя на жителитѣ си — изселници турци. По сжщото време Левски има вече двойно повече жители. По времето на прокарването на централната желѣзнопжтна линия и дветѣ села иматъ приблизително сжщия брой жители. Следъ 1900 година Павликени показа по-добъръ темпъ на развитие и населението му се увеличава по-бърже, като съ малко надвишава и днесъ това на Левски.

Стопанскиятъ и общественъ битъ до края на миния вѣкъ билъ напълно селски. Търговията имала твърде ограничени размѣри. Продажбата на жити ставала въ Свищовъ. Отъ тамъ се набавяли всички колониални, текстилни, желѣзарски, дъскарски и други стоки, като почесто самитѣ домакинства си набавяли направо стокитѣ оттамъ презъ пазарни дни, а по-нарѣдко се снабдявали чрезъ мѣстни търговци. За слабото развитие на мѣстната търговия по това време говори и обстоятелството, че до 1895 год. имало тукъ само единъ манифактуренъ магазинъ, 3—4 кръчми-бакалници и то всички съ твърде слаби обороти. Въ сжщото време Бѣла-Църква имала надъ десеть дюкяна.

Търговията съ яйца, водена отъ нѣкои разградски търговци е била сжщата като тази, която се практикувала въ Левски — яйцата се купували било срещу заплащане, било срещу сапунъ и нѣкои други стоки, като се слагали направо въ коли, настлани съ ръжена слама. Наченкитѣ на яйчарска търговия въ модеренъ стилъ се слагатъ едва въ 1902 год. — три години следъ привършване на централната желѣзнопжтна линия.

Културниятъ битъ билъ още въ началото си. Първоначално училище било открито въ 1884 год., къмъ него въ 1906 год. се придава прогимназия. Читалище било основано въ 1894 год. До 1892 год. Павликени било срѣдище на околия.

Б. СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕ НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

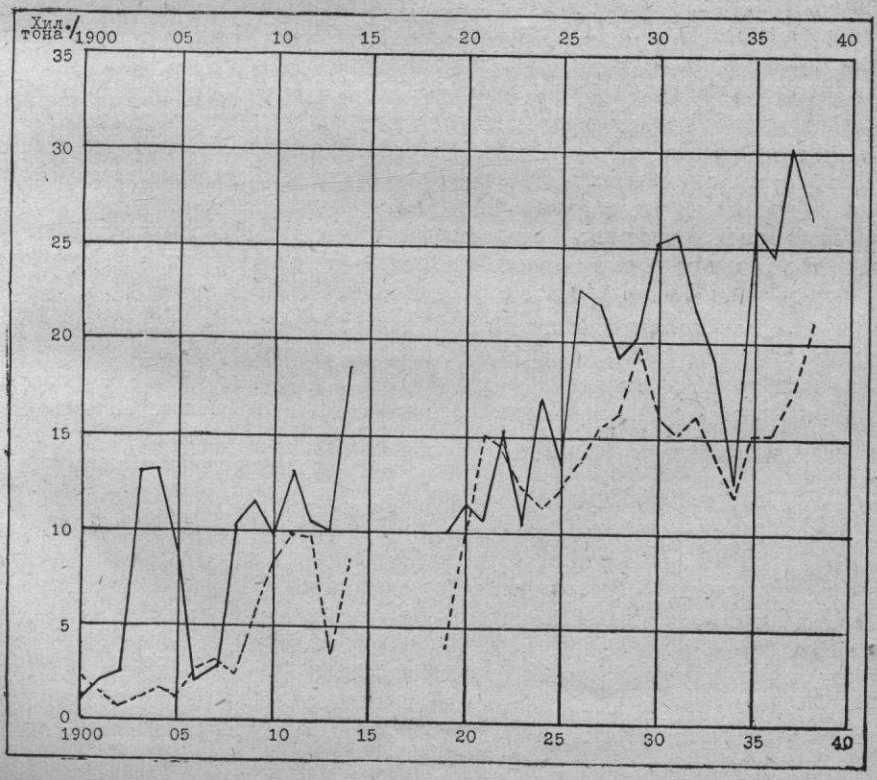
Годината 1899 е повратна точка въ стопанския и културно-общественъ животъ и на Павликени. Това е епохата, въ която се сложи основата на този процесъ, който въ продължение на 3 десетилѣтия придаде градски видъ и сжщность на много земедѣлски села, представляващи преди това сборища отъ скромни, често даже и първобитни кжщурки.

Понеже разглежданата желѣзнопжтна линия е носитель на този процесъ, следва да се изследва нейното въздействие върху сточнитѣ обороти, които сж стимулъ и мѣрило за стопанскотото развитие, още повече, въ случаи като настоящия. Приведенитѣ по-долу данни даватъ представа за хода на сточния трафикъ, като за по-голѣма нагледность сж дадени четири по-типични трилѣтия (срѣдни аритметични):

години	изпратени тона	получени тона	всичко тона
1900/2	2711	1536	4247
1910/12	11154	9408	20562
1927/29	20837	17329	38166
1936/38	27084	18197	45281

Като допълнение се привеждатъ таблица и диаграма за сточния трафикъ на Павликени за периода 1900—1938 година.

Години	Изнесени тона	Внесени тона	Години	Изнесени тона	Внесени тона
1900	1,302'96	2,203'41	1922/23	15,649	14,863
1901	3,402'54	1,456'20	1923/24	10,361	12,396
1902	3,426'96	948'36	1924/25	17,049	11,331
1903	13,015'65	1,172'64	1925/26	13,471	12,469
1904	13,196'08	1,736'89	1926/27	22,934	13,969
1905	8,340'14	1,346'41	1927/28	22,047	15,577
1906	3,120'94	2,816'91	1928/29	19,022	16,467
1907	3,943'47	3,117'32	1929/30	21,442	19,933
1908	10,176'69	2,490'41	1930/31	25,329	16,323
1909	11,588'98	5,595'67	1931/32	25,749	15,175
1910	9,862'03	8,559'49	1932/33	21,879	16,356
1911	13,095'66	9,836'72	1933/34	19,134	14,219
1912	10,503'06	9,828'04	1934	12,629	11,887
1913	10,083'32	3,503'14	1935	26,026	15,344
1914	18,812	8,523	1936	24,552	15,438
1919/20	10,231	3,926	1937	30,429	17,851
1920/21	11,948	10,040	1938	26,272	21,303
1921/22	10,787	16,021			



Както Левски, така и Павликени е преди всичко износна гара. Независимо отъ бързото развитие на самия износъ, трѣбва да се подчертае, че Левски е отнелъ голѣма часть отъ непосрѣдния за Свищовъ житенъ районъ, като е прибралъ за експортъ не само земедѣлскитѣ произведения на селата, намиращи се южно отъ централната линия, но и отъ такива, които сж на сѣверъ отъ нея и лежатъ не много далечъ отъ самия Свищовъ. Така напримѣръ, селата Сломеръ, Батакъ, Караисенъ, Горна Студена и други, заемащи плодородния югоизточенъ дѣлъ на Свищовска околия, днесъ търгуватъ много повече съ Павликени, отколкото отъ Свищовъ, който е тѣхенъ административенъ центъръ, и съ който сж били свързани много дълги години. Централната линия повлия въ случая благоприятно за създаване бързъ и износенъ пласментъ, а отъ своя страна това доведе до намаление на земедѣлскитѣ задължения къмъ банки и частни лихвари.

Погрѣшно би било, обаче, да се смѣта, че Павликени и Левски оставатъ маловажни като разпредѣлителни срѣдища, т. е. като импортни гари. Макаръ, че трафикътъ на разтоваренитѣ стоки редовно показва по-малки количества, отколкото сж натоваренитѣ за износъ, вънъ отъ съмнение е, че натоваренитѣ стоки сж най-често по-низки по стойность отъ разтоваренитѣ, които сж предимно индустриални и други подобни стоки.

Павликени е важенъ разпредѣлитель и доставчикъ за мануфактурни и колониални стоки за голѣми дѣлове отъ Търновска, Севлиевска и Свищовска околия. Понастоящемъ Павликени получава мануфактурни стоки главно отъ София, колониални — отъ Варна, едра и дребна желѣзария — отъ Русе и ги разпраща на богатъ и добре заселенъ районъ, чийто радиусъ е срѣдно 30—40 клм., и който има население надъ 70—80,000 жители. По-рано дъски се внасяли отъ Румъния презъ Свищовъ, а днесъ се употрѣбява почти изцѣло родопски дървенъ строителенъ материалъ.

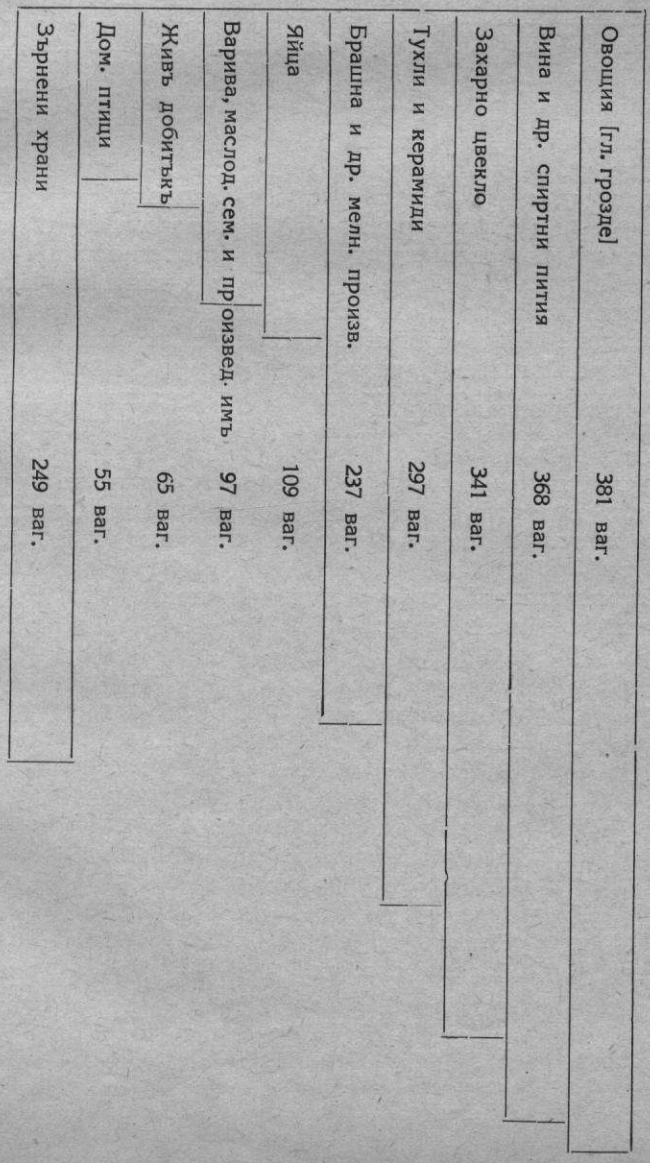
Срѣдище на обширна и плодородна земедѣлска околность, Павликени години подредъ е показвалъ много голѣмъ износъ на зърнени храни; но въ последнитѣ десетина години картината и тукъ се значително промѣни. Забелязва се характерниятъ за цѣлото наше стопанство процесъ на развитието на пазарностьта на много стоки. Доколко този процесъ се отнася до Северна България, той получава особено изразителенъ видъ на Павликени.

Една отъ характерноститѣ на това явление е намалението на дѣла на зърнени храни въ общия извозъ. Друга особеность е увеличаването и разнообразяването на перата на извоза; трета особеность е квалификацията на стоката. Всичко това въ настоящия случай е свързано и съ значително разширение на събирателната область и на пазаритѣ на пласирането. Цѣлия този комплексъ отъ процеси става ясенъ отъ следващитѣ данни:

Въ 1901 г. сж били натоварени на гара Павликени 3,403 тона стоки. Отъ това количество на зърненитѣ храни сж се падали 1912 тона, или 56·2%; презъ 1911 г. сж натоварени вече 13,096 тона стоки, отъ които 8,006 тона (60·3%) се падатъ на зърненитѣ храни; но въ натоваренитѣ за 1937/38 г. срѣдно 28,350 тона стоки, равни на 2,258 вагона срѣдно, на зърненитѣ храни се падатъ само 249 вагона, или всичко 11·2%, докато на останалитѣ стоки се падатъ 88·8%. Като най-важни артикули, изнесени презъ тѣзи две години могатъ да се посочатъ:

	Вагони
Овощия (главно грозде) . . .	381
вина и други напитки . . .	368
захарно цвекло	341
зърнени храни	249
тухли и керамиди	297
брашна	237
яйца	109
варива и маслодайни растения	97
живъ добитъкъ	65
домашни птици	55

Като допълнение се привежда тукъ една диаграма, отъ която става по-изразителенъ привесътъ на новитѣ видове стоки, излѣзли по своето значение далечъ напредъ предъ зърненитѣ храни.



Повечето отъ визиранитѣ стоки сѫ почти изцѣло пазарни. Така напримѣръ, съ стопроцентова пазарность (или поне съ 90 процентова) сѫ десертното грозде, захарното цвекло, соята, въ голѣма степень слънчогледътъ, рапицата, а други иматъ пазарность около 50%. Сравнена съ пазарностьта на зърненитѣ храни, която въ повечето случаи и мѣста у насъ рѣдко надвишава 50%, настѫпилата промѣна е,наистина, много рѣзка и типична. Тя се допълва и отъ обстоятелството, че Павликени изнася и доста много фабрикати, като: брашно, керамиди, тухли, кревати, растителни масла и др.

Голѣмиятъ дѣлъ на захарното цвекло трѣбва да се обясни съ голѣмия капацитетъ на севернобългарската захарна индустрия, този на соята — съ добре организирания германски пазаръ, който изцѣло поглъща цѣлото производство отъ тази култура; голѣмиятъ износъ на грозде произхожда отъ околноститѣ на Павликени, на първо мѣсто отъ Бѣла-Църква. Относно винаta трѣбва да се подчертае голѣмото относително тегло, което има Сухиндолъ въ севернобългарската винарска търговия. Износниятъ пунктъ на Сухиндолъ е Павликени.

Срещу тѣзи така разнообразни изнасяни стоки, Павликени, както се спомена, е и важенъ разпредѣлителенъ центъръ, особено на индустриални, колониални, строителни и други артикули. Павликени получава годишно не по-малко отъ 15,000 тона най-разнообразни стоки, болшинството отъ които се пласиратъ въ близкитѣ му и далечни околни села. Самото село има прекрасно уредени магазини, нѣкои отъ които сѫ вече много тѣсно специализирани — обстоятелството, което говори за силно напреднала диференциация на нуждитѣ и изобщо за увеличение на сѫщитѣ до размѣри, каквито се срѣщатъ въ напредналитѣ и богати градове Като примѣръ може да се посочи и обстоятелството, че една голѣма павликенска търговска кѫща въ пазарни дни прави редовни обороти отъ по нѣколко стотинъ хиляди лева. Интересно е още и това, че първо мѣсто по тонажъ заематъ каменнитѣ вѫглища (надъ 4000 тона годишно) — фактъ, който се обяснява съ индустриализацията на селото и съ популяризирането на каменнитѣ вѫглища като домашно гориво, толкова повече, че близката околность, подобно на по-голѣмата часть на цѣла Дунавска България, нѣма достатъчно гори.

Отъ пристигналитѣ срѣдно годишно презъ 1937/38 г. най-видно мѣсто заематъ следнитѣ стоки:

	тона
Каменни вѫглища . . .	4247
Соль	1632
Дървенъ строителенъ матер.	1474
Варива	1461
Фуражни растения (само 1937)	1150
Циментъ и хидравл. варь .	1020
Пшеница	972
Дърв. горивенъ материалъ .	770
Петролъ (газь)	672
Дървени тѫглища . . .	458
Желѣзо	367
Петролни деривати . . .	332
Желѣзни издѣлия и машини	187
Ръжь	180
Захарь	169

Вънъ отъ голѣмия вносъ на каменни вѫглища, за който се даде вече едно кратко обяснение, заслужава да се изтъкне и вносътъ на пшеница, като материалъ за мѣстнитѣ мелници, и този на варива — главно соя отъ околнитѣ гари, които иматъ за събирателенъ пунктъ Павликени. Презъ 1937 г. се е наложилъ и голѣмъ вносъ и на тревенъ фуражъ. Почти всички останали стоки сѫ индустриални, колониални и пр., които не се произвеждатъ въ Павликени и близкия му стопански районъ. Тѣ, както и голѣми количества мануфактурни, галантерийни, дребни и други стоки, се разпредѣлятъ отъ павликенскитѣ търговци въ обширния районъ на това централно селище.

Тѣзи нѣколко обстоятелства вече ясно говорятъ, че предпоставкитѣ за ограждането сѫ налице. Видно мѣсто като такъвъ факторъ заема и токущо споменатата индустриализация. Днесъ Павликени има индустрия, макаръ и малка. Като по-видни предприятия могатъ да се посочатъ: 1) Мелница „Крепость“, основана 1906 г., 2) Мелница „Мусалла“, основана въ 1908 г., 3) Фабрика за цигли и тухли — къмъ предприятието „Крепость“, 4) Привилгирована креватна фабрика Дечеви, 5) Оцетна фабрика, основана въ 1939 г., 3 маслобойни и десетки занаятчийски предприятия.

И тукъ успоредно съ стопанския напредъкъ е вървѣлъ, макаръ и по-бавно — и културниятъ. Въ 1925 г. се завърши хубавата и голѣма сграда на гимназията, по-късно се откри земедѣлско училище, отъ 1927 г. функционира земедѣлско опитно поле, има частни салони за кино и театъръ. Вънъ отъ присѫщитѣ и необходими за всѣки градъ учреждения, Павликени има още и отлично уредена кооперативна болница, нѣколко частни клиники, както и кооперации: клонъ отъ Кооперативната централа „Напредъ“, отъ Районния съюзъ на Земедѣлскитѣ кооперации, Популярна банка, Кредитна кооперация, мобилна кооперация „Изгрѣвъ“ и пр.

Съ създаването на интензивенъ и диференцираненъ стопански животъ, населението на Павликени започва да расте. Този ръстъ е бързъ и неуклоненъ — нѣщо, което се вижда отъ следнитѣ данни за броя на жителитѣ:

Година	Жители	Увелич. %	Година	Жители	Увелич. %
1880	580		1910	2375	309.5
1887	1192	105.4	1920	3028	453.1
1892	1314	126.6	1926	3306	573.1
1900	1744	200.6	1934	4627	697.8
1905	1961	238.5			

Накратко, въ продължение на 54 години, населението е увеличило броя си около 7 пѫти, докато това въ страната се е приблизително удвоило, а въ недалечнитѣ Свищовъ, Търново, Никополъ и Бѣла едва се е увеличило съ нѣколко процента, или пъкъ даже не е показало и увеличение.

