

Дунавъ и нашитѣ дунавски градове¹⁾

отъ А. Иширковъ

Рѣка Дунавъ, която извира отъ Шварцвалдъ и се втича въ Черно море, като минава презъ Германия, Австрия, Унгария, Югославия и Румъния и покрай Чехословашко и България, е следъ Волга най-пълноводната и най-дългата рѣка въ Европа (2860 км.). Тя има особено важно културно-географско значение, защото е единствената голѣма рѣка на Европа, която тече съ посока отъ западъ къмъ изтокъ.

Нѣма да говоря за физическитѣ свойства нито на рѣката, нито на нейния дѣсенъ български брѣгъ. Това ще стори моятъ колега г-нъ Жеко Радевъ. Азъ ще изтъкна само нѣколко белези на Дунава, които иматъ по голѣма връзка съ нашитѣ градове край него.

Отъ Дунава на България се падатъ около 397 км. или само 13.6% отъ дължината на цѣлия Дунавъ. Широчината на рѣката е рѣдко по-малка отъ 800 м., а тамъ, гдето се разклонява чрезъ острови, както е срещу устието на р. Цибрица, достига до 2,200 м.

Нивото на дунавската вода се много мѣни презъ годишнитѣ времена и въ различни години; може да се издигне до 8 метра надъ най-ниското ниво. Затова, кога говоримъ за дълбочината на дунавскитѣ води, трѣбва да имаме предъ очи, какво е нивото на водата. Най-низко е то въ есенята и зимата, а най-високо въ пролѣтѣта и ранното лѣто. Нѣкога водното ниво е тѣй низко, че голѣмитѣ параходи, които потъватъ 1.75 м. трѣбва много внимателно да плуватъ, а когато то е високо става наводнение въ низкитѣ части на градоветѣ и въ крайбрѣжнитѣ низини. Режимътъ на дунавскитѣ води има многостранно значение. Преди всичко, и да се построятъ кейови стени, нужни сж понтони, на които да спиратъ параходитѣ, а това заема много мѣсто отъ кейовата стена. Кога водата е ниска, не само корабоплаването е трудно, но намалява ловидбата на риба. Смѣлилата височина на водното ниво има голѣмо значение за образуването на островитѣ, за низинитѣ, риболовството въ блатата.

Въ Дунава има много острови, нѣкои отъ които сж доста голѣми. Тѣ не сж населени, защото голѣмитѣ дунавски води ги наводняватъ, но тѣ служатъ въ сухо време за паша и за съчене на дървенъ материалъ. По-голѣмо е тѣхното значение,

¹⁾ Сказка, държана на Конференцията на учителитѣ по история и география, състояла се въ 1930 г. въ гр. Видинъ.

когато съ войски се преминава Дунава. Дунавъ заема сръдно мѣсто между западноевропейскитѣ и източноевропейскитѣ рѣки по отношение на замръзването.

Границата между България и Румъния е прекарана по талвега на Дунава, но тази линия не е нѣщо постоянно, затова могат да произлѣзатъ препирни за владѣнието на нѣкои острови, когато се промѣни талвегътъ, а той може да се промѣни и по изкуственъ начинъ. Затова въ по-напредналитѣ страни се установява по-яко водната граница по рѣкитѣ.

Нашиятъ дунавски брѣгъ е по-високъ отъ румънския, който въ повечето мѣста е мочурливъ и обиленъ съ блата, край които растатъ върби и тополи. На много малко мѣсто румънскитѣ брѣгъ е по-високъ отъ нашия, както е при Калафатъ срещу Видинъ. Изобщо нашиятъ брѣгъ е командущъ и има предимства въ военно време.