Ако се вникне по-обстойно въ приведенитѣ данни, ще се разбере, че първото голѣмо увеличение на населението, именно въ интервала 1880—1887 г. се дължи както на това, че този интервалъ е седмогодишенъ, докато другитѣ сѫ изобщо петгодишни, но общо и на това, че тогава се извършваше заселването на Павликени съ пришълци-българи. Съ други думи, тогава има реставриране на броя на жителитѣ отпреди Освобождението. Бързото увеличение въ последнитѣ две десетилѣтия трѣбва да се обясни отчасти и съ обстоятелството, че отъ околнитѣ села става концентриране на работна ржка въ Павликени, а

това е типиченъ примѣръ на урбанизация, макаръ че административно Павликени е все още село.

Ако измѣнението на ръста на жителитѣ на едно селище е, така да се каже, количественъ критерий за неговото развитие, то промѣнитѣ въ професионалния съставъ сж добъръ качественъ критерий на тѣзи промѣни, които се вършатъ въ стопанския му и общъ битъ. За жалость, липсватъ данни отпреди прокарването на централната линия, но знае се, че тогава не по-малко отъ 90% отъ жителитѣ на селото сж се препитавали съ земедѣлие и сроднитѣ му нѣколко малки занаятия. Въ последствие, картината се измѣня така (данни за активното население):

	1910	%	1926	%
Земедѣлие, селско стоп., ловъ и риболовъ . .	863	69.9	1425	65.5
Индустрия (вкл. мини, кариери, солници и занаяти)	131		319	
Съобщения и преносъ	42		91	
Търговия, банки, кредитъ	96		182	
Общест. служби (граждан. военни и своб. професии)	60	30.1	116	37.5
Домакинска работа и домашна прислуга . . .	18		24	
Служащи, надничари и работ. съ неопред. занаятие	—		4	
Други неизвестни професии и лица безъ занаятие	4		25	

Фактътъ, че само въ 16 години неземедѣлското население се е увеличило съ 14.4% за смѣтка на земедѣлското, самъ говори за голѣмата социална трансформация, която се върши въ нѣкогашното чисто земедѣлско село. Разполагаемитѣ данни за 1936 година не сж работени точно по начина, легналъ въ основата на преброяванията въ 1910 и 1926 г.; Затова даннитѣ отъ тази година не могатъ да се съпоставятъ безъ уговорка съ току що изложенитѣ по-горе. Но тѣ се привеждатъ въпрѣки това, сами на себе си. Ето какъвъ е професионалниятъ съставъ за тази година споредъ регистритѣ на павликенската община (отнасятъ се само до самото село Павликени, безъ другитѣ села, спадащи въ общината му):

Земедѣлци	561
чиновници	189
работници	225
търговци	163
занаятчии	210
свободни професии	35
други	31
всичко	1404

Тѣзи данни показватъ че напоследъкъ земедѣлското население е само 40% отъ всички жители (активни). Въ подобенъ темпъ е ставала социалнопрофесионалната дислокация и въ Левски. За забелязване е, че разглежданиятъ процесъ е сравнително по-бавенъ, отколкото въ Мездра; но това е лесно обяснимо, като се има предвидъ, че въ противовесъ на Мездра, Левски и Павликени сж били отъ по-рано доста голѣми земедѣлски села, съ обширни и много плодородни землища. Като така, земедѣлскиятъ елементъ показва по-голѣма устойчивость въ броя си.

Съ увеличение броя на жителитѣ и съ промѣнитѣ на стопанския битъ, наложи се измѣнение на голѣминатa и очертанията на самото село, както и въ вида и размѣра на строежитѣ. Характерно е, че при

седмократно увеличение на населението, площьта на селото едва ли се е увеличила два пѫти. Това явление показва, че населението се е сгѫстило около 3½ пѫти — нѣщо, което се дължи преди всичко на увеличението на самитѣ размѣри, или по-точно на кубатурата на отдѣлнитѣ сгради.

Очертанията на селото презъ първитѣ години следъ Освобождението се включватъ до самитѣ два потока, които минаватъ презъ Павликени въ югоизточна посока. На западъ селището е стигало до къмъ сегашнитѣ площади: „Славейковъ", „19 февруарий" и „Св. Кирилъ и Методий". На изтокъ селото е стигало наблизу до предназначеното за болница мѣсто. По времето на прокарване на централната линия селото се е било вече разрастнало малко на западъ, а съ единъ два квартала — и на изтокъ, отвѫдъ северното отъ дветѣ поточета, наречено „Гюръ-чешме" (южното е „Изворитѣ").

Следъ това вече започва разширение на югъ къмъ гарата, както и на юго-изтокъ. Въ района на гарата единъ отъ раннитѣ заселници е купилъ твърде много мѣста, голѣма часть отъ които и до днесъ сѫ непродадени и незастроени. Въ всѣки случай, около гарата изникнали много нови сгради, повечето отъ които сѫ съ чисто стопанско предназначение. Ценитѣ въ търговскитѣ квартали достигнаха въ последнитѣ години по около 4—500 лв. за квадратенъ метъръ, а жглови и особено добре разположени мѣста, се оценяватъ значително по-високо. Така напримѣръ, едно жглово мѣсто, намиращо се на източната страна на „Площада на победитѣ", е продадено неотдавна по 2000 лв. кв. м, заедно съ една полумасивна постройка.

Повишението на ценитѣ не е необяснимо, като се знае, че днесъ магазини и занаятчийници има вече съ стотици, докато въ 1895 г. е имало само единъ манифактуренъ магазинъ, 3—4 кръчми и бакалници. Едва въ 1900 г. Дончо Робовъ отъ Свищовъ открива първиятъ голѣмъ магазинъ за търгуване съ колониалъ и др. на едро и дребно. Набавянето на стока ставало отъ Свищовъ съ кираджии. Първитѣ 5—6 години такива стоки продължавали да се доставятъ отъ Свищовъ, а къмъ Варна тогава се отправяли главно зърненитѣ храни, докато Варна къмъ 1908—10 г. взела привесъ и въ доставкитѣ. По сѫщото време Русе има привесъ въ доставкитѣ на мануфактурни стоки, но следъ войнитѣ голѣмъ дѣлъ се пада и на София.

На така скѫпитѣ вече мѣста се застрояватъ по-високи и солидни сгради, а освенъ това, освенъ жилищнитѣ сгради, има вече и много, които сѫ съ специално предназначение. Солидностьта на сградитѣ и предназначението имъ се вижда отъ следнитѣ данни, отнасящи се за 1936 година (общинска статистика).

Сгради — всичко

Жилищни 889, отъ които:		Магазини	239
паянтови	239	Дюкяни	180
масивни	124	Работилници	272
полумасив.	526	Фабрики	7
		Мелници	2
		Хотели	2
		Ханове	4

Разпредѣление на сградитѣ по предназначение:

(Дирекция на статистиката)

	1900 г.	1934 г.
а) само за живѣене		
Обикновени кжщи	215	720
хотели и ханища	—	6
други	2	83
б) за живѣене и за:		
учреждения, училища, църкви и др.	6	12
работилници, фабрики, дюкяни, кръчми и фурни .	9	116
хамбари, яхъри, плѣвни и за др. цели	22	68
в) само за:		
работилници, фабрики, дюкяни, кръчми, фурни и складове за стока	9	116
хамбари, яхъри, плѣвни и за др. цели	384	741

Тѣзи числа показватъ, че: а) отъ прокарването на желѣзнопжтната линия насамъ сж почти изцѣло въведени масивнитѣ и полумасивни строежи; б) броятъ на стопанскитѣ сгради (не жилищни, а предназначени за производствени, търговски и други цели) е вече около 36% отъ общия брой на всички сгради. Само тѣзи два факта говорятъ достатъчно ясно за бързото огражданяване на Павликени.

И действително, по голѣмата часть отъ селото има вече градски изгледъ. Характернитѣ за селата плетища, кирпичени сгради и огради, купи сѣно, обори, черни керамиди, непланирани и кални улици и т. н. — всичко това е вече рѣдкость, даже и липсва въ Павликени.

Отъ друга страна, атрибутитѣ на гради непрекъснато и повсемѣстно се налагатъ. Вънъ отъ масивнитѣ и планирани постройки, има още много характерности на града — това е устройството на улицитѣ. Още въ 1891 година сж били шосирани 2 клм. улици, въ 1895 — 1·5 клм. Но това сж преди всичко части отъ шосетата, минаващи презъ Павликени. Едновременно съ прокарване на централната линия били шосирани около 2 км. улици, въ 1904 — други два км., въ 1910 — 2½ км.

Поставянето на бордюри напредва главно следъ 1933 година. Отъ тогава до 1939 г. вкл. сж поставени 9,801 линейни метра бордюри. Отъ своя страна тѣ даватъ начало на поставяне на тротоари — а всичко това придава все повече и повече градски изгледъ на поселището. Въ това отношение Павликени има предимство предъ Горна-Орѣховица, кждето предъ благоустройственитѣ начинания се изправятъ старитѣ квартали, докато тукъ голѣма часть отъ селището се застроява на новъ теренъ. Още по-благоприятно е било положението при Мездра и Червенъ-брѣгъ, кждето изникнаха съвършено нови селища.

Отъ дотукъ изложеното става ясно, че процесътъ на огражданяването на Павликени се е развивалъ въ бързъ темпъ, като е изпревавилъ въ нѣкои отношения Левски. Все пакъ, налага се да се прави разлика между Павликени и Левски отъ една страна, които показватъ

процеса на трансформиране, чрезъ в р а с т в а н е на градскитѣ елементи — и Мездра и Червенъ-брѣгъ — отъ друга. Въ последнитѣ две селища елементътъ на в н е д р я в а н е на градския битъ въ една селска даденость липсваше. Но и въ единия и другия случай се дойде до създаване на градски типъ, който е почти общъ за двѣтѣ категории селища.

6. ГОРНА-ОРѢХОВИЦА

А. ПРЕДИ ПРОКАРВАНЕ НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Въ противовесъ на разгледанитѣ дотукъ селища, Горна-Орѣховица и преди прокарването на централната желѣзнопѫтна линия е била градъ; и ако този градъ се включва, макаръ и кратко въ настоящето проучване, това се прави съ цель да се установи въ общи черти степеньта и вида на влиянието на една желѣзнопѫтна линия върху по-нататъшното развитие на единъ вече напредналъ и оживенъ стопански г р а д с к и центъръ.

Още отъ турско време Горна-Орѣховица е била важно търговско и занаятчийско срѣдище, което наброявало навѣрно около 5—6 х. жители. Часть отъ тѣхъ били турци, но повечето се изселили още презъ 1877 и въ следващитѣ я години.

Преди Освобождението Горна-Орѣховица била важно търговско срѣдище, чиито сдѣлки се вършели въ много широкъ районъ. Така, горноорѣховски търговци продавали балкански стоки, особено ракия отъ Пиротъ до Тулча, а въ самия градъ е имало редовенъ петъченъ пазаръ, който билъ посещаванъ отъ селяни, не само отъ близката околность, но и отъ такива отъ Поповско, Еленско, Търновско, даже и Севлиевско. Старозагорци се снабдявали съ дунавска риба, чрезъ Горна-Орѣховица. Понеже селянитѣ идвали отъ голѣми разстояния, налагало се е да преспиватъ и затова се открили отдавна още голѣми ханове, като напримѣръ: Габровски ханъ на Рахнеолу, Лѣсковски ханъ, Минчевски ханъ, Баньоолу, Тончевъ ханъ, както и Евтимъ Поповъ, Боню Пусталовъ, Иванъ Ганевъ Чолаковъ, баба Стоеница Киранова и др. Много оживена е била търговията съ добитъкъ, а съ нея е била свързана и една мѣстна промишленость — производството на пастърми и наденици. Въ това отношение заслужава да се спомене предприятието на Братя Сотирови, въ което се колѣли годишно до 1000 едри добитъка. Такива частни кланици е имало нѣколко. Търгуването съ сурови кожи, свързано съ това кланично дѣло, било много оживено. Голѣмъ обсѣгъ и масщабъ е показвало житарството, а яйчарството било слабо.

Преди да се прокара централната линия, Горна-Орѣховица отдавна била известна като голѣмъ житенъ пазаръ. Въ есенни пазарни дни пристигали до 2000 коли, натоварени съ жита. Поради липса на свободни складове, житата се натрупвали въ всички незаети помѣщения. Изпращането на жита ставало въ две посоки: едни за балканскитѣ околии: Дрѣновска, Габровска и Еленска, а други за износъ. Последнитѣ се отправяли презъ Полски-Тръмбешъ за Свищовъ, откждето се претоварвали за Галацъ и Браила. Въ епохата до Освобождението, даже и до постройката на централната желѣзница, голѣми събирателни пазарища на зърнени храни е нѣмало наблизу. Така, въ района отъ Разградъ до Плѣвенъ се явявала като най-важно срѣдище Горна-Орѣховица. Появата на нови пазари — гари отне тази монополна роля на Горна-Орѣховица.

Занятитѣ били много оживени. Особено били застѫпени: абаджийството, обущарство, чехларство и царвуларство, кожухарство, медникарство и желѣзаро-коларство.

Всички тѣзи данни говорятъ въ полза на схващането, че въ доосвободителната епоха Горна-Орѣховица била съвсемъ не земедѣлско срѣдище, каквито бѣха досега разглежданитѣ нѣколко пункта (или е имала сравнително малко жители, занимаващи се изцѣло съ земедѣлие или по-точно съ — градинарство и лозарство), а е имала стопанския строежъ и общъ битъ на нашитѣ балкански занаятчийски срѣдища, съ значителенъ вече отенъкъ на търговски елементъ, подобенъ на този на дунавскитѣ градове. Следователно, въ случая следва да се установи въздействието на желѣзницата върху единъ развитъ вече еснафско-търговски центъръ.

Следъ Освобождението, въ първитѣ двадесеть години, картината не показва особено промѣни, доколкото се отнася до стопанския животъ. Въ замѣна на по-голѣмитѣ свободи и подобренията въ градската политика, настѫпва неблагоприятното въздействие на новитѣ условия, преди всичко на намаление на пазаритѣ и особено конкуренцията на чуждата фабрична промишленость. Все пакъ, Горна-Орѣховица показва значителна издържливость, и положението на стопанството е, може да се каже, стационерно. Броятъ на жителитѣ показва бавно увеличение, което въ всѣки случай е почти паралелно съ това, което показва изобщо населението на страната. Но положението се измѣня

Б. СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕТО НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—ВАРНА

Промѣнитѣ, настѫпили следъ тази година (1899г.), намиратъ отражение и въ ръста на населението. Това се вижда отъ следнитѣ данни:

год.	жители	%	год.	жители	%
1880	5071				
1887	5689	12·2	1910	7117	40·3
1892	5743	13·2	1920	7868	55·1
1900	6812	34·3	1926	8674	71·1
1905	6818	34·4	1934	8770	72·3

Тѣзи цифри показватъ, че Горна-Орѣховица е имала на три пѫти бързо повишение броя на жителитѣ си, а именно: 1) непосрѣдно при и следъ постройката на желѣзнопѫтната линия София—Варна. Това се обяснява съ прииждането на много нови служащи и чиновници въ голѣмата нова гара, заемаща централно положение въ желѣзнопѫтната ни мрежа; 2) следъ 1910 г., когато се откри захарната фабрика и 3) следъ 1920 година, когато настѫпи възстановителниятъ периодъ въ нашето стопанство и когато се откриха нѣкои нови предприятия въ Горна-Орѣховица. Въ останалитѣ години, обаче, приръстътъ е много слабъ. Нѣщо повече, изселването всрѣдъ известни слоеве бѣше почти масово явление. Така напримѣръ, централната линия спомогна много да се развиятъ нови пазарни срѣдища, каквито сѫ Павликени, Ресенъ, Стражица и пр. А известно е, че тѣзи нови стопански центрове отнеха значителни части отъ стопанския районъ на Горна-Орѣховица. Отъ не по-малко значение е и продължаването на линията Русе—Търново (построена въ 1900 г.) къмъ Стара-Загора (1912 г.). Съ това Горна-Орѣховица и Търново трѣбваше да изпитатъ сѫщото, което стана съ Мездра, следъ като се продължи желѣзнопѫтната линия презъ Враца за Ломъ и Видинъ. Съ продължаването на тази

линия къмъ югъ, за много отъ предбалканскитѣ жители идването въ Горна-Орѣховица и Търновско започна да става безпредметно. Товаренето и разтоварването на стоки ставаше вече въ Дрѣново, Трѣвна, Дебелецъ, Габрово и пр., а не въ Търново и Горна-Орѣховица. Вмѣсто локалния обмѣнъ на полски съ планински произведения и вмѣсто посрѣдничество на Горна-Орѣховица въ широкия имъ обмѣнъ, настжпи прѣко търгуване отъ балканскитѣ гари съ останалитѣ далечни гари на страната.

Къмъ всичко това се прибави и откриването на линията Горна-Орѣховица—Лѣсковецъ, която сжщо отне отъ трафика на първата гара.

Тѣзи обстоятелства се привеждатъ, за да се корегира твърдението, че Горна-Орѣховица е почерпила а б с о л ю т н а полза отъ прокарването на линията. Като единъ допълнителенъ доказъ за неправилностьта на последната мисъль се привежда тукъ едно сравнение за ръста на населението на този градъ и ръста на населението на България, при база 1900 = 100.

	1900	1905	1910	1920	1926	1934
Горна-Орѣховица	100	100	105	116	127	129
България	100	108	116	130	146	163

За да не се изпадне въ едностранчивость, трѣбва да се подчертаятъ двете обстоятелства, които се изтъкнаха при съответното разглеждане на нѣколкото предшествуващи гари, напр. Червенъ-брѣгъ.

Отъ друга страна, неправило би било да се смѣта, че безъ постройката на желѣзнопжтната линия Горна-Орѣховица само би спечелила — даннитѣ за броя на жителитѣ въ 1880, 1887, 1892 отъ една страна, и тѣзи отъ годинитѣ следъ 1900 говорятъ достатъчно ясно, че темпътъ на увеличението на броя на жителитѣ е все пакъ по-бързъ, следъ като е била прокарана линията.

Но за този бавенъ ръстъ на населението на Горна-Орѣховица е мѣродавна една причина отъ мѣстно естество. Градътъ, и особено намиращатата се на 2 км. северно отъ него гара, сж разположени всрѣдъ една твърде гжсто населена околность. Селищата въ тази околность сж изобщо голѣми и отстоятъ отъ гарата на много малки разстояния. По тази причина, голѣма часть отъ желѣзнопжтнитѣ работници, чиновници, служащи и пр., както и работницитѣ отъ фабрики и други заведения, като занаятчийски работилници, магазини и пр., идватъ само за работа въ града и главно гарата, като вечерь се връщатъ въ селата, кждето се числятъ като жители. Очевидно, при това положение градътъ не може да нараства много бърже, а околнитѣ селища представляватъ отчасти негови стопански предградия.

При разглеждане на сточния трафикъ на гара Горна-Орѣховица се хвърля въ очи следниятъ фактъ: трафикътъ, особено количеството на пристигащитѣ стоки, расте много бърже. Въ сжщото време, обаче, количеството на стокитѣ, които сж пристигали още въ първитѣ години на направата на централната линия, не расте много, а по-скоро става едно надстрояване надъ тази повече или по-малко стабилна маса. Надстройващиятъ елементъ сж цвеклото и вжглищата. Но тѣ не сж прѣка търговска стока, тѣ не постжпватъ въ търговскитѣ складове и магазини, за да се разпръснатъ изъ околията, а се отправятъ направо въ фабричнитѣ складове за преработка, респ. горене. Това е единъ характеренъ моментъ, който много допринася за обяснението на въпроса за сравнително слабия приръстъ на населението.

Както и въ предшествуващитѣ случаи, така и тукъ се привеждатъ данни за общия сточенъ трафикъ на 4 избрани трилѣтия. Тѣзи данни даватъ представа за бързия ходъ на този трафикъ :

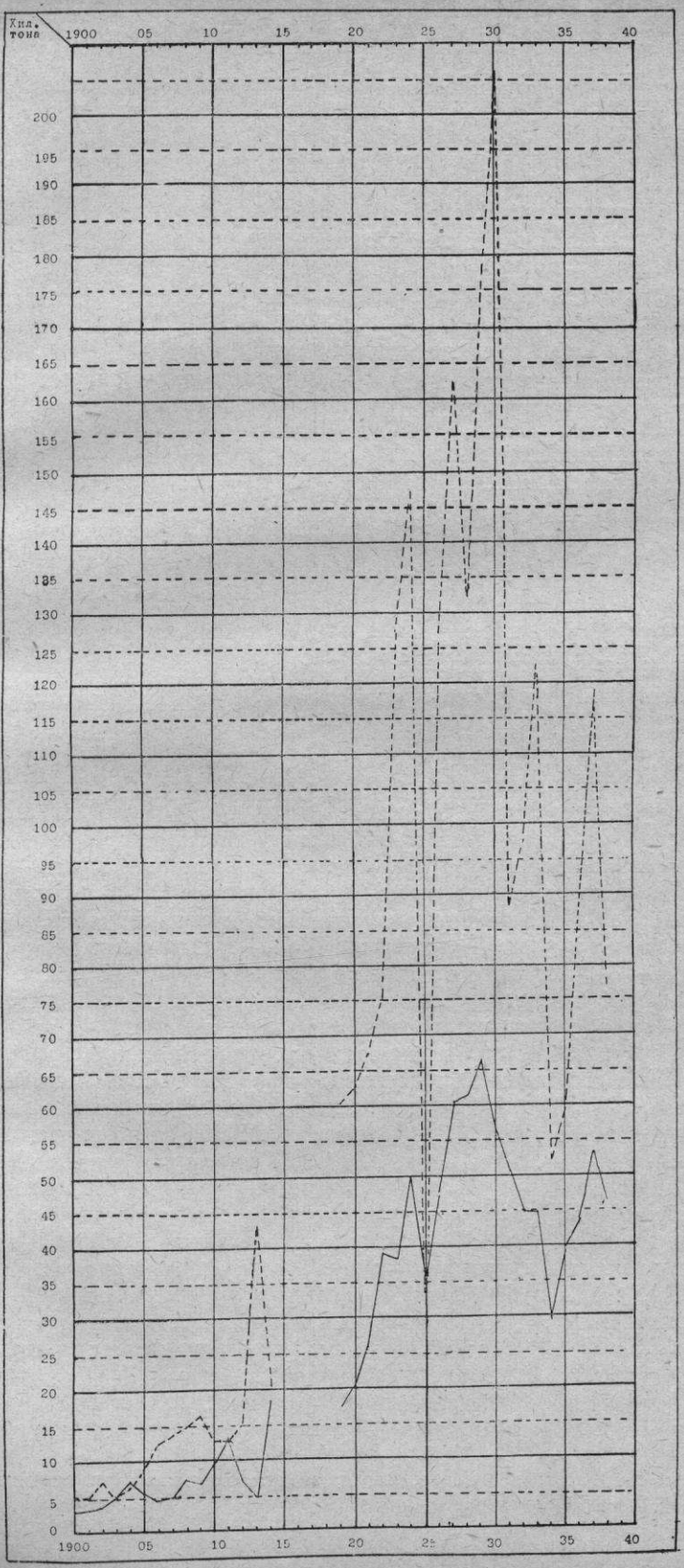
Год.	Изпратени тона	Получени тона	Всичко тона
1900/2	3451	5832	9283
1910/12	12947	13726	26673
1927/29	76833	156300	233123
1936/38	47817	93670	141477

Следващитѣ таблица и диаграма даватъ представа за хода на сточния

Години	Изпратени тона	Пристигнали тона	Години	Изпратени тона	Пристигнали тона
1900	3,082'72	5,279'65	1922/23	39,382	75,958
1901	3,384'49	5,176'49	1923/24	38,651	126,958
1902	3,886'86	7,039'48	1924/25	50,117	147,413
1903	5,175'40	5,153'39	1925/26	35,535	31,954
1904	7,205'31	6,292'25	1926/27	47,902	127,339
1905	5,545'92	8,231'38	1927/28	60,752	162 571
1906	4,227'57	12,228'99	1928/29	61,260	132,116
1907	4,651'46	13,862'22	1929/30	67,010	174,472
1908	7,704'26	14,451'07	1930/31	56,489	205,268
1909	6,857 78	16,057'48	1931/32	50,514	87,716
1910	9,671'74	12,827'57	1932/33	44,944	97,945
1911	13,399'81	13,072'12	1933/34	44,981	123,152
1912	7,768'99	15,278'09	1934	28,899	51,613
1913	4,612'02	43,582'99	1935	38 925	60,295
1914	18,378	20,579	1936	43,883	84,812
1919/20	17,703	60,534	1937	53,438	119,201
1920/21	20,454	62,896	1938	46,312	76,966
1921/22	26,832	67,577			

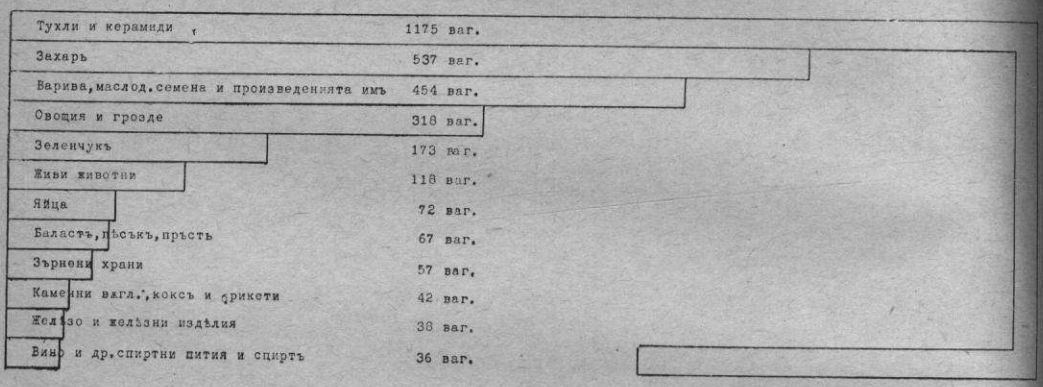
трафикъ отъ откриването на централната ж. п. линия до 1938 г. вкл. Отъ тѣхъ личи първиятъ значителенъ подемъ на подвоза на стоки въ 1913 г., временния упадъкъ следъ тази година — презъ свѣтовната война — и новиятъ подемъ следъ тази война. Колебанията въ количествата, обаче сж необикновено голѣми — обстоятелство, чиито причини трѣбва се търсятъ преди всичко въ нееднократнитѣ конфликти между цвеклопроизводители и захарни фабрики. Отъ тази диаграма се вижда още, че Горна-Орѣховица се очертава като една вносна гара, чиито износъ по количество крайно рѣдко стига 50% отъ подвоза.

По отношение на зърненитѣ храни Горна-Орѣховица днесъ е слабоекспортна гара, а по отношение на брашното — силноимпортна. Но положението при откриването на централната линия и въ първитѣ години следъ него е било друго. Така напримѣръ, въ 1901 година гара Горна-Орѣховица е натоварила за извозъ 3,384 тона стоки, отъ които 1,158 тона се падатъ на зърненитѣ храни (главно царевица) — процентно съотношение 34·2. Вънъ отъ това, натоварени сж 270 тона брашно — 8% отъ общия извозъ. Други важни пера сж били вина и ракии (12·3%), яйца (12·3%), трици, зеленчукъ, бира, добитъкъ и пр.


Хил. тонн
1900
05
10
15
20
25
30
35
40
200
195
190
185
180
175
170
165
160
155
150
145
140
135
130
125
120
115
110
105
100
95
90
85
80
75
70
65
60
55
50
45
40
35
30
25
20
15
10
5
0

Въ 1911 г. при натоварени 13,400 тона, първо мѣсто заематъ вече не зърненитѣ храни, а тухли и керемиди съ 40·8%, второто се пада на зърнени храни — 2,013 тона, съ 15%. Третото се пада на вина, оцетъ и бира — 10·3%, а четвърто о — на цвекло и каша, отправени за новата тогава софийска захарна фабрика (9·3%). По важность следватъ: яйца, дървенъ материалъ, зеленчукъ и пр. Явно е, че много сѫществени промѣни още не сѫ настѫпили, съ изключение на извоза на тухли, керамиди, захарно цвекло и каша.

За двулѣтието 1937/8 г. срѣдно сѫ и з в о з е н и количествата представени на тази диаграма:



Макаръ, че даденитѣ въ нея данни сѫ не въ тонове, а въ вагони, става ясно, че зърненитѣ храни сѫ вече на 9-то мѣсто, а първитѣ мѣста се заематъ отъ идустриалнитѣ керамически стоки и отъ захарьта. И третото мѣсто, което обхваща преди всичко кюспе, спада къмъ индустриалнитѣ стоки. Следъ това е гроздето и нѣкои зеленчуци — стоки, чиито извозъ е свързанъ съ трансформацията на земедѣлието. Другитѣ износни артикули повече или по-малко запазватъ своето мѣсто, но спадане показва товаренето на вино и други спиртни пития. Това трѣбва да се обясни главно съ въвеждането на десертни сортове грозде, съ конкуренцията на други лозарски срѣдища и съ обстоятелството, че ракията на балканскитѣ мѣста се товари вече не презъ Горна-Орѣховица, а отъ гари близки до производителнитѣ срѣдища.

Другояче е поставенъ въпросътъ съ п р и с т и г а щ и т ѣ на разглежданата гара стоки. Презъ 1901 год. отъ 5,176 тона пристигнали стоки, на горивни дърва се падатъ 1,610 тона, или 31·4%, а на дървенъ строителенъ материалъ — 958 тона, т. е. 18·4%. Съ други думи, тѣзи два вида материали, които почти изцѣло нѣматъ п р е д н а з н а ч е н и е за производствени цели,[1] заематъ крѫгло 50% отъ общото количество разтоварени тукъ стоки. Почти сѫщото може да се изтъкне и за следващитѣ по важность стоки, а именно: мануфактурни и колониални стоки (7·2%), желѣзо и произведенията му (5·8%), спиртъ, яйца и брашно, захарь и пр. Подвозътъ на каменни вѫглища по това време представлява само 3.4% отъ общото количество на натоваренитѣ стоки.

Отъ тѣзи данни става ясно, че въ тази епоха Горна-Орѣховица е още само търговско-разпредѣлително срѣдище. Известни отклонения представя положението въ 1911 г. — т. е. въ навечерието на

1 Частъ отъ горивнитѣ дърва, обаче, се отправятъ за тухларницитѣ и керамидарницитѣ.

Балканската война. И тукъ на първо мѣсто сж горивнитѣ дърва. Отъ 13082 т. получени на гарата стоки, на тѣзи дърва се падатъ 2957 т., или 22%, следъ които сж по редъ разни мануфактурни и колониални стоки (13%), каменни вжглища — 11·7% — 1546 т. срещу 174 т. въ 1901 г.; следватъ вино, оцетъ и пиво (8·3%), соль, яйца, петролъ, захарь, циментъ, и хидравлическа варь, трици, спиртъ и др. Търговията съ добитъкъ сжщо показва известенъ напредъкъ.

Тукъ се забелязва разнообразяване на артикулитѣ, които се разтоварватъ; една характерна промѣна е увеличението на дѣла на вжглищата. Все пакъ, вносътъ представя въ голѣмата си маса блага за непосрѣдна консумация, а не за преработка. Ако пъкъ има преработка, тя е предимно занаятчийска и на нея сж подложени сравнително малко сурови и полуготови материали.

Положението следъ 1912/13 година се измѣня почти веднага. Съ отваряето на захарната фабрика започна типичната надстройка на трафика на подвозванитѣ стоки, като заедно съ това се стига до необикновено голѣми увеличения на този трафикъ. Това се вижда отъ следнитѣ данни (както и отъ съответната диаграма).

ТАБЛИЦА

за брутното количество на разтоваренитѣ стоки и за разтоваренитѣ захарно цвекло и каменни вжглища на Гара Горна-Орѣховица за 8 години.

Година	Всичко разтоварени стоки	Разтоварено зах. цвекло		Разтоварени кам. вжглища		Общо
	тона	тона	%	тона	%	%
1930/31	204,957	129,905	63·5	46,242	22·6	86·1
1931/32	87,388	41,939	47·9	22,257	25·4	73·1
1932/33	96,978	48,417	49·9	25,281	26·0	75·9
1933/34	122,977	76,485	62·2	24,923	20·2	82·4
1934	22,592	—	—	7,764	34·3	34·3
1935	60,138	26,150	43·5	14,615	24·3	67·8
1936	40,781	9,172	22·5	12,390	30·4	52·9
1937	119,074	76,458	64·2	24,326	20·5	84·7

Отъ таблицата се вижда, че подвозътъ на захарно цвекло е билъ подложенъ на необикновено голѣми колебания. Въ нѣкои години той е спадалъ до нула, въ други е достигналъ 130,000 хиляди тона. Въ връзка съ него е показвалъ, макаръ и не такива голѣми, колебания и подвозътъ на каменни вжглища, необходими главно за захарната фабрика.

Вънъ отъ тѣзи два главни артикула, подвозътъ на останалитѣ стоки е повече или по-малко стабиленъ. Този подвозъ характеризира Горна-Орѣховица като търговско разпредѣлително срѣдище отъ срѣдно голѣмъ мащабъ. Той е около 20,000 тона годишно, което я поставя задъ Червенъ-брѣгъ и не много напредъ отъ Левски и Павликени.

Оттукъ следва изводътъ, че Горна-Орѣховица мжчно може да даде този бързъ темпъ на натрупване на търговски капиталъ. Затова пъкъ индустриалниятъ капиталъ показва напредъкъ, обаче голѣмата часть отъ дивидентитѣ му се отправятъ за чужбина.

Индустриализацията на Горна-Орѣховица почива не толкова на основата на суровитѣ мѣстни материали, а на три други бази:

1) Изгодно транспортно-географско положение, позволяващо евтинъ и бързъ подвозъ на сурови, горивни и други материали.

2) Гѫстонаселена и съ разнобразни нужди околность, която има твърде голѣмъ купувенъ капацитетъ и

3) Обилна, ловка и евтина работна рѫка.

Възъ основа на тѣзи три начала се изгради тукъ една разнообразна индустрия, която се представя отъ около 15 разни предприятия. Най-важнитѣ тукашни промишлени предприятия сѫ следнитѣ:

1. Захарна фабрика — грамадно предприятие, основано непосрѣдно преди Балканската война. Освенъ производството на захарь, тази фабрика работи още и: гликоза, вѫгледвуокисъ, спиртъ, цигли, фаянсови плочки, изкуственъ ледъ и притежава фабриката за бонбони „Орбисъ".

2. Други две цигларо-тухларски фабрики — „Мизия" и „Арх. Козаровъ".

3. Фабрики „Металургия А. Д." и „Стефанъ Раевъ" — за производство на лозарски пръскачки, печки и др.

4. Фабрика „Малка Загорка" — за тютюневи издѣлия.

5. Механическа креватна работилница на Велиз. Калевъ.

6. „Родина" — памукопредачна и бояджийска фабрика на инж. Ивановъ.

7. Две кожарски фабрики — на Ник. Мариновъ и на Кожухаровъ. Произвеждатъ и луксозни кожи.

8. Консервна фабрика на бр. Манови (бивша „Янтра").

9. Дъскорѣзници и дърводѣлници „Колдъсъ, А. Д." и на Пан. Тотевъ.

10. Гайгеръ и Пенчевъ — машинна фабрика.

11. Шилдеръ и Мариновъ — механическа работилница.

12. Автокаросерийна механическа работилница „Русчуклиитѣ".

13. Кооперация „Малина" за безалкохолни напитки.

14. Нѣколко (отъ 5 до 6) содолимонадени работилници, както и нѣкои по-дребни предприятия и стотици занаятчийски работилници.

Естествено, най-голѣмо предприятие е захарната фабрика, която въ време на работната кампания ангажирва много стотици работници. Голѣма часть отъ приходната страна на общинския бюджетъ на града се покрива отъ облагането на това голѣмо и притежаваще разнообразни клонове предприятие.

Забележително е, че мелничарството не е застѫпено съ нѣкое поедро предприятие и Горна-Орѣховица не изнася абсолютно никакви партиди брашна. Напротивъ въ трилѣтието 1935/37 сѫ внасяни срѣдно годишно 894 тона брашно. Колкото се отнася до зърненитѣ храни, въпросътъ е поставенъ другояче: презъ сѫщото трилѣтие сѫ изнасяни срѣдно годишно 595 тона жита, срещу които сѫ внасяни срѣдно годишно 1961 тона. Характерното, обаче, е, че измежду изнесенитѣ зърнени храни първо мѣсто държи пшеницата, а измежду внесенитѣ, които сѫ 4 пѫти повече, първо мѣсто е на царевицата, а именно: отъ 1961 тона, падатъ се на царевицата 1817 тона, или 92·7%. Всичкото това количество, представляващо надъ 120 вагона, е предназначено за фабрикация на меласа (и отъ тамъ за спиртъ) — въ особенъ отдѣлъ на захарната фабрика. Всичко това показва, че въ дѣла на подвозванитѣ стоки, суровитѣ материали, предназначени за индустрията, иматъ още по-голѣмо участие.