Дунавъ като северна граница на България, представя нейна естествена граница, макаръ тя да нѣма всички предимства на черноморската ни естествена граница. Дунавъ, ако и да е широка и дълбока рѣка, никога не е спиралъ за дълго движението отъ северъ на югъ, а наопаки. Така е било въ най-старо време, така е и до днесъ. Презъ лютитѣ зими, когато планинитѣ се минаватъ най-трудно, скованиятъ съ ледъ Дунавъ се минава най-лесно. Дунавъ свързва тѣсно България на западъ съ Сръдна Европа, а на изтокъ презъ устията си съ всички презморски страни. Той я свързва и съ насрещния брѣгъ. Движението по Дунава въ най-далечната древность ставало чрезъ еднодрѣвни издълбани чрезъ овжляване корита, сетне съ лодки, платноходки и отъ 1834 година насамъ съ параходи. Преминаването на Дунава въ различни исторически времена е ставало по най-различенъ начинъ: съ плотини, съ лодки, съ плуване на коне, по мостове на лодки, а римлянитѣ строили и каменни постоянни мостове. Такъвъ мостъ имаме сега на долни Дунавъ между Фитещи и Черна-Вода. Отдавна се говори, пише и преговаря за мостъ и между България и Румъния.

Българскитѣ народъ е схваналъ благодатното значение на Дунава и затова го възпѣва като бѣлъ Дунавъ, благоприятна рѣка.

Дунавскитѣ брѣгъ на България представя сгодни условия за животъ отъ край време и затова той е билъ населенъ още въ предисторическо време. Край Дунава се намѣриха много предисторически предмети и покойниятъ Анастасъ Чилингировъ мислѣше погрѣшно, че тѣ произхождатъ отъ наколни жилища въ самия Дунавъ. Режимътъ на дунавскитѣ води не допушта това; предисторическитѣ предмети сж свлечени чрезъ порои отъ високия брѣгъ.

Еднаквостта на младокаменната (неолитна) култура отъ дветѣ страни на Дунава, на западъ въ Панония и на изтокъ

въ Бесарабия, а на югъ чакъ до Тесалия, свидетелствува за тѣсната връзка на людетѣ отъ тия области въ предисторическо време. Сѣщото виждаме и по-късно въ халцатско и латенско време и въ металната епоха. Дунавъ и тогазъ не е дѣлилъ, а е свързвалъ.

Когато елинитѣ се разселили по нашето черноморско край-брѣжие нѣколко вѣка преди Р. Христово и първи донесли висока култура тамъ, елини проникнали чрезъ устията на Дунава и край нашия дунавски брѣгъ. Градътъ Аксополисъ при днешния Черна-Вода въ Добруджа е доказателство за това. Но културното развитие на нашия дунавски брѣгъ се извършило по-късно при римското владичество на Балканския полуостровъ.

Дунавски градове

Дунавъ е служилъ за граница въ римско, византийско, българско и турско време. По неговия дѣсенъ брѣгъ въ всички тѣзи времена имало важни градове, които служили повече за защита на брѣга, отколкото на търговията по Дунава и вътрешността. Особено силно развитие добило Дунавското край-брѣжие въ време на римлянитѣ, тѣ силно укрепили нашия дунавски брѣгъ и прекарвали край него воененъ пѣтъ, пазенъ отъ многочислени кастели. Тѣ построили и мостове на Дунавъ, за да поддържатъ по-яко своитѣ владения въ Дакия. Понеже повечето пѣтища отъ вътрешността за Дунава се държели о долинитѣ на рѣкитѣ, то много крайдунавски градове лежели край тѣхнитѣ устия. Поради промѣната на стратегията и неблагоприятни промѣни въ терена, нѣкои отъ старитѣ римски градове, разсипани веднажъ отъ хуни или други варварски народи, не могли наново да се възобновятъ. Такъвъ е случаятъ съ Colonia Ulpia Oescus, близо до сегашното село Гигенъ, дето се образували голѣми блата и мочури, и Ratiaria, сега с. Арчаръ. И двата града достигнали въ римско време голѣмо развитие. Нѣкои градове промѣнили само името си, както е случаятъ съ Nonopina—Видинъ, Almus—Ломъ. Свищовъ замѣстил Novae, но не на сѣщото мѣсто, а малко по-назападъ. Свързката между Prista—Русе не е още добре уяснена, а градоветѣ Орѣхово и Никополъ захващатъ да се чуватъ въ срѣдата и края на второто българско царство.