Износътъ на жита отъ Горна-Орѣховица е спадалъ почти постоянно. Той, впрочемъ и по-рано не е билъ на особено голѣма висота. Спадна, обаче, и износътъ на нѣкои други земедѣлско-скотовъдни произведения — и всичко това въ полза на съседни гари, като Стражица, Павликени, Трѣмбешъ и пр. Това наложи изселването на нѣкои търговци къмъ тѣзи нови жизненоспособни срѣдища, срещу което процентно се увеличи работническото и чиновническо население. Като така, въ голѣма степень, постоянно повтаряното твърдение, че Горна-Орѣховица се обърнала отъ търговско-занаятчийско срѣдище въ индустриално-чиновническо, е основателно. Тукъ има и една друга особеность: има стотици работещи, които по социално положение сж чиновници, а по професия — работници; това сж многобройнитѣ машинисти, шлосери, техници, електротехници и други, които влагатъ труда си въ и около гарата и особено много въ желѣзнопжтното депо. Действително, мнозина живѣятъ въ фондовитѣ жилища при гарата, но броятъ на приходящитѣ отъ околнитѣ села пакъ остава много голѣмъ.

Както въ предшествуващитѣ случаи, така и тукъ, сж дадени данни за професионалния съставъ на горноорѣховското активно население.

	1910	1926
Земедѣлие и селско стопанство, ловъ и риболовъ	403	392
Индустрия (вкл. мини, кариери, солници и занаятия)	1103	1666
Съобщения и преносъ	252	377
Търг., банки, кредитъ	649	677
Обществени служби (граждански, военни и свободни професии)	257	399
Домак. работа и домашна прислуга	221	150
Служащи, надничари, работници съ непълно опредѣлено занятие	31	163
Други неизв. професии и лица безъ занятие	113	162

Темпътъ на промѣнитѣ не е много бързъ. При типичната професионално-стопанска структура на Горна-Орѣховица, не може да се очаква това стихийно измѣнение въ съотношенията на принадлежащитѣ къмъ разнитѣ професии, както това е въ повечето отъ разгледанитѣ до сега селища. Все пакъ, процесътъ и тукъ се задълбочава и излага на яве следнитѣ характерности:

1. Заетото въ земедѣлие населението намалява, както абсолютно, така и относително (тукъ се касае повече до лозарско-градинарското население).

2. Заетитѣ въ индустрията показватъ, напротивъ, голѣмо увеличение. Тукъ, обаче, влизатъ и занаятчиитѣ; но тъй като се знае вече, че тѣхното число въ най-добъръ случай е стационерно, очевидно е, че числото на индустриалнитѣ работници расте.

3. Ангажиранитѣ въ съобщенията и преносъ, които сж преди всичко желѣзнопжтниятъ персоналъ по движението, показватъ сжщо така увеличение на броя си.

4. Числото на търговцитѣ остава пропорционално неизмѣнено — много характерно явление, за което по-рано се спомена.

5. Заетитѣ въ обществените служби показватъ голѣмо увеличение на броя си.

Тѣзи нѣколко констатации показватъ, че трансформирането на Горна-Орѣховица отъ занаятчийско-търговско срѣдище[1] въ чиновни-

---

1. Кратка характеристика на главнитѣ занаятчийски браншове и настжпилитѣ въ тѣхъ процеси се дава въ следнитѣ редове, отъ които става ясно, че прѣко или косвено, желѣзницата е изиграла роль за измѣнение на сжществуващото до тогава положение:

Обущарството, съ изникване на нови пазарни срѣдища, като Тръмбешъ, Павликени и други, започва бавно да запада, още повече, че въ последното десетилѣтие се появиха на всѣкжде гуменитѣ обуща, сандали, царвули и пр. Сжщото може да се каже и за абаджийството, което трѣбваше да отстжпи мѣсто на модерното шивачество, тъй като модата се наложи въ широки кржгове. Памукчийството — работенето на антерии и ватени елеци — загуби много, особено следъ появата на машинното плетачество (трикотажъ).

Упадъкъ следъ Освобождението е почувствувало и пастърмаджийството, тъй като суватитѣ въ Свищовско постепенно изчезватъ поради унищожаването на меритѣ. Развитото горноорѣховско строене на коли бѣше трайно и стабилно, докато се развие следъ войната автомобилния и камионенъ превозъ. Въ последствие и то западна, още и за това, че новитѣ желѣзни каруци сж здрави и не се налага вече такъвъ строежъ на все нови и нови коли. Като конкурентъ на Горна-Орѣховица въ последнитѣ години се яви и Самоводене. Осезателенъ ударъ за бъчварството бѣше бързото разпространение на филоксерата, особено къмъ 1900 година и следъ нея. Тази болесть по лозитѣ доведе до много голѣмо намаление на производството на вино, а отъ тамъ — и до намаление на потрѣбностьта отъ бъчви. Подновяването на лозята предизвика възстановяване на производството, но стариятъ инвентаръ се указа почти достатъченъ, а пъкъ и голѣма часть отъ произведеното грозде е десертно.

Бакърджийството западна вследствие голѣмата конкуренция, вършена от търговията съ емайлирани, алуминиеви и тенекиени сждове. На мѣстото на мн гото бакърджийски дюкяни сега има само една работилница. Златарството п чувствува осезателно появата на златарскитѣ фабрики. Днесъ броятъ на златарскитѣ ателиета е малъкъ — спадналъ е на 3.

Въ по-малъкъ размѣръ това влияние се чувствува и въ другитѣ занаятчийски отрасли. Разбира се, появиха се нови занаяти, като тапицерство, декоративно бояджийство, работене модерни каросерии, графическо искуство и др., или пъкъ, както се вече спомена, настжпи трансформиране въ самитѣ занаяти, като напримѣръ, абаджийството и терзийството се обърнаха въ модерно кроячество, чехларството и папукчийството — въ обущарство и т. н.

Въпрѣки дветѣ обстоятелства, споменати напоследъкъ, горноорѣховското занаятчийство, както и това въ цѣлата страна почувствува влиянието на новото време предимно въ отрицателенъ, неблагоприятенъ смисълъ. Единъ отъ главнитѣ проводници на това влияние на новото време бѣше и желѣзницата. Тя повлия, разбира се, различно на различнитѣ занаятчийски отрасли. Така, напримѣръ, лозарството и свързаното съ него винарство и бъчварство не се повлияха неблагоприятно отъ прокарването на желѣзнопжтната линия. Не може да се каже, обаче, сжщото за коларството, което започна да прилага трайния желѣзенъ материалъ, а подобна е картината съ медникарството, което не можеше да се бори успѣшно съ модернитѣ внасяни, а въ последствие и наши сждове, така евтино подвозвани отъ желѣзницитѣ. Въвеждането на разнитѣ машини въ занаятитѣ ги трансформира, а въ индустрията — повлия за бързото имъ упадане.

Може да се приеме, че желѣзнопжтното строителство, взето въ широкъ смисълъ, е повлияло на занаятитѣ повече неблагоприятно, отколкото благоприятно. Тукъ думитѣ „широкъ смисълъ“ се употрѣбяватъ нарочно, защото желѣзницата, като носитель на новото, е носитель и на новия вкусъ, който въ много случаи

ческо-индустриално, макаръ и въ не много бързъ темпъ, е въ ходъ. Както се изтъкна по-рано, тази трансформация е въ прѣка връзка съ прокарването на желѣзнопѫтната линия София—Варна. Отъ известно значение е и обстоятелството, че околностьта е гѫсто населена и то съ предприемчиви и сръчни жители.

Процесътъ на това преобразуване щѣше да бѫде по-осезателенъ, ако градътъ не бѣше пострадалъ отъ катастрофалното земетресение презъ 1913 година. Това земетресение причини много голѣми щети, които трѣбваше да се поправятъ съ спестенитѣ готови срѣдства. Така стана едно бързо и непредвидено изразходване на натрупани вече по-голѣми или по-малки капитали, които иначе биха били вложени въ производителни цели

Отъ друга страна, земетресението подействува да се измѣни доста много и бърже физиономията на града. Построиха се нови сгради, които по стилъ и планъ се сѫществено различаваха отъ старитѣ паянтови и полумасивни постройки, имащи голѣми стрѣхи, издадени старинни еркери и т. н. Инакъ, тази промѣна въ града би настѫпила много по-бавно, отколкото въ разгледанитѣ до тукъ населени мѣста, тъй като въ последнитѣ се налагаха нови строежи, докато въ Горна-Орѣховица старитѣ биха могли да служатъ още дълго време. Като така, трѣбва да се приеме съ голѣмо основание, че промѣнитѣ, настѫпили въ облика на Горна-Орѣховица не сѫ изцѣло продуктъ на новонастѫпилитѣ частно икономически отношения и промѣни, а се дължатъ преди всичко на стихийна причина и на общинска благоустройствена политика

По отношение на неработения планъ на Горна-Орѣховица следва да се подчертае, че основната ядка е чаршийската часть, която се е оформила около центъра, кѫдето се срѣщатъ улицитѣ, водещи отъ разни посоки. Тукъ се пресичатъ пѫтищата отъ Лѣсковецъ—Елена, отъ Темниско, отъ Долна-Орѣховица, отъ гарата и отъ Търново. Постепенно създалата се тукъ чаршия е единъ комплексъ отъ малки неправилни квартали, съ постлани съ старинен калдъръмъ съ тѣсни и криви улици. Многобройнитѣ дюкяни — търговски магазини и занаятчийски работилници, както и хановетѣ и складоветѣ давали пулсъ на оживена стопанска деятелность — такава, каквато въ никой отъ досега разгледанитѣ пунктове не е имало.

Останалитѣ квартали на града, разположени концентрично около това жизнено стопанско ядро, сѫ почти изцѣло жилищни. Въ тѣхъ има само нѣкои квартални магазини и работилници. Като така, може да се каже, че въ Горна-Орѣховица, подобно на Свищовъ, но не въ такава степень, се е оформило едно cité, което е дирижирало стопанския животъ на града.

Тази централна часть е била настлана съ старъ едъръ калдъръмъ и едва следъ войнитѣ започна редовното приложение на изработения въ 1914/15 година планъ и постепенне на повече чакълни (шосейни) настилки. Въ 1921 г. започва и поставяне на повече бордюри, както и павиране на улица „Царь Освободитель“, която води къмъ гарата и Калтинецъ. Въ последствие, всички важни артерии, които водятъ за централния площадъ „Д. Измирлиевъ“, се павиратъ съ гранитни блокчета било изцѣло, било отчасти. Тази промѣна, съчетана съ построй-

---

се изразява като мода. Тѣзи занаяти, които можаха да се приспособятъ къмъ модата, останаха повече или по-малко жизнеспособни, а другитѣ, отличаващи се съ консервативность — западнаха.

ката на нови солидни и изискани сгради се извърши въ десетина години и създаде измѣнение на облика на тази градска часть до неузнаваемость.

Разпредѣление на сградитѣ по предназначение

	1900 г.	1934 г.
а) само за живѣене:		
обикновени кжщи	1194	1773
хотели и ханища	9	18
други	1	169
б) за живѣене и за:		
учреждения, училища, църкви и др.	18	23
работилници, фабрики, дюкяни, кръчми и фурни	152	184
хамбари, яхъри, плѣвни и за др. цели	64	74
в) само за:		
работилници, фабрики, дюкяни, кръчми, фурни и складове за стока	453	432
хамбари, яхъри, плѣвни и за др. цели	116	267

По настоящемъ Горна-Орѣховица има 119 км. улици, отъ които 3,200 м. сж павирани, 12,000 м. — шосирани, а 8,000 м. — покрити съ старъ калдъръмъ.

Горна-Орѣховица разширява площьта си почти въ всички посоки; но този ръстъ не е бързъ, нито е равномѣренъ. Въ последнитѣ години се чувствува разрастване къмъ северъ — въ посока на гарата, която отстои по права линия на около 1200 метра отъ северния край на града. Въ тази насока е ориентирана и строителната програма на общината. Разширението на града е доста бързо и къмъ западъ, но по-слабо къмъ истокъ. На югъ то е още по-слабо.

Имотитѣ повишаватъ доходностьта си. Това личи както отъ повишенитѣ продажни цени за мѣста и сгради, така и отъ високитѣ наеми. Повишението на ценитѣ на мѣстата действително не е било бързо изобщо, но въ централната градска часть — около площада — то е било съ усиленъ темпъ. Така напримѣръ, по настоящемъ малки жглови парцели се продаватъ на цена по 6—7000 лв. кв. метъръ. Сравнително високи сж ценитѣ и въ северната часть на града, а на югъ оставатъ много низки — всичко това въ връзка съ строителната ориентация на общината.

Мѣстата на самия площадъ задъ гарата, които преди да се построи желѣзнопжтната линия се продавали по 12 лева декара, сега струватъ по около 500 лв. квадратенъ метъръ или 500,000 лв. декара (при паритетъ 1:27). Малко по-отдалечени отъ тѣзи мѣста струватъ все пакъ по 100 лв. метъра, а тѣзи, които сж въ периферията на квартала около гарата достигатъ до къмъ 35 лв. за квадратенъ метъръ.

Високитѣ наеми довеждатъ не само до построяване на по-голѣми сгради, но и до друго явление, а именно: жители отъ Самоводене и нѣкои други близки села, купуватъ кжщи въ Горна-Орѣховица и ги даватъ подъ наемъ, като сами си живѣятъ пакъ въ селата.

Освенъ промѣната, която се наложи на много улици въ планиране и настилка, освенъ измѣнението на жилищния типъ, настжпиха

и други промѣни: Горна-Орѣховица се снабди въ 1920 година съ електрическа енергия за частично освѣтление отъ захарната фабрика, а по-късно — въ 1926 год. — се образува кооперация „Видѣлина", която уреди пълното електроснабдяване на града. По-зле е поставенъ въпросътъ съ водоснабдяването, тъй като опититѣ да се каптира водата въ мѣстностьта „Честово" излѣзоха неуспѣшни поради недостатъчния дебитъ.

Като оживенъ търговско-занаятчийски, а въ последствие и индустриаленъ центъръ, Горна-Орѣховица отдавна има свои стопанско-финансови институти, а именно: клонъ отъ БНБ и Б. З. К. Б., както и мѣстна Популярна банка, кооперации и др.

Градътъ притежава сѫщо така присѫщитѣ на всѣки по-важенъ нашъ градски центъръ културни учреждения, на първо мѣсто две основни училища, прогимназия и гимназия, освенъ това има девическо домакинско училище, желѣзаро-коларско училище и новоосновано градинарско училище. Още въ 1869 година е основано читалище „Напредъкъ".

Културниятъ уровенъ на населението намира своя изразъ преди всичко въ повишението на грамотностьта. Докато въ 1887 година тя е била само 39·3%, въ 1934 г. достига 78·8%, а безъ децата подъ 10 годишна възрасть — 90%. Въ сѫщата 1934 г. грамотнитѣ въ градоветѣ у насъ сѫ 69·5%, а безъ децата подъ 10 годишна възрасть — 81%. Ясно е, че въ това направление Горна-Орѣховица е отишла много напредъ. Една сѫществена причина е голѣмиятъ брой на чиновницитѣ. Вънъ отъ това, въ тази часть на страната грамотностьта е била характерна за голѣма часть отъ населението.

Битътъ на Горна-Орѣховица отдавна е билъ градски. Промѣната му се състои преди всичко въ модернизацията — стариятъ еснафски стилъ на живота отстѫпи на днешния по почти всички линии.

Всички тѣзи професионални и битови промѣни иматъ началото си най-вече въ прокарването на централната желѣзнопѫтна линия и въ обръщането на Горна-Орѣховица въ важенъ желѣзнопѫтенъ възелъ. Произлѣзлитѣ отъ това стопански, професионални и социални промѣни пъкъ бѣха основата на измѣненията, които настѫпиха въ общия битъ, и които още сѫ въ ходъ.

Ходътъ на тѣзи промѣни може да се проследи отъ следнитѣ данни, отнасящи се до професионалния съставъ на населението на Горна-Орѣховица:

	1910	1926	1934
1) Земедѣлие и селско стопанство, ловъ и риболовъ	403	392	570
2) Индустрия, вкл. мини, кариери, солници и занятия	1103	1666	2860
3) Съобщения и преносъ	252	377	1195
4) Търговия, банки и кредитъ	649	667	1654
5) Общ. служби (граждански, военни и свободни професии)	257	399	464
6) Домашна работа и дом. прислуга	221	150	1080
7) Служ. надничари, работници съ неточно опредѣлено занятие	31	163	800
8) Други неизв. професии и лица безъ занятия	113	162	

Преди да се пристѫпи къмъ разглеждане на тѣзи данни, трѣбва да се подчертае, че третата колона (сведенията за 1934 г.) се отнасятъ до цѣлото население въ града, докато за дветѣ първи колони се взема за основа само активното население. За насъ най-важни сѫ даннитѣ

за земедѣлското население, изразени всички въ проценти. Така, за тритѣ години процентътъ на земедѣлското население спада така: въ 1910 г. — 13·3%, въ 1926 г. — 9·8%, а въ 1934 г. — подъ 6·5% Тѣзи данни сами по себе си говорятъ, че въ самия градъ, макаръ и занаятчийски, стават дислокации. Тѣ биха били по-изразителни, ако имахме данни и за предшествуващитѣ десетилѣтия.

Въ заключение трѣбва да се изтъкне, че въздействието на централната желѣзнопжтна линия върху Горна-Орѣховица, съчетано и съ влиянието на напрѣчната на нея линия Русе—Стара-Загора, въпрѣки, че се касае до единъ отдавна сжществуващъ градски стопански центъръ, е голѣмо. То се състои преди всичко въ преобръщането на това селище отъ занаятчийско-търговско (въ старъ стилъ), въ модерно индустриално-чиновническо срѣдище. Трѣбва, обаче, да се подчертае, че този процесъ не е абсолютенъ и по-скоро въ случая има едно проникване и взаимно сраствне на старото съ новото. Друго явление, което заслужава да бжде посочено е измѣнението на земедѣлското стопанство подъ прѣкото влияние на желѣзницата. Това измѣнение отъ техническа гледна точка може да се нарече интензификация, а отъ стопанска — повишение на пазарностьта на произведенията.

7. ПОПОВО

А. ПРЕДИ ПРОКАРВАНЕ НА Ж.-П. ЛИНИЯ СОФИЯ — ВАРНА

Подобно на Горна-Орѣховица при прокарването на централната желѣзнопжтна линия Попово е било вече градъ. Презъ време на турското господство Попово е било село, известно подъ името Попкьой. Въ навечерието на Освобождението броятъ на жителитѣ ще да е билъ около 1500—1700 д., ¾ отъ които били турци. Въ подобна пропорция сж били турцитѣ и въ много отъ околнитѣ и съседни на Попово краища.

Следъ Освобождението значителна часть отъ турцитѣ се оттегля, като продава имотитѣ си на българи. Непосрѣдно следъ Освобождението се явили като закупувачи селяни отъ околнитѣ села, най-вече отъ село Свѣтленъ (тогава Аязларъ), които въ 1879, 1880 и 1882 г. на групи закупували турски имоти. По-късно се явили заселници и отъ балканскитѣ околии. Всички тия заселници били изключително земедѣлци. Външниятъ изгледъ и стопанско-културниятъ битъ били напълно селски. Попово въ първитѣ години следъ Освобождението става градъ, като се обръща и въ околийско срѣдище.

Но и като градъ Попово имало сжщиятъ селски хабитусъ. Въ 1880 г., при 1148 жители, Попово имало само 8 занаятчии, нѣколко бакали и кръчмари и само единъ търговецъ на едро. По сведения отъ мѣстни хора, къмъ 1883 г. селището е наброявало до 350 кжщи. Тѣзи сведения, обаче, изглеждатъ не много достовѣрни, защото на този брой кжщи отговарятъ най-малко 1500 ж., докато въ сжщото време жителитѣ сж били около 1200 (споредъ преброяването въ 1880 г. — 1148, споредъ това въ 1887 г. — 1241).

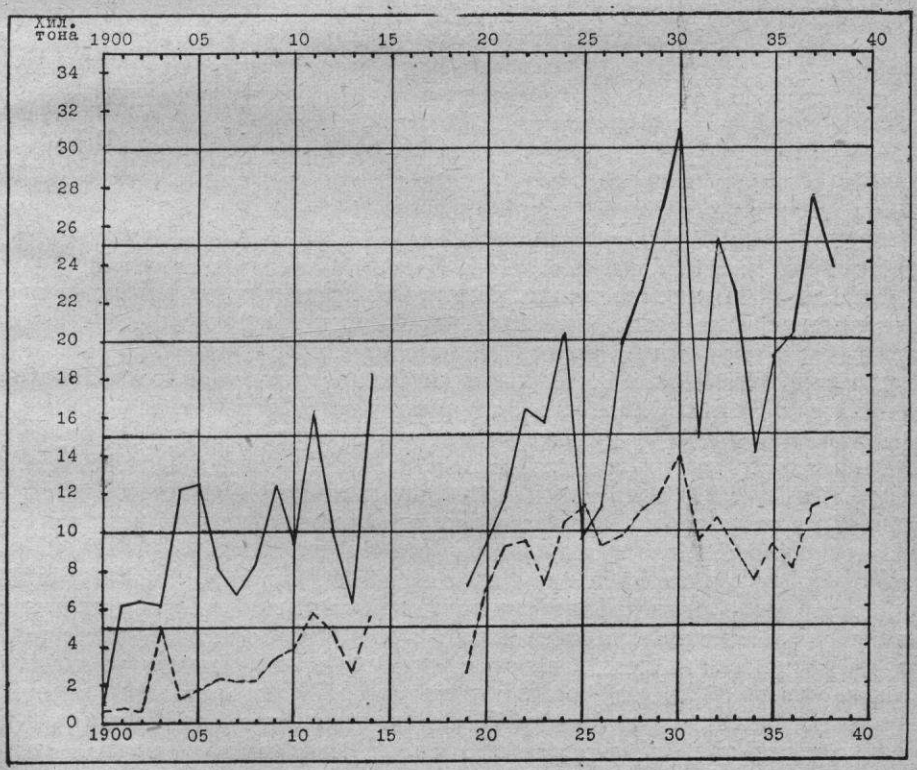
Търгувало се главно чрезъ Разградъ, но отъ значение билъ и голѣмиятъ тогава Ескиджумайски панаиръ. Самото Попово имало свой петъченъ пазаръ, който датира, може би, отъ срѣдата на 18 вѣкъ. Въ връзка съ събирането на пазаръ, тукъ се открили и ханове. Единъ отъ първитѣ ханове е билъ този на дѣдо Боню — отворенъ къмъ1876 г. Къмъ 1880 г. билъ открить ханъ — хотелъ „София“ отъ Колчо Колевъ, а въ 1895 г. — ханъ-хотелъ „Дунавъ“ — пакъ отъ сжщия. Тѣзи госто-

приемници сѫ били въ сѫщность най-обикновени ханове. Нито тѣ, нито нѣколкото магазини и работилници не сѫ могли да придадатъ на селището, макаръ и отчасти, градски изгледъ. И този селски изгледъ Попово щѣше може би да запази и досега, ако бѣше решено да се прокара централната линия презъ Свѣтленъ (тогавашното село Аязларъ).

Б. СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕ НА ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ СОФИЯ — ВАРНА

Ако прокарването на централната желѣзнопѫтна линия въ дотукъ разгледанитѣ пунктове се отрази неблагоприятно на дунавскитѣ ни пристанища, въ случая съ Попово неблагоприятното последствие се отрази върху Разградъ. Трафикътъ на гара Разградъ много чувствително се засѣгна отъ това, че се откриха нови стоварища на гаритѣ Борисово, Попово, Дралфа и Ески-Джумая (Търговище). Сега вече тѣзи гари започнаха да търгуватъ съ Варна, като намираха много по-голѣми изгоди въ тази си директна търговия.

Отъ поменатитѣ тукъ четири нови гари най-бързъ развой показа Попово. И тукъ централната линия съ единъ замахъ е пробудила спящитѣ стопански сили, като съ това се допринася много, както за общото стопанско развитие на страната, така и за трансформирането на Попово въ градъ въ пълния (а не само административенъ) смисълъ на думата.



Ходътъ на сточния трафикъ на Попово се вижда отъ следващитѣ данни за развитието на количествата на изпратенитѣ и получени стоки въ четири характерни трилѣтия (цифритѣ представятъ срѣднитѣ аритметични):

год.	Изпрат. тона	Получ. тона	Всичко тона
1900/02	4503	755	5258
1910/12	11995	4870	16865
1927/19	23112	10920	34032
1936/38	23664	10403	34067

Сточенъ трафикъ на гара Попово (въ т.)

Години	Изпратени тона	Получени тона	Години	Изпратени тона	Получени тона
1900	1,014'76	737'49	1622/23	16,476	9,550
1901	6,065'11	815'17	1923/24	15,700	7,229
1902	6,429'25	713'05	1924/25	20,439	10,361
1903	6,150'77	5,079'68	1925/26	9,575	11,473
1904	12,271'61	1,437'34	1926/27	11,425	9,135
1905	12,372'13	1,741'09	1927/28	19,951	9,791
1906	8,172'51	2,248'09	1928/29	22,584	11,097
1907	6,890'20	2,113'52	1929/30	26,802	11,872
1908	8,290'01	2,125'37	1930/31	31,999	13,931
1909	12,436'64	3,452'98	1931/32	14,887	9,483
1910	9,432'57	3,989'91	1932/33	25,110	10,725
1911	16,474'18	5,902'77	1933/34	22,560	8,997
1912	10,079'14	4,716'68	1934	14,000	7,354
1913	6,423'44	2,632'09	1935	19,154	9,284
1914	18,381	5,726	1936	20,324	8,068
1919/20	7,201	2,637	1937	27,520	11,162
1920/21	9,213	6,995	1938	23,128	11,979
1921/22	11,913	9,169			

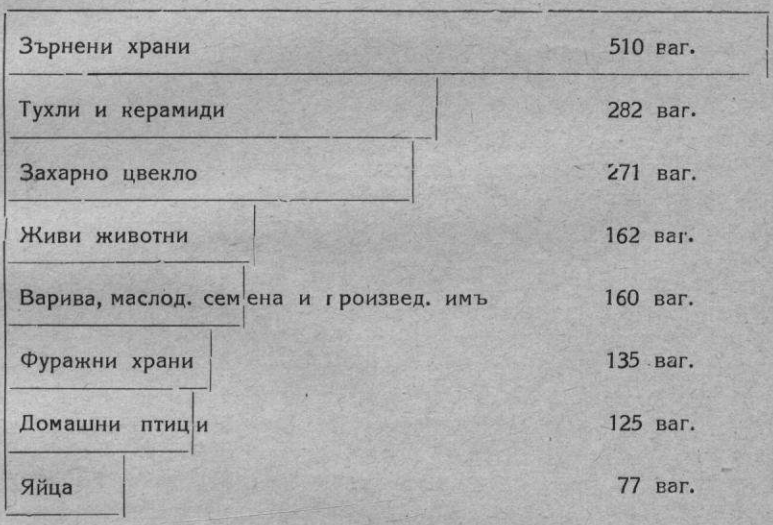
Както отъ краткитѣ данни за четиритѣ трилѣтия, така и отъ диаграмата става ясно, че Попово въ много по-голѣма степень е износна, отколкото вносна гара. Така, докато Мездра се очертава като гара, въ която вносътъ почти редовно превишава извозътъ по тегло, докато Левски и Павликени иматъ привесъ на натоваренитѣ стоки срѣдно 50—70%, тукъ а не липсватъ и години съ стопроцентовъ привесъ на теглото на натоваренитѣ презъ разтоваренитѣ стоки. Една отъ причинитѣ, съ които може да се обясни това явление, е значителниятъ брой на турцитѣ въ стопанския районъна Попово; а известно е, че турското население е съ значително по-ограничени нужди отъ българското.

Както повечето нови гари по централната линия, така и Попово първоначално е билъ стоварище почти изключително на зърнени храни. Това си положение Попово запазва до войнитѣ, обстоятелство, което говори за по-бавенъ ходъ на трансформиране на стопанството и частно на земедѣлието. Въ следвоеннитѣ години и тукъ пролича вече по-ясно настжпването на единъ по-бързъ темпъ въ този процесъ, но и до днесъ Попово има на първо мѣсто въ количествата на натоваренитѣ стоки пакъ зърненитѣ храни. Отъ всички поставени на разглеждане пунктове, това положение важи само за Попово и въ по-малка степень за Каспичанъ.

Въ 1901 г. сж били натоварени на гара Попово 6,065 тона стоки. Отъ тѣзи стоки се падали на зърненитѣ храни 5174 тона или 85·3%.

Презъ 1911 год. сѫ натоварени 16,474 т., отъ които на зърненитѣ храни се падатъ 13,534 т., или 82.0%. Колкото се отнася до периода 1937/8 година, трѣбва да се забележи предварително, че споредъ статистическото отдѣление при Дирекцията на желѣзницитѣ фигурираатъ общо натоварени за дветѣ години 4461 вагона; но не трѣбва да се забравя, че кръгло 1300 вагона сѫ натоварени въ повече въ месецитѣ октомврий и ноемврий 1937 г. въ връзка съ състоялитѣ се тогава въ Поповско маневри. Като така, може да се приеме, че нормалниятъ сточенъ трафикъ въ тѣзи две години е билъ около 3,100 вагона, или по 1550 вагона на година. При тази база, изнесенитѣ 510 вагона срѣдно съ зърнени храни представляватъ все пакъ 32.5% отъ общия брой на натоварените вагони.

Като най-важни натоварени за извозъ стоки могатъ да се посочатъ артикулитѣ, фигуриращи въ тази диаграма:



Отъ диаграмата се вижда, че въпрѣки първото мѣсто на зърненитѣ храни, и много други видове стоки сѫ предметъ на оживенъ превозъ — обстоятелство, което показва, че и тукъ пазарностьта на разнитѣ стоки е вече доста висока. За отбелязване е голѣмиятъ извозъ на тухли и керамиди, на маслодайни продукти и на фуражни храни. Това е свързано, както по-после ще се види, съ създаването на съответнитѣ фабрики — цигларни, както и маслодайни, като последнитѣ изнасятъ, освенъ масло, и кюспе за фуражъ.

Макаръ че внася два пѫти по-малко стоки, отколкото натоварва, Попово се явява и важенъ разпредѣлителенъ пазаръ за обширна, плодородна и богата околность, която може (именно като прѣка пазарна околность) да се очертае приблизително така: многожгълникъ, обхващащъ приблизително цѣлата Поповска околия съ население въ 1934 г. 73,971 души. Но освенъ това, къмъ поповския пазаръ гравитиратъ и села, които административно спадатъ въ други околии. Такъвъ е случаятъ съ селата Церовецъ и Костанденецъ, които, макаръ и въ Русенска околия, нерѣдко пазаруватъ въ Попово; Батембергъ, Тръстика и Сѣйдолъ, намиращи се въ Разградска околия, сѫщо сѫ свързани стопански и съ Попово; Семерци и Горна и Долна Златица, спадащи въ Омор-

тагска околия, както и спадащата въ Бѣленска околия Ломъ—Черковна и селото Николаево, намираще се въ Горно-Орѣховска околия, нерѣдко пазаруватъ въ Попово, макаръ че последнитѣ две работятъ много съ с. Теодосиево, Горноорѣховско.

Възъ основа на горнитѣ данни, може да се смѣтне, че Попово е разпредѣлителенъ пунктъ на единъ стопански районъ, който има не по малко отъ 80,000 жители. Презъ 1937/8 год. сж внесени въ Попово по желѣзницата срѣдно 11,563 тона разни стоки, отъ които на първо мѣсто заставатъ:

	тона
Каменни вжглища . .	3027
Дървенъ строит. мат. .	1084
Маслодайни семена .	974
Соль	773
Циментъ	673
Петролъ	478
Минер. масла и други петролни деривати . .	308
Варь	275
Брашно	175

Голѣмъ дѣлъ заематъ още мануфактурнитѣ, колониални, желѣзарски и други стоки. Първитѣ се доставятъ главно отъ София, прежди — предимно отъ Варна. Колониални стоки се получаватъ предимно отъ Варна, по-малко отъ Бургасъ. Дребна желѣзария се поржчва преимуществено отъ София, а едрата отъ Русе, евентуално отъ Свищовъ (главно метални плочи и тенекия).

Така Попово се очертава като най-важенъ разпредѣлителенъ пунктъ между Шуменъ и Горна-Орѣховица. Още по-важенъ като износенъ пунктъ, Попово показва много бързъ напредъкъ. Но за последния допринесе и индустриализацията му, която датира сжщо отъ времето следъ прокарване на централната линия. Главнитѣ индустриални предприятия на Попово сж следнитѣ:

1) Маслодайна фабрика „Кристалъ“ на Бр. Иванови; къмъ нея спада сега и основаната още въ 1908 г. отъ Каменъ Георгиевъ, 2) Цигларна фабрика, 3) Маслодайна фабрика „Олио“ на Бр. Доневи, 4) Заведението за текстилно бояджийство на трѣвненеца Боню х. Бояджиевъ, 5) Мелница на Иванъ Колчевъ, основана въ 1906 г., 6) Мелница на Бр. Кожухарови, 7) Плетачно заведение на Бр. Славови, основано въ 1914 г. и 8) Тютюнева фабрика, основана отъ Дим. Ганчевъ.

Освенъ тѣзи предприятия, има по-малки: столарски, содолимонадени, бояджийски и други предприятия.

Така се увеличи броятъ и процентътъ на активното население. Прииждането на заселници отъ околнитѣ села продължава, макаръ и не така бърже. Въ всѣки случай, отъ началото на индустриализирането си — срѣдно 1910 г. — до 1934 година, Попово е удвоило населението си, като отъ 2974 жители въ първата година, е достигнало въ 1934 г. 5234 жители.

Това пъкъ е имало за последица измѣнение на професионалния и социаленъ съставъ, измѣнение на бита и на самия обликъ на селището. Последната промѣна се чувствува въ градеца извънредно ясно отъ този, който го е посетилъ преди нѣколко десетилѣтия и днесъ. Тя се вижда както въ строежния типъ и стилъ, така и въ очертанията на самото селище.

Въ първитѣ години следъ Освобождението Попово не показало особено бързъ ръстъ на населението си. Това трѣбва да се припише на обстоятелството, че броятъ на изселващитѣ се е, приблизително, или поне донѣкѫде, компенсирвалъ съ този на заселващитѣ се българи. По-бързъ става прирѫстътъ на населението следъ построяването на централната желѣзница. Това се вижда отъ следнитѣ данни:

год.	прирѫстъ	%	год.	прирѫстъ	%
1880	1148		1910	2974	158.9
1887	1241	8.0	1920	4017	251.7
1892	1461	27.4	1926	4866	323.9
1900	2103	83.1	1934	5234	355.9
1905	2513	118.7			

Осбено голѣмъ е прирѫстътъ въ периода 1910—20 г. Той, обаче, не е малъкъ и следъ този периодъ. Това може да се обясни главно съ създаването на нови предприятия, главно индустриални, въ които намиратъ препитание надъ 350 работника, които съ семействата си навѣрно представляватъ една маса отъ около 1000 души. Сѫщо така, близу 300 души сѫ занаятчии и т. н. Въ сѫщото време числото на земедѣлцитѣ показва намаление.

Промѣнитѣ въ професионалния съставъ на поповскитѣ жители сѫ твърде рѣзки. Даннитѣ, които се привеждатъ тука, сѫ само за годинитѣ 1910 и 1926. И все пакъ, въ този кратъкъ периодъ отъ 16 години се чувствува бързиятъ ходъ на тази дислокация.

	1910	%	1926	%
Земедѣлие, селско стопанство, ловъ и риболовъ	510	39·2	541	24·6
Индустрия (вкл. мини, кариери, солн. и занятия)	340	60·8	767	75·4
Съобщения и преносъ	43		77	
Търг., банки и кредитъ	196		367	
Обществени служби (гражд, военни и свободни професии)	123		220	
Домак. работи и домашна прислуга	52		61	
Служащи, надничари и работници съ неточно опредѣлено занятие	14		80	
Други и неизв. професии и лица безъ занятия	24		81	

Като допълнение на тѣзи данни се предвижда и следната малка таблица:

Година	обущари	хлѣбари	шивачи	бръснари	дърводѣл. колари	бъчвари	столари	сарачи	ковачи	мутафчии	медникари	тенекедж.	грънчари	печатари	бояджии
1880	3	—	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—
1927	22	7	12	8	3	5	14	3	8	2	4	2	1	2	5

Ако се разгледатъ по-обстойно даннитѣ за занаятчийскитѣ предприятия, визирани въ тази малка таблица, ще се забележи, че:

1) Броятъ на занаятчийницитѣ е увеличенъ надъ 12 пѫти. При това, вънъ отъ съмнение е, че работилницитѣ като предприятия сѫ сега по-едри и съвършени;

2) Развили сѫ се предимно тѣзи занаятчийски предприятия, които сѫ присѫщи главно на града. Така напримѣръ, голѣмо увеличение показва броятъ на обущарницитѣ (измѣстване на царвулитѣ), хлѣбарницитѣ (измѣстване на домашното хлѣбопечене, характерно преди всичко за селата), шивачитѣ, бръснаритѣ; създава се бъчварство, столарството сѫщо е съвсемъ ново и се развива бърже. Напротивъ, характернитѣ за селата дърводѣлско-коларски работилници, грънчарници и др. малко сѫ напреднали, защото въ околнитѣ голѣми села има вече много и различни занаятчии.

Тѣзи две особености говорятъ за образуването на градски занаятчийски битъ, който съчетанъ съ развитието на макаръ и малката и още млада индустрия на Попово, му придава все повече и повече градска физиономия, толкозъ повече, че и търговията показва десетилѣтия подредъ възходящъ ходъ.

Като допълнение къмъ даннитѣ за професионалния съставъ презъ 1910 и 1926 година, могатъ да се приведатъ и други сведения, поставени, обаче и на друга база.[1]) Докато първитѣ сведения се отнасятъ за активнитѣ лица, заети въ една или друга група стопански дейтелности, въ следващитѣ за 1936 година сведения, цифритѣ се отнасятъ до домакинствата споредъ препитанието имъ. Тѣзи сведения даватъ следната картина:

Домакинства:	
Пенсионерски	64
Занаятчийски	281
Чиновнически	193
Търговски .	170
Работнически	358
Земедѣлски ·	181
Своб. проф. ·	106
Индустриални	16
Всичко .	1396

Споредъ тѣзи сведения, броятъ на земедѣлскитѣ домакинства представя само 13·2% отъ общия брой на домакинствата; а преди да се построи желѣзнопѫтната линия този процентъ едва ли ще да е билъ подъ 75.

Както при всички разгледани дотукъ срѣдища, така и при Попово, ръстътъ на поселищната площь бѣше твърде бързъ. Преди да се прокара желѣзнопѫтната линия София—Варна, Попово е имало приблизително следнитѣ очертания: на северъ е достигало до днешния площадъ „Княгиня Мария Луиза", ул. „Александъръ III" — ул. „6 септемврий", откѫдето западната черта на града е съвпадала донѣкѫде съ сегашната улица „29 юний", като е стигала до Калакочъ-дере. Отвѫдъ това дере, чертата на града е имала първоначално южна, а после югоизточна посока, като наближавала съ едно клинообразно продължение сегашната гара. Оттамъ, следвайки съ неправилни отклонения северна посока, градчето е имало края си на около 150 м. източно отъ днешната поща. Отъ тази точка, лежаща сѫщо до Калакочъ-дере, източнитѣ очертания следвали по улица „Разградска" и отклонявайки се отъ ул. „Сѫбкова" и „Барикадна" съ кривуличения на северъ, стигали до пл. „Княгиня Мария Луиза". Съ тѣзи бѣгло на-

1. Даннитѣ сѫ отъ общинската административна статистика на гр. Попово.

хвърлени и много неправилни очертания, селището е заемало площь, която е приблизително около 55% отъ днешната.

Периодътъ на първото разрастване следъ постройката на желѣзнопѫтната линия София—Варна, съвпадна и съ първото планиране на Попово (1902 год.). Още тогава се дадоха правилни очертания на старитѣ и нови (бѫдещи) квартали и днесъ Попово още отъ гарата се очертава като много правилно планиранъ градъ. Като главни съобщителни артерии се очертаватъ улица „Михаилъ Маджаровъ" съ продължението си „Князъ Александъръ Батембергъ", и широката улица „Търговска". Първата отъ тѣзи улици води отъ гарата въ срѣдата на града. Втората, която е перпендикулярна на първата, и има ориентация западъ — изтокъ, е срѣдище на търговския животъ. Недалечъ отъ нея сѫ и повечето учреждения.

Разрастването на Попово се очертава добре въ нѣколко етапа Къмъ 1900 година се прибавятъ нѣколко квартала въ западния край на градеца (западно отъ ул. „29 юний"). Въ 1934 година още по къмъ западъ се построиха 3 нови квартала (отвѫдъ улица „Лозарска"). Въ 1903 година изникна на югоизтокъ, отвѫдъ Калакочъ-дере, така наречената Аязларска махала (преселници отъ близкото село Аязларъ, нареченото днесъ Свѣтленъ). Въ 1936/37 год. се очерта на изтокъ отъ нея индустриаленъ кварталъ. Въ 1912 год. изникна на югозападъ, почти до гарата „Царската махала", а въ 1922 се застрои малко продължение къмъ северо-изтокъ, като се стигна до гробищата. На северъ, поради това, че е високо и водата не може да стига за нуждитѣ на гражданитѣ, разширението е много бавно.

Вънъ отъ планирането и разширяването на селището, напредвало е и благоустрояването му. Преди да се прокара централната линия, единствена шосирана улица е била „Търговска". Почти едновременно съ прокарването на централната линия се шосира водещата къмъ гарата улица „Михаилъ Маджаровъ", а въ 1914 г.—Аязларската улица, водеща къмъ с. Свѣтленъ. Следъ това се шосиратъ и павиратъ нови улица. Днесъ Попово има кръгло 48·8 км. улици, отъ които 8·2 х. кв. м. сѫ павирани (павета сѫ носени отъ Пловдивъ и Атия), 6 х. кв. м. сѫ шосирани и около 0·5 х. кв. м. — бетонирани. Останалитѣ улици сѫ ненастлани, но повечето иматъ вече бордюри. Не трѣбва да се изпуска отъ предвидъ, че много отъ периферитѣ улици сѫ още незастроени напълно. Характеренъ е фактътъ, че павиранитѣ улици иматъ по-голѣма площь отъ шосиранитѣ.

Попово още 1897/8 г. се е водоснабдило, но водопроводътъ билъ отъ стари глинени тръби, които въ 1925/6 били замѣнени съ манесманови. Водата е докарана отъ около 4 км. Новиятъ водопроводъ е струвалъ надъ 4·8 милиона лева

Канализация, макаръ и непълна, е прокарана въ 1932 г. Сега тя се разширява и има вече дължина на каналитѣ около 2000 метра. Електрическо освѣтление, доставяно отъ централата на мѣстната Популярна банка, има отъ края на 1926 г. насамъ.

Следващитѣ по-долу данни показватъ, че броятъ на жилищнитѣ и търговско-занаятчийски и промишлени сгради се е увеличилъ много по-бързо отъ онѣзи, които сѫ предназначени за селското стопанство.

Разпредѣление на сградитѣ по предназначение:

	1900 г.	1934 г.
а) само за живѣене:		
обикновени кжщи	269	864
хотели и ханища	3	13
други	—	146
б) за живѣене и за:		
учреждения, училища, църкви и др. .	8	9
работилници, фабрики, дюкяни, кръчми и фурни	35	124
хамбари, яхъри, плѣвни и за др. цели	72	114
в) само за:		
работилници, фабрики, дюкяни, кръчми, фурни, и складове за стока . . .	27	216
хамбари, яхъри, плѣвни и за др. цели	233	364

Вънъ отъ тѣзи, присжщи на напредналитѣ наши градове строежи и постижения, Попово се отличава съ масивнитѣ си сгради, нѣкои отъ които иматъ внушителенъ видъ. Фактътъ, че при нѣколкократното увеличение на населението си Попово е увеличило само два пжти площьта си, показва, че има сгжстяване на населението — явление присжщо на напредващитѣ градове и обяснимо съ увеличение размѣритѣ и обитаемостьта на сградитѣ.

8. КАСПИЧАНЪ

Отъ разгледанитѣ дотукъ станции Каспичанъ е единствената, която е сжществувала като такава и преди прокарване на централната желѣзнопжтна линия. Още въ 1866 година, съ прокарване на желѣзницата Варна—Русе, Каспичанъ става оживена гора, която остава съ голѣмо значение и следъ постройката на централната линия. Разглеждането на Каспичанъ тукъ ще се извърши въ три периода, а именно: преди прокарване на линията Варна — Русе, следъ прокарването на тази линия—до завършване линията София—Варна и следъ постройката на тази линия.

А. ПРЕДИ ПРОКАРВАНЕ НА ЖЕЛѢЗНОПЖТНАТА ЛИНИЯ ВАРНА—РУСЕ

Преди 1866 г. Каспичанъ, както и другитѣ околни села се снабдявали съ колониални, мануфактурни и други подобни стоки главно отъ Варна, по-малко отъ Шуменъ и близкия Нови-Пазаръ. Шуменъ е билъ и главенъ доставчикъ на занаятчийски произведения. Каменна соль, катранъ и чамовъ материалъ се доставяли главно отъ Силистра, а следъ 1870 г. отъ този градъ се доставяла и газь. Пренасянето ставало съ волски и биволски коли.

Коларитѣ-кираджии обикновено сж отнасяли житото за продажба въ Варна. Следъ продаването тѣ сж натоварвали отъ ангросисти вносни стоки и пакъ така на групи отъ 15—20 коли, се връщали въ Каспичанъ, а и разнясали стокитѣ за Шуменъ, Търговище, Омортагъ и даже до Котелъ. Износътъ къмъ Варна обхващалъ не само зърнени храни, но и още яйца, кокошки и нѣкои други земедѣлски произведения.

По това време самиятъ Каспичанъ, както и околнитѣ села, билъ земедѣлско селище. Имало само единъ бакалски дюкянъ. Голѣма часть отъ жителитѣ били турци, но и следъ Освобождението не се дошло до

изселване, тъй като отношенията между турци и българи въ турско време тукъ били достатъчно добри. Въ 1858 г. било открито първото българско училище, което се помѣщавало въ частна непригодна сграда. Въ 1860 г. била построена малка паянтова сграда нарочно за училище. Въ 1858/59 година е построена въ селото първата българска църква, а едва въ 1868 — и първата джамия.

Б. СЛЕДЪ ПОСТРОЙКАТА НА ЖЕЛѢЗНОПѫТНАТА ЛИНИЯ ВАРНА—РУСЕ

Завършването на желѣзнопѫтната линия Варна—Русе (1866.) било последвано отъ бързо строене на магазии. Този строежъ започналъ още въ 1867 г., а на следната година били готови вече нѣколко магазии, въ които можели да се побератъ 5—6 хиляди тона зърнени храни.

Схващайки, че съ създаването на срѣдищенъ житарски пунктъ, Каспичанъ ще се развива бързо, Митхадъ паша решилъ да ускори този благоприятенъ процесъ, като подпомогне обръщането на гарата въ околийско срѣдище. Въ изпълнение на тази си мисъль, той наредилъ да се закупятъ непосрѣдно задъ гарата 100 декара земя. Тамъ били построени магазии—15 отдѣления. Постройката заемала 1100 кв. м. площь и побирала до 2000 тона храни. Сѫщо така, била построена масивна двуетажна сграда съ 15 стаи. Тази сграда била предназначена за бѫдеще околийско управление, което трѣбвало да бѫде премѣстено тукъ отъ Нови-пазаръ. Тъй като по това време Митхадъ паша билъ повиканъ въ Цариградъ и повече не се върналъ, идеята му останала неосѫществена.

Магазиитѣ имали малки пристройки—отъ по една—две стаи, въ които живѣели търговцитѣ житари и служащитѣ при тѣхъ. На първо време не се строели отдѣлни жилища. Въ всѣки случай, настѫпилото оживление било значително и то наложило да се построятъ три хана съ обори за добитъкъ, 2 фурни, десетина бакалници, нѣколко кръчми, гостилници и занаятчийски работилници. Малко по-късно се построяватъ около гарата 15 жилищни постройки и съ това броятъ на всички сгради около гарата достига до около 50.

При това положение, ясно е, че се е появило поскѫпване на мѣстата около гарата. Пристигащитѣ отъ разни мѣста житари и други търговци купували мѣста приблизително при следната база: 1) Мѣста, разположени на шосето Шуменъ—Варна, се продаватъ, при дълбочина 40 м., по 1 турска лира за педя 25 см, мѣрена по лицето на мѣстото. Това значи, че колкото педи лице има мѣстото, толкова лири се продава. При тѣзи оценки се плащало, следователно по 4 турски лири за 40 кв. м., което отговаря на 1 лира за 10 кв. м., или 2·40 зл. лв. за 1 кв. м. Тази цена вече е била много висока (65 лв. книжни за кв. метъръ), като се имало предвидъ, по това време дюлюмътъ отъ 1600 кв. м. се продавалъ като нива по три турски лири. 2) Мѣста, които сѫ били разположени на вѫтрешната улица, стрували съ около $^1/_3$ по евтино: продавали се по 3 педи за 2 лири.

Както по-рано се изтъкна, строежътъ на житни магазии започва още съ свършването на постройката на ж. п. линия Варна—Русе. Тогава се явили тукъ първитѣ житари, които въ първата година, когато магазиитѣ още не били довършени, стоварвали хранитѣ на дъсчени платформи, като ги покривали съ мушами, черги и рогозки.

Приижданието на храни се засилило необикновено бърже. Най-много жита идвали отъ Дели-Орманъ (източната му часть — Новопазарско), отъ Шуменско, Преславско, Търговишко, даже и отъ Омор-

тагско. Не малко храни пристигали отъ Куртбунарско, нѣкои даже и отъ Силистренско.

Първитѣ появили се въ гара Каспичанъ търговци-житари били както българи, така и гърци. Последнитѣ произхождали отъ Варна. Отъ тѣхъ по-видни били: Василъ Ксантовъ, Бинярту, Яни Папазоглу и Узунъ Теохари; отъ българитѣ на първо време дошли: Хаджи Михаилъ Русевъ отъ Търговище и Тодоръ Йордановъ отъ Шуменъ. Измежду бакалитѣ на гарата първитѣ били пакъ гърци.

Въ Каспичанъ, както и въ другитѣ до сега разгледани гари, се развива най-напредъ търговския капиталъ, който освенъ характерното повишение на ценитѣ на мѣстата, довежда и до нѣкои, макаръ и слаби още социални и културни промѣни. Първитѣ отъ тѣзи промѣни не могатъ да се установятъ ясно, защото отъ тази епоха липсватъ статистически и други сведения. Такива има едва отъ годинитѣ следъ Освобождението. Отъ тѣхъ личи, че броятъ на жителитѣ въ селото бавно расте, а този на жителитѣ въ гарата се увеличава доста бързо. Може да се каже, че селото расте главно съ естествения си приръстъ, докато гарата показва приръстъ, дължащъ се главно на нови заселвания. Като културна проява въ периода преди прокарване на централната ж. п линия може да се посочи построяването на масивна училищна сграда въ 1881 година и откриването на прогимназия въ 1892 г. Въ сѫщата година се основава и читалище „Надежда", преименувано въ 1896 г. „Христо Ботевъ".

Всички тѣзи факти се отнасятъ до селото. Развоя на селището около гарата датира отъ по-късно — именно следъ прокарване на централната линия, която обърна Каспичанъ въ важна възлова гара.

В. СЛЕДЪ ПРОКАРВАНЕ НА Ж. П. ЛИНИЯ СОФИЯ—КАСПИЧАНЪ

Подобно на Романъ, Каспичанъ е гара, работеща отпреди привършването на линията София—Варна. Даннитѣ за хода на работата на тази гара отъ епохата преди прокарването на централната линия нѣмаме на ржка, но най-характерно указание за благоприятното въздействие на централната линия върху тази гара сѫ даннитѣ за развитието на сточния трафикъ отъ 1900 г. насамъ, т. е. отъ първата година на функционирането на разглежданата желѣзнопѫтна линия. Тѣзи данни, въ съкратенъ видъ даватъ следната картина:

Натоварени и разтоварени стоки въ:

Год.	Натовар.	тона	Разтов.	тона
1900	„	6,004	„	1503
1900/4	„	13,047	„	1930
1905/9	„	14,162	„	3078
1910/14	„	11,762	„	3410
1920/24	„	28,480	„	7806
1925/29	„	29,913	„	8930
1930/34	„	41,152	„	6209
1935/38	„	35,157	„	6408

Даннитѣ показватъ, че както следъ откриването на централната линия, така и следъ войната, Каспичанъ повишава много сточния си трафикъ. По него той надминава всички разгледани дотукъ гари, като отстѫпва само на Червенъ-брѣгъ и Горна-Орѣховица.

ТАБЛИЦА

за сточния трафикъ на гара Каспичанъ

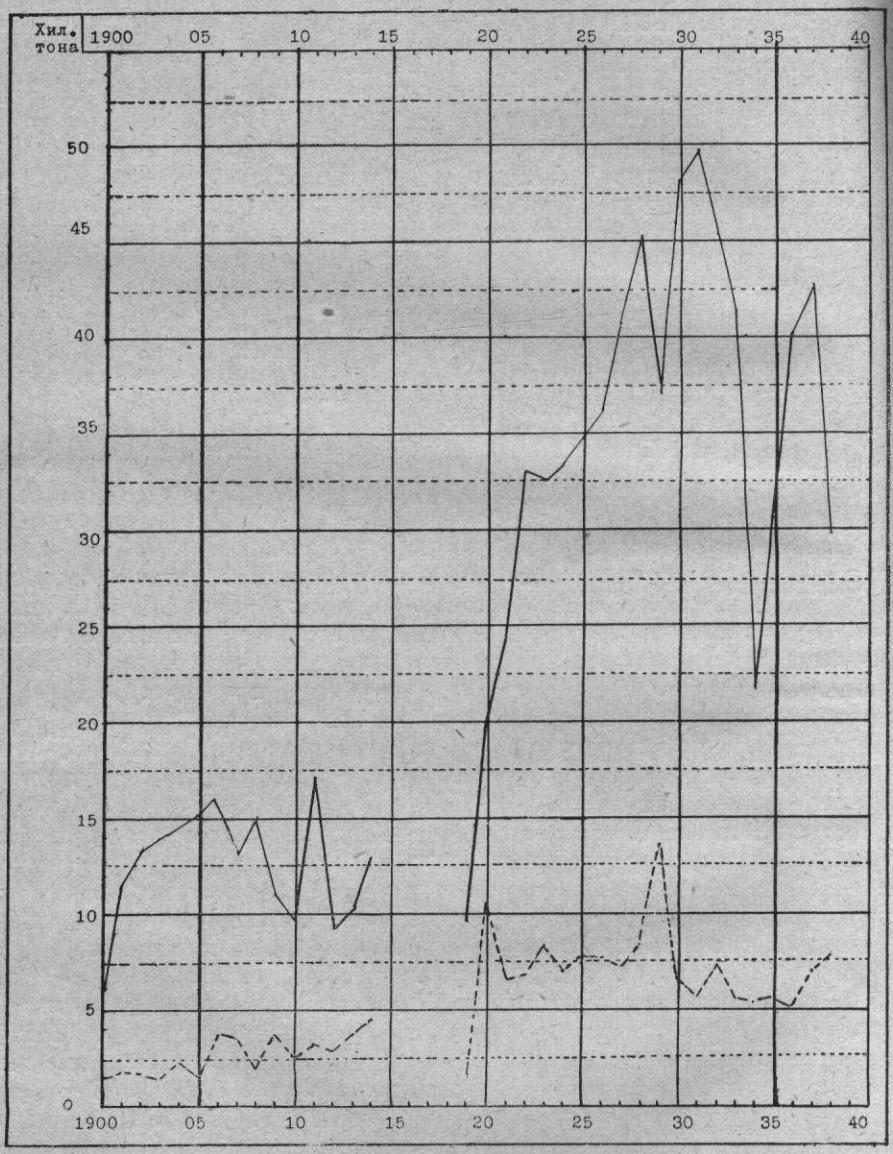
Година	Получени тона	Изпратени тона	Година	Получени тона	Изпратени тона
1900	6,003'74	1,502'52	1922/23	32,546	6,809
1901	11,666'69	1,875'08	1923/24	32,067	8,241
1902	13,473'18	1,773'02	1924/25	33,473	6,935
1903	14,018'20	1,588'97	1925/26	39,961	7,611
1904	20,072'06	2,417'39	1926/27	36,147	7,651
1905	15,178'07	1,741'49	1927/28	40,689	7,339
1906	16,266'53	3,992'13	1928/29	45,253	8,311
1907	13,152'97	3,735'58	1929/30	37,514	13,739
1908	15,171'59	2,007'53	1930/31	48,640	6,772
1909	11,042'50	3,913'43	1931/32	49,480	5,841
1910	9,746'22	2,649'60	1932/33	44,586	7,438
1911	17,152'59	3,291'85	1933/34	41,646	5,685
1912	9,139'58	2,913'27	1934	21,406	5,310
1913	10,298'26	3,683'18	1935	30,856	5,510
1914	12,475	4,531	1936	40,159	5,156
1919/20	9,905	1,706	1937	42,187	7,028
1920/21	19,897	10,544	1938	29,826	7,930
1921/22	24,417	6,501			

Това явление показва, че желѣзнопѫтната линия София - Варна е оказала благоприятно влияние върху стопанския развой на Каспичанъ. Тукъ, благодарение на благоприятни технически обтоятелства, става композирането на товарнитѣ влакове и така се създаде голѣмо оживление, толкова повече, че се прокара презъ свѣтовната война и тѣснопѫтна желѣзница за румънската граница (гара Крайна). Какъ се е отразило всичко това върху новото селище, ще се изтъкне по-нататъкъ. Сега предстои да се разгледатъ тѣзи явления, които свързани съ постройката на централната линия, повлияха благоприятно за развитието на Каспичанъ.

Преди всичко, трѣбва да се подчертае, че веднага следъ завършване строежа на тази линия се появиха нови гари, които отнеха часть отъ сточния трафикъ на Каспичанъ. Шуменъ, Преславъ и Търговище, както и нѣкои междинни станции, станаха важни стоварища на храни. Подобно на Романъ, Каспичанъ престана да бѫде вече крайна гара и затова той загуби часть отъ трафика си. До преди 1900 г. презъ есеньта пристигали въ Каспичанъ по 500—1000 коли, натоварени съ зърнени храни и предназначени за товарене на желѣзницата за Варна. Ставало е такова натрупване, че понѣкога колитѣ е трѣбвало да чакатъ редъ 2—3 дни, докато се разтоварятъ. Очевидно, това е имало значение и за вѫтрешния животъ на селището, и тогава именно е времето, когато се появили не само житари, но и кръчмари, ханджии, търговци, занаятчии и други, които сѫ, така да се каже, повече членове на градски съсловия. Прокарването на желѣзнопѫтната линия има и това влияние, че мнозина отъ мѣстнитѣ житари се изселили къмъ новопостроенитѣ гари — житарски срѣдища — по тази линия.

Вследствие на това изселване нѣкои отъ търговскитѣ магазии запустяватъ, подлагатъ се на разруха и обезценяване. Това положение

трая около 2 десетилѣтия, когато следъ войната настжпи известенъ подемъ и разнообразяване въ земедѣлското ни стопанство. Тогава настжпи и оживление на търговията и трафика, което пъкъ доведе до подобрение на общия стопански и културенъ животъ. Последниятъ презъ течение на десетилѣтия е билъ спъванъ отъ намаление на обо-



ротитѣ, тъй като намалението на житната търговия е водѣло неиз бѣжно къмъ пресушаване на най-важния доходенъ източникъ за Кас пичанската община — кринина и кантаринина.

Като добра страна може да се посочи обстоятелството, че но виятъ евтинъ, бързъ и удобенъ масовъ транспортъ позволи да се от криятъ тукъ нѣколко фабрики, а именно: две керамически заведения

съ около 180 работника и 3 модерни голѣми моторни валцови мелници за търговски и небетчийски брашна.

Но най-характерното явление е обръщането на гара Каспичанъ въ чиновническо срѣдище. Усилената работа тукъ (композиране на влакове, смѣна на локомотиви и пр.) наложи да се увеличи редовниятъ персоналъ до 230 души, половината отъ които работятъ въ желѣзнопѫтното депо, а другата половина — на гарата. Освенъ това, голѣмъ брой работници сѫ ангажирани постоянно или временно по поддържане на желѣзнопѫтната линия, телеграфнитѣ и телефонни линии и т. н.

При тѣзи обстоятелства се разбира лесно, какъ гара Каспичанъ, която е брояла въ 1900 год. само 153 души, днесъ има надъ 900 жители (889 въ 1934 год.) При това, трѣбва да се подчертае, че има много голѣмъ брой чиновници, работници и служащи, числящи се къмъ Каспичанъ и живѣещи въ село Каспичанъ и въ нѣколко други близки села. Освенъ държавнитѣ желѣзничарски жилища, построени до гарата, има вече и много частни такива, построени отъ желѣзничари, или бивши желѣзничари, както и отъ други лица. Така Каспичанъ придоби физиономия на едно, макаръ и скромно, градче или поправо — паланка.

Отъ значение е да се знае, какъ се е формиралъ по съставнитѣ си части сточниятъ трафикъ на гара Каспичанъ. Това става ясно, като се съпоставятъ даннитѣ за износа за три характерни епохи, а именно: непосрѣдно следъ построяване на централната желѣзница, въ времето на подема преди Балканската война и въ наше време. Отъ съпоставката на тѣзи данни става ясно, че въ следвоеннитѣ години настѫпва и тукъ характерното явление: относителното участие на зърненитѣ храни въ желѣзнопѫтния ни трафикъ намалява, а въ абсолютенъ смисълъ стои на сѫщото ниво, даже и намалява.

Въ 1901 год. на гара Каспичанъ сѫ натоварени за износъ 11,667 тона стоки, отъ които на зърненитѣ храни се падатъ 8,220 тона, или всичко около 70%. Презъ 1911 година общото натоварено количество е 17,153 тона, отъ които на зърненитѣ храни се падатъ 11,613 тона, или 67·5%. На лице е тукъ известна стабилность. Съвсемъ друга е картината за двулѣтието 1937/38 год. При изнесени 3200 вагона съ стоки, на зърненитѣ храни се падатъ само 590 вагона (приблизително 9,000 тона), или 18·4%. Затова пъкъ разглежданата гара изнася нови категории стоки, които макаръ и не така разнообразни, както това е въ Павликени, Левски и пр., все пакъ значително измѣнятъ облика на извоза. Последниятъ за двулѣтието 1937/38 год. представя следната картина:

	вагони		вагони
Зърнени храни	590	Мелничарски произв.	88
Баластъ, пѣс. .	587	Фуражни растения .	82
Горивни дърва	540	Дърв. стр. материалъ	75
Тухли, керамиди	281	Захарно цвекло . .	69
Варива . . .	261	Яйца	41
Живи животни	128	и т. н.	
Желѣзо и изд.	125		

Вънъ отъ съмнение е, че и тукъ пазарностьта на производството расте и то доста бързо.

Зърнени храни	590 ваг.
Баластъ, пѣсъкъ и пръсть	587 ваг.
Дърва за горене и дърв. вжглища	540 ваг.
Тухли и керамиди	281 ваг.
Варива, масл. сем. и произв. имъ	261 ваг.
Живи животни	128 ваг.
Желѣзо и жел. издѣлия	125 ваг.
Кам. вжглища, коксъ и брикети	122 ваг.
Брашна и др. мелн. произведения	88 ваг.
Фуражни растения	82 ваг.
Дървенъ строителенъ материалъ	74 ваг.
Захарно цвекло	69 ваг.
Яйца	41 ваг.

Подобно на Романъ, Каспичанъ е преди всичко износно товарно срѣдище. Подвозътъ на стоки тукъ е срѣдно 5—7 пжти по-голѣмъ отъ извоза. Като най-важни, пристигащи въ Каспичанъ стоки, трѣбва да се посочатъ (1937/38):

	тона		тона
Каменни вжглища	2047	Петролъ	440
Горивни дърва .	750	Цементъ . . .	277
Баластъ, пѣсъкъ .	652	Дърв. вжглища .	122
Соль	586	Жито	100
Дърв. стр. матер.	531	и т. н.	
Минерални масла и други деривати	453		

Каспичанъ се очертава като разпредѣлително срѣдище на една не особено голѣма околность, тъй като близкитѣ Шуменъ, Нови-Пазаръ и Провадия иматъ свои стопански райони, които значително стѣсняватъ пазарната область на Каспичанъ. За да изпъкне това подобре, достатъчно е да се приведатъ даннитѣ за разгледанитѣ до сега 7 селища. Така напримѣръ, Мездра получава и разпредѣля въ стопанския си районъ срѣдно 12,000 тона стоки, Червенъ-брѣгъ — 50 — 70,000 тона, Левски — 15—16,000 тона, Павликени сжщо толкова, Горна-Орѣховица надъ 40,000 тона безъ захарното цвекло, Попово — надъ 10,000 тона. Въ това отношение Каспичанъ съ своитѣ 7—8,000 тона годишенъ вносъ е само предъ Романъ, който внася ежегодно около 2,000 тона стоки. Все пакъ по силата на това, че селянитѣ отъ окол-

нитѣ села слизатъ въ Каспичанъ съ колитѣ си, носейки жита и други предназначени за извозъ стоки, пазаруватъ въ това селище доста много стоки и оставятъ въ него значителни суми.

Благодарение на търговията си и на натрупването на много желѣзнопжтни чиновници и работници, Каспичанъ показа доста бързъ ръстъ. Въ 1880 година общиятъ брой на жителитѣ на селото и гарата е 913 души. Днесъ само гарата има толкова жители, а и въ селото живѣятъ 1634 ж. (1934 год.) Като така, селото и гарата наброяватъ презъ последното преброяване 2523 жители. Увеличението е голѣмо и то главно въ гарата.

Неразривно свързани съ изложенитѣ процеси, социално-професионалнитѣ промѣни се явиха и тукъ, макаръ и не въ такава изразителна форма. Впрочемъ, доколкото това се отнася до селото, тамъ промѣнитѣ сж наистина малки, но въ гарата тѣ сж много ярки. Това се вижда отъ следнитѣ данни, за заетитѣ въ разнитѣ отрасли хора:

	1910		1926	
	село	гара	село	гара
1. Земедѣлие и селско стопанство, ловъ и риболовъ	655	5	827	72
2. Индустрия (вкл. мини, кариери, солници) и занятия	25	35	50	99
3. Съобщения и преносъ	38	29	37	51
4. Търговия, банки и кредитъ	16	23	25	50
5. Обществени служби (гражд., военни и свободни професии)	17	4	20	21
6. Домакинска работа и домашна прислуга	—	5	1	7
7. Служащи, надничари и работници съ неточно опред. занятия	—	1	1	—
8. Други неизвестни професии и лица безъ занятие	2	2	5	12

Налице е фактътъ, че най-бавенъ приръстъ показва земедѣлското население, тъй като прииждането на лица, спадащи къмъ останалитѣ професии, е непрестанно. Разбира се, процесътъ е много по-рѣзко изразенъ въ гарата, отколкото въ селото. Като допълнение се привеждатъ следващитѣ данни за гарата:

Разпредѣление на сградитѣ по предназначение:

	1900 г.	1934 г.
а) само за живѣене:		
Обикновени кжщи	21	109
хотели и ханища	1	2
други	—	15
б) за живѣене и за:		
учреждения, училища, църкви и др.	3	8
работилници, фабрики, дюкяни, кръчми и фурни	7	31
хамбари, яхъри, плѣвни и за др. цели	2	16
в) само за:		
работилници, фабрики, дюкяни, кръчми, фурни и складове за стоки	10	60
хамбари, яхъри, плѣвни и за др. цели	18	23

Както при всички разглеждани селища, така и тукъ периодит на строежитѣ личатъ добре. Тъй напримѣръ, годинитѣ 1900—1905 г отличаватъ съ много елементарни по строежа си сграда; следъ 1905 го дина се налага der Jugendliche Baustil на виенския архитектъ Wagne известенъ като „швейцарски стилъ“ или като „сецесионъ“, а следъ войната се наложи временно примитивниятъ вертикализъмъ. Въ по следнитѣ години се очерта практическиятъ реализъмъ, както и пре ходътъ къмъ многоетажни здания. Това бързо измѣнение на строи телнитѣ стилове (които, впрочемъ, много често сж били прилагани въ несъвършенъ, даже и въ окарикатуренъ видъ), е довело до липсата на една що-годе оформена физиономия на улицитѣ на нашитѣ се лища — явление, общо почти за всички растящи наши градове.

Самото обстоятелство за бързото увеличение на броя на сградит говори и за една трансформация на външния видъ на селището около гарата. То е планирано, ценитѣ на мѣстата се повишиха, но все пакъ не стигнаха тѣзи размѣри, каквито показаха парцелитѣ около гаритѣ на Мездра, Червенъ-брѣгъ и Горна-Орѣховица. Срѣдната цена на квадратния метъръ на жгловитѣ мѣста около гарата сж около 40 лв., въ нѣкои случаи—до 70 лв. Напротивъ, въ селото дворнитѣ мѣста се продаватъ по 5—10 лв. кв. метъръ. Напоследъкъ има известно спадане на ценитѣ на мѣстата около гарата. Презъ 1935 година се прокара и водопроводъ отъ Мадара. Този водопроводъ, който снабдява селото съ хубава и обилна вода, струва 1,500,000 лв. Една отъ мелницитѣ снабдява гарата съ електрическо освѣтление, но нуждна е още много електрическа енергия, както за домашно и улично освѣтление, така и за фабрикитѣ и особено за депото.

Напредъкътъ на селището около гарата се потвърждава още и отъ това, че тукъ се откри прогимназия, читалище съ театраленъ салонъ, има медицински и ветеринаренъ лѣкари, създадоха се добре уредени магазини. Освенъ доста многото търговци (10 житари, отъ които три кооперации), 3 търговци на дървенъ материалъ, други за колониални и мануфактурни стоки, книжари и пр., има вече и много занаятчии: бръснари, шивачи, обущари, желѣзаро-колари и пр. Освенъ по-голѣмитѣ фабрични предприятия, трѣбва да се споменатъ и две содолимонадени фабрики и единъ складъ за петролъ. Въ една отъ цигларскитѣ фабрики има отдѣлъ за фаянсови издѣлия.

Както по-рано се спомена, Каспичанъ е свързанъ чрезъ желѣзнопжтна линия съ гара Крайна. Тази линия е тѣснопжтна. По нея се пренасятъ дърва, каолинъ и пѣсъкъ докато жита, яйца и нѣкои други стоки се носятъ въ Каспичанъ пакъ съ кола. Като така, тя не е оказала особено голѣмо влияние на стопанския развой на гара Каспичанъ. По настоящемъ сдѣлкитѣ съ жита ставатъ въ Нови-пазаръ, а товарението—пакъ въ Каспичанъ, кждето складоветѣ редовно се пълнятъ съ жита. Централитѣ на житарскитѣ фирми оставатъ въ Каспичанъ, а клоноветѣ сж въ Нови-пазаръ. Съ монопола на житната търговия гаритѣ Хитрино и Царь Самуилъ отнеха часть отъ житната търговия на Каспичанъ. Земедѣлскитѣ произведения, които не сж предметъ на монопола на Дирекцията за храноизносъ се изнасятъ редовно презъ Каспичанъ. Все пакъ, по-рано главниятъ житенъ районъ бѣше и си остава на северъ, докато свързанитѣ направо съ Каспичанъ села, разположени по „Сърта“—южно и югоизточно отъ гарата, сж изобщо по-слабо производителни и експортни. Яйцата, събирани и складирани въ Нови

пазаръ, се изпращатъ за товарене съ коли въ Каспичанъ направо за вагонитѣ.

Процесътъ на обръщането въ селище съ градски видъ, взетъ общо за селото и гарата е различенъ. Свързване на тѣзи две селища не може да стане, защото ги дѣли една низина, широка около 1 клм., която силно се наводнява. Като така, дветѣ селища се развиватъ по свои пѫтища, но съ влияние на гарата върху селото. Подобна картина се забелязва и въ Червенъ-брѣгъ, но тамъ процесътъ на развитието на гарата е много по-интензивенъ. Безсъмнено, тази разлика се дължи на обстоятелството, че Червенъ-брѣгъ има несравнено по-голѣмъ и по-богатъ хинтерландъ, докато стопанскиятъ районъ на Каспичанъ е много стѣсненъ отъ нѣколко съседни селища—гари.

ЗАКЛЮЧИТЕЛЕНЪ ПРЕГЛЕДЪ

Желѣзнопѫтната линия София—Варна, доколкото се отнася до частьта ѝ въ Дунавска България, минава презъ теренъ, който не показва голѣмо разнообразие въ природата си. Въ периода, предшествуващъ постройката на тази линия, и производственитѣ отношения не показвали особено разнообразие.

Би било, обаче, много погрѣшно, да се мисли, че централната линия не ще наложи сѫществени промѣни, доколкото се отнася до втората наша констатация.

Преди всичко, разглежданата желѣзнопѫтна линия свързва почти цѣлия севернобългарски стопански районъ съ Варна, която пъкъ все повече и повече ставаше съединително звено между нашия и чужди пазари. Изискванията на последнитѣ доведоха до голѣми промѣни както въ качествено, така и въ количествено отношение на нашия стопански животъ; оттукъ се промѣни въ сравнително кратко време и стопанскиятъ обликъ на Дунавска България, обслужвана преди всичко и все повече и повече отъ централната желѣзница.

Въ подкрепа на това развитие се яви и преобръщането на София въ грамадно консумативно срѣдище. Появи се придвижване на стоки не само на истокъ, а и къмъ западъ. А като най-добъръ пѫть отъ Дунавска България къмъ столицата се яви пакъ централната линия. Поради това нейниятъ трафикъ нарастна още повече.

Тази линия се яви като ось, по която изникнаха събирателно-товарнитѣ и снабдително-разтоварнитѣ срѣдища, нѣколко отъ които сѫ предметъ на нашето проучване. Въ непосрѣдната стопанска околность на тия пунктове се дойде най-напредъ въ Северна България до настѫпване на по-голѣма пазарность въ цѣлото производство — а оттамъ и до по-голѣма многостранность въ цѣлия стопански животъ. Тази многостранность, изразена не само въ разнообразяване на земедѣлскитѣ култури, но и въ разнообразяване въ скотовъдство, занаяти, индустрия и преди всичко въ развитие на стокообмѣна—доведе до побързо парично обръщение и, което е много важно — до набиране на капитали подъ разна форма. Особено бързъ темпъ показа младиятъ търговски капиталъ, който почти непосрѣдно бѣ последванъ отъ индустриалния, макаръ и не така смѣло.

Всичко това вече представя една база за по-широко и задълбочено данъчно облагане, което пъкъ, доставяйки срѣдства за благоустрояване, допринася решително за придобиване на градски обликъ на довчерашнитѣ села -- предметъ на проучването.

Отъ друга страна, и частнитѣ строежи вематъ другъ характеръ: налага се строежъ на сгради отъ друго предназначение и стилъ, отъ други размѣри и така се създава градската физиономия на селището.

Отъ това неизбѣжно се промѣни социалниятъ и професионаленъ съставъ на населението, настжпватъ измѣнения и въ домашния му битъ. който вече става все повече и повече градски, и се формира подъ знака на съвременното парично стопанство. Явява се и повишение на културния уровенъ.

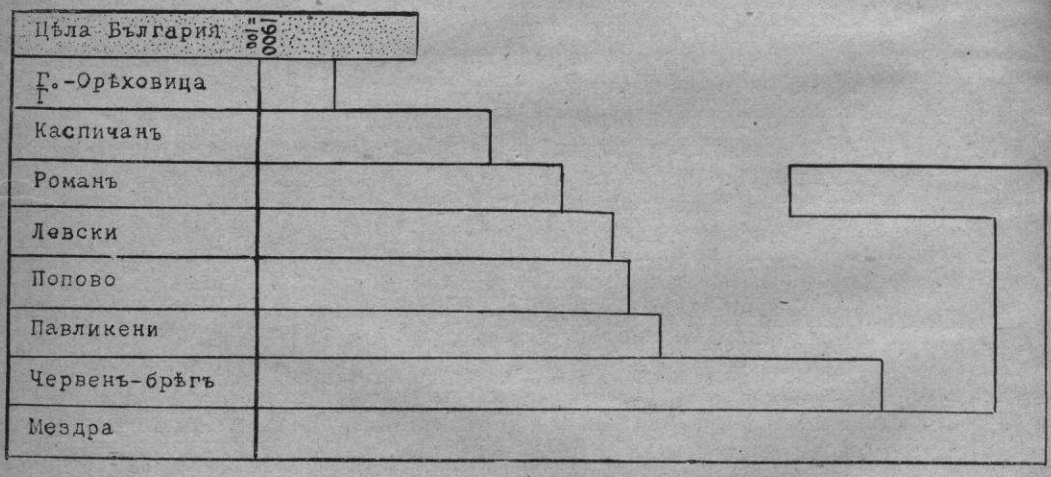
Действително, всички тия явления сж характерни за цѣлия нашъ животъ отъ нѣколко десетилѣтия насамъ; но най-характерни сж тѣ въ визираната категория поселища, изникнали благодарение на желѣзницата, върху основитѣ на обикновенитѣ равнинни земедѣлски села.

Бързиятъ ходъ на тази трансформация се вижда отъ тѣзи кратки данни:

1) Населението на разгледанитѣ 8 населени мѣста въ 1900 г. било 16831 души. Въ 1934 г. то стига 35,604 д., като показва увеличение отъ 211·5%. Въ сжщия периодъ цѣлата страна, въпрѣки обстоятелството, че е увеличила територията си съ около 7%, показва увеличение 163. 5%. Процентното увеличение на населението на отдѣлнитѣ селища и това на страната, при база 1900=100, въ окржглени цифри е:

Цѣла България · ·	164	Попово · · ·	249
Горна-Орѣховица ·	129	Павликени ·	265
Каспичанъ · · ·	194	Ч.-брѣгъ · ·	354
Романъ · · · · ·	223	Мездра · · ·	606
Левски · · · · · ·	243		

Този ръстъ става нагледенъ отъ следващата диаграма:



2) Земедѣлското активно население на страната презъ 1926 год. представя 80·0% отъ всички активни жители. Въ селата то достига и 91·5%, въ градоветѣ—23·3%. Въ разглежданитѣ осемь селища активното земедѣлско население въ сжщата година е 43·6%, като въ 1910 година е било 50·5%. Това показва, че по професионалния си съставъ тѣзи пунктове се решително и бърже приближаватъ къмъ градоветѣ.

Този процесъ би се потвърдилъ отъ развоя въ интервала 1926—1934, за който пълнитѣ данни още не сж публикувани.

Тѣзи данни се отнасятъ само до две явления. Но това, което се установява при тѣхъ, важи повече или по-малко, и за другитѣ насоки на промѣнитѣ, като: социаленъ съставъ, градски изгледъ, домашенъ и общественъ битъ, индустриализация, културно равнище и т. н.— изобщо се отнася до всички характеризиращи огражданяването признаци. Така градскиятъ битъ въ продължение на не повече отъ 3—4 десетилѣтия обхвана почти изцѣло не само разглежданитѣ нѣколко поселища, но и много други гари — села, разположени както по централната, така и по други желѣзнопѫтни линии у насъ.

Така, благодарение на тѣзи желѣзници се създадоха у насъ нови градове и се усили ръста на общото развитие на други, сѫществуващи вече градове. Това явление стана въ голѣма степень за смѣтка на населени мѣста, които преди прокарване на съответната линия сѫ имали по-голѣмо стопанско значение. Практиката показва, че найдобриятъ начинъ за подтикване на забавения стопански темпъ на развитие при такива градове, е прокарването на желѣзнопѫтни клонове, които да ги свързватъ съ главната желѣзница.

Въпъ отъ съмнение е, обаче, че настѫпилата дислокация въ своята цѣлость е отъ безспорна и сѫществена полза на цѣлокупното стопанство въ страната.

DER WIRTSCHAFTLICHE EINFLUSS DER EISENBAHNLINIE SOFIA—WARNA AUF DIE ÄNDERUNG DES ANTLITZES BESTIMMTER SIEDLUNGEN.

Der Zweck vorliegender Untersuchung ist die Feststellung, wie und inwieweit die im Jahre 1899 vollendete Eisenbahnlinie Sofia—Warna auf die Bildung neuer Orte eingewirkt hat. Dadurch wird gewissermassen eine Zusammenfassung der Bedeutung dieser Linie als Faktor einmal einer neuen Bevölkerungsagglomeration in ihrem Bereich, sowie sodann als Faktor zur Schaffung eines neuen Siedlungstypus der als Vorbild der modernen Kleinstadt Bulgariens bezeichnet werden kann. Im zweiten Falle also kann über diese Linie als Träger der Verstädterung gesprochen werden.

Als Objekt der Untersuchung sind einige Siedlungen ausgewählt worden, u. zw. diejenigen, die auf eine ganz einleuchtende Weise die Einwirkung dieser Linie (die man übrigens als Zentrallinie zu bezeichnen pflegt) in wirtschaftlicher, demographischer und sozialer Hinsicht beweisen. Ausserdem wird auf die siedlungsgeographische Seite, insbesondere auf die Änderung des Habitus der Siedlungen grosser Wert gelegt. Die in vorliegendem Falle in Betracht kommenden Siedlungen in westöstlicher Richtung sind: Mezdra, Roman, Tscherwen-Breg, Lewski, Pawlikeni, Gorna-Orechowitza, Popowo und Kaspitschan. Hingegen wurden grössere Städte wie z. B. Sofia, Plewen, Schumen und Warna nicht berücksicht, da diese noch vor dem Bau der in Frage kommenden Linie als wichtige wirtschaftliche Mittelpunkte existierten. Andererseits bleiben ausserhalb unserer Betrachtung viele neue Bahnhofssiedlungen, da sie der raschen Entwicklung und Änderung mehr oder weniger fremd geblieben sind.

Die Untersuchung setzt eine gewisse Methode in der Erforschung der Gegebenheiten und Erscheinungen voraus. So steht dem Verfasser vor allem die Feststellung der physiogeographischen Gegebenheiten vor Augen, worauf er auf den anthropogeographischen Verhältnissen übergehen muss. Von wesentlicher Bedeutungg sind weiter die vorher herrschenden Verkehrslinien, sowie auch die zur Zeit noch bestehenden. Darauf wird der direkte wirtschaftliche Einfluss der Linie untersucht, und auf dieser gesamten Unterlage erfolgt dann die weitere Betrachtung jeder einzelnen Siedlung. Diese Betrachtung hat den Zweck, die Feststellung und die Erklärung des ursächlichen Zusammenhanges der in den letzten 40 Jahren stattgefundenen Änderungen klarzulegen.

Das geographische Gebiet, das für uns ein besonderes Interesse darstellt, ist der mittlere und östliche Teil Donau-Bulgariens. Der westliche Teil hingegen wird infolge seiner abseitigen Lage weniger berücksichtigt.

Im morphologischen Sinne ist Donau-Bulgarien ein ausgesprochenes Tafelland. Die fast ungefaltete Kreideunterlage in den unweit der Donau liegenden Teilen ist vorwiegend von einer mächtigen Loessdecke bedeckt. Hier kann von typischen Tafelformen kaum die Rede sein; es handelt sich aber nur um einen verhältnismässig schmalen Streifen. Der Rest stellt

breite, ganz schwach gewölbte oder gar wagerechte Flächen dar, die nur hier und da durch die Flusstäler zerteilt werden. Diese Täler sind gewöhnlich nicht tiefer als bis zu den Tertiärablagerungen eingeschnitten. Dagegen liegen um die Unterläufe dieser Donaunebenflüsse, wo die Akkummulation bereits viel stärker ist als die Erosion, nennenswerte Alluvialablagerungen.

Südlich des Loesstreifens überwiegen schwarzerdeähnliche Böden mit geringem Humus-, jedoch mit starkem Lehmgehalt. In beiden Fällen also handelt es sich um Böden, die vor allem für Getreidebau geeignet sind. Hier ist auch der Schwerpunkt der Wirtschaft Donaubulgariens zu suchen. Diese Grosslandschaft ist infolge klimatischer Verhältnisse auf Getreidebau angewiesen. In diesem Gebiete ist das kontinentale Klima durch die bedeutenden Temperaturunterschiede ziemlich deutlich ausgeprägt: so z. B. beträgt die jährliche Temperaturschwankung 21,7° in Warna, 22,7° in Schumen, 25,2° in Gorna-Orechowitza, 25,9° in Plewen, 27,4° in Knescha (der mildernde Einfluss des Schwarzen Meeres macht sich geltend). Andererseits ist die frostfreie Zeitspanne in Nordbulgarien bedeutend kürzer als die in der oberthrazischen Tiefebene. Schliesslich ist auch der Umstand, dass infolge seines topographischen Baues Donau-Bulgarien für eine einheitliche und in grossem Umfange durchgeführte Bewässerung nicht geeignet ist, von besonderer Bedeutung. Alle diese Umstände tragen dazu bei, dass die intensiven Pflanzenkulturen in Nord-Bulgarien in einem geringeren Masse vertreten sind, als dies in Thrazien der Fall ist.

Es ist für uns von ausschlaggebender Bedeutung, dass die in Frage kommende Eisenbahnlinie, die im Anfang des letzten Jahrzehnts des vorigen Jahrhunderts geplant und einige Jahre später vollendet wurde, durch ein gut besiedeltes und kultiviertes Landwirtschaftsgebiet führte. Es ist noch hervorzuheben, dass durch nachträgliche Anlage von Zweiglinien das Wirtschaftsgebiet der zentralen Eisenbahnlinie nicht nur grösser, sondern auch mannigfaltiger geworden ist. Nicht weniger wichtig ist der Umstand, dass diese Linie nach dem Schwarzen Meere, d. h. nach der für Bulgarien billigsten und bequemsten Handelsrasse geführt hat, während sie andererseits die sich in raschem Tempo entwickelnde Hauptstadt Sofia berührte.

Das ursprüngliche Projekt sah folgenden Verlauf der Linie vor: Sofia—Pass Arabakonak—Orchanie (Botevgrad)—Lowetsch—Sewliewo—Tirnowo—Osman-Pasar (Omortag)—Schumen—Kaspitschan, bei welchem letzteren Punkte sie mit der seit dem Jahre 1866 bestehenden Linie Russe—Warna verbunden werden sollte. Die Anhänger dieser Auffassung waren der Meinung, dass diese Linie möglichst weit von der Donau entfernt liegen solle um den Verkehr der Donauhäfen nicht zu beeinträchtigen. Angenommen wurde jedoch ein zweites Projekt, nach dem die in Betracht kommende Linie 40-50 km nördlich von der vorerwähnten Linie führte u. zw. durch den Iskardurchbruch und über Mezdra—Tscherven-Breg—Plewen—Gorna Orechowitza—Schumen—Kaspitschan nach Warna.

So wurde im Zeitraum 1893—1899 die 541 km lange Eisenbahnlinie Sofia—Warna gebaut (in der Gesamtlänge von 541 km ist auch die vorher gebaute Strecke Kaspitschan—Warna miteingeschlossen). Diese Linie hat in einer ganz kurzen Zeit die bis dahin herrschende Verkehrsrichtung geändert: der Massenverkehr bekam bereits eine westöstliche (b. zw. ostwestliche) Hauptrichtung, statt der bisherigen, die vom Norden nach Süden und umgekehrt gerichtet war.

Eine zweite, nicht weniger wichtige Folge dieser Linie ist die Errichtung neuer Wirtschaftsmittelpunkte. Dies sind eben die neuen Bahnhöfe, während die von der Linie abseits liegenden Städte und Dörfer viel an Bedeutung verlieren. Besonders ungünstig hat die Linie auf die meisten Do-

nauhäfen eingewirkt, wie z. B. Orechowo, Nikopol und Swistow. Der Warenverkehr dieser Häfen sank fast auf 50% herab, während der Gesamthandel Bulgeriens um diese Zeit eine lebhafte Aufwärtstendenz aufwies. Hingegen hat sich Warna als erster Hafen des Landes behauptet. Diese typische Erscheinung lässt sich aus folgenden Angaben feststellen;

	1892-99	1900-1911
Zollamt Warna	18,2%	23,8%
Donauzollämter	42,4%	32,8%

(die Prozentsätze bedeuten den Wertanteil am Gesamthandel).

Rein wirtschaftlich betrachtet, hat sich der Warenverkehr der fraglichen acht Bahnhöfe Bulgariens viel rascher entwickelt, als derjenige aller anderen Bahnhöfe insgesamt. Um diese Bahhöfe wurden wie mit einem Schlage neue Warenlager, Herberge, Hotels, Gasthöfe, Kolonialwarengeschäfte usw. eröffnet. Das Handelskapital fand einen besonders günstigen Boden, und durch die Kapitalienanhäufung wurde dem Industriekapital Bahn gebrochen. Unter diesen Voraussetzungen ist es leicht erklärlich, dass diese Siedlungen die Zahl ihrer Einwohner augenfällig vervielfachten, was aus folgenden Angaben zu ersehen ist:

	1900	1934
Bulgarien	100	164
Gorna-Orechowitza	100	129
Kaspitschan	100	194
Roman	100	223
Lewski	100	243
Popowo	100	249
Pawlikeni	100	265
Tscherwen-Breg	100	354
Mezdra	100	606

Im Jahre 1900 haben die obigen 8 Siedlungen 16,831 Einw. gehabt. Im Jahre 1934 war die Zahl der Einwohner 35,604, also auf 211·5% vermehrt (ganz Bulgarien wies in derselben Zeitspanne nur 64% auf).

Auch die Berufsgliederung in diesen Siedlungen hat leicht feststellbare Änderungen aufgewiesen. So ist der Prozentsasz der in Landwirtschaft und Viehzucht Beschäftigten ganz empfindlich herabgesunken, während derjenige, der in Handel, Industrie, Gewerbe, Verkehr usw. Beschäftigten, rasch angestiegen ist. Der Prozentsatz der Analphabeten hat sich ebenfalls bemerkenswert vermindert.

Das äussere Aussehen dieser Siedlungen hat sich gleichfalls in einer recht kurzen Zeitspanne stark verändert. Die für das bulgarische Dorf charakteristischen Flecht-Zäune, Stroh- und Heu-Häufen, sowie die niedrigen Wirtschaftsgebäude, wie Speicher, Ställe u. a. verschwinden allmählich, wogegen die massiven Bauten der Ortschaften das Gepräge eines Stadtbildes verleihen. Es ist dabei hervorzuheben, dass die bebaute Fläche jeder Siedlung sich 2—3 mal vergrössert, während sich die Zahl der Bevölkerung 4—6 mal vermehrt hat. Daraus ist zu schliessen, dass die Bevölkerungsdichte selbst 2—3 mal grösser geworden ist, was selbstredend zum Hochbau führen muss. Als eine weitere Folge muss die Verteuerung der Grundstücke, die vielfach auffallend ist, vermerkt werden.

Heute haben Mezdra, Roman, Lewski, Pawlikeni und sogar Kaspitschan ein überwiegend städtisches Aussehen, obwohl sie noch immer administrativ Dörfer sind. Gorna-Orechowitza, Tscherwen-breg und Popowo sind

ohnedies Städte, wobei zu erwähnen ist, dass Tscherwen-Breg erst im Jahre 1929 als Stadt amtlich anerkannt worden ist. Die bedeutenden Erträge, die in alle diese Siedlungen einfliessen, werden letzten Endes auch zu öffentlichen Bauten wie Strassenpflaster, Wasserleitungen, Kanalbauten, elektrischer Beleuchtung usw. verwendet, was selbstredend zum städtichen Aussehen viel beiträgt.

Chronologisch betrachtet, ist der Zeitraum 1900—12 eine Zeit der Hochkonjunktur, während die folgenden 8 Jahre infolge der Kriege zu einer Stagnation geführt haben. Seit dem Jahre 1920 machte sich jedoch ein neuer wirtschaftlicher Aufschwung bemerkbar, wobei als wichtige Erscheinung das Eintreten einer Mannigfaltigkeit in der Produktion und Ausfuhr zu bezeichnen ist. Die Getreideproduktion und Ausfuhr wurde durch neue Handelsartikel wie z. B. Trauben, Wein, Obst u. Gemüse, Soja-Bohnen, lebendes u. geschlachtetes Geflügel, Eier, sowie Holz, Bau- und Backsteine, Ziegelsteine, Pflanzenöle, Mehl u. a. Industrieprodukte verdrängt.

Zum Schluss muss betont werden, dass alle diese Änderungen vor allem auf den Bau der Zentral-Eisenbahn-Linie (nebst Nebenbahnen) zurückzuführen sind. Diese Linie ist also ein Faktor nicht nur für die wirtschaftliche Umwandlung, sondern auch für eine tiefgehende siedlungs- und kulturgeographische Änderung, die auch heute noch im Gange ist. Die im Texte angeführten Beschreibungen dieser Siedlungen vor und nach der Legung der Linie sind ein genügender Beweis dafür.

Държавна библиотека
„ВАСИЛ КОЛАРОВ"

175

ЦЕНА 60 ЛЕВА