Въ различнитѣ исторически времена на различни градове се падала честта да бждатъ на първо мѣсто, на чело. Подъ турцитѣ изпърво на чело като крепостъ и административенъ центъръ билъ Никополъ, после Силистра и най-подиръ Русе, който запазилъ своето първенствуваще мѣсто и до днесъ и ще го пази и въ бждеще, защото неговото положение е въ много отношения благоприятно и защото той далеко изпревари другитѣ крайдунавски градове.

Видинъ и Русе сж разположени въ равнища, а Орѣхово, Никополъ и Свищовъ най-вече амфитеатрално по високи стръмни спускове, а Ломъ — наполовина въ долината, наполовина по лѣвия спускъ на долината.

Дунавскитѣ градове като важни стратегически пунктове и крепости били населени най-вече съ турци, които и сега представятъ мнозинство въ Никополъ. Силното прииждане на българи отъ вжтрешността придава сѣ повече български характеръ на тѣзи градове.

На Долни Дунавъ нѣма двойни градове като рейнскитѣ и Будапеща на Срѣдни Дунавъ, защото край границата на България е широкъ и дълбокъ. Но живото съобщение по Дунавъ въ мирно време спомогнало да се създадатъ срещу българскитѣ градове румънски: срещу Видинъ—Калафатъ, срещу Никополъ—Турно-Мугорели, срещу Свищовъ—Зимничъ, срещу Русе—Гюргево. Край българския дунавски брѣгъ има повече градове и тѣ сж по-голѣми отъ насрещнитѣ румънски, съ изключение на Турно-Мугорели.

Дунавъ представя удобенъ и ефтинъ воденъ пѣтъ, но той нѣма онова голѣмо значение въ неговата долна частъ, каквото иматъ по-малкитѣ европейски рѣки като Рейнъ, Елба, дори Темза, защото той се втичъ въ отдалечено отъ главното съобщение море. Румъния и България сж земи още слабо развити въ стопанско отношение, гжстотата на населението е малка, и край Дунава не сж се създали още голѣми търговски градове. Колкото се отнася до България, Черно море има голѣма притегателна сила за нашия износъ, а колкото се отнася до вноса отъ презморскитѣ страни, той е билъ винаги тамъ по-голѣмъ. Желѣзнитѣ линии за Видинъ, Ломъ, Сомовитъ, Свищовъ и Русе и дострояваната сега тѣснолинейка до Орѣхово спомогатъ много за нашата вносно-износна търговия по Дунава. Създаването на вжтрешни държави край Дунава, каквито сж Австрия, Унгария и Чехословашко, ще засилятъ още повече тая търговия. Но трѣбва да се признае, че България обеднѣ и тя сега е слаба покупателка, а още по-слаба износителка на зърнени храни. Съ нашата сегашна търговия по Дунава ние не можемъ да достигнемъ нейната височина отъ 1911 година, преди Балканската война. Утешително е, че тя се постепенно увеличава отъ 1920 година насамъ. Въ 1920 година чрезъ дунавскитѣ пристанища вносътъ е билъ само 7·3% отъ цѣлия вносъ, а въ 1925 г. вече 20·4%, а за периода 1920—1925 — 15·3. Въ сравнение съ вноса и износа чрезъ черноморскитѣ ни пристанища за периода 1920—1925, тоя чрезъ дунавскитѣ пристанища е много малкъ: 51·9 срещу 15·3 при вноса и 58·5 срещу 24·3 при износа. Както вносътъ така и износътъ презъ черноморската граница се е повторно увеличавалъ, а въ дунавската намалявалъ. И това е продължавало така, докато се построиха кейови стени въ дунавскитѣ пристанища и се свързаха пристанищата

чрезъ желѣзници съ вжтрешността. Сега може да се очакватъ по-благоприятни условия.

На нашия дунавски брѣгъ имаме само 10 пристанища: 6 градски (Видинъ, Ломъ, Орѣхово, Никополъ, Свищовъ и Русе) и 4 селски (Ново-село, Козлодуй, Бешлий и Сомовитѣ). Въ 1927 година тѣ били общо посетени отъ 6,779 парахода, 1,941 платноходи (гимии) и 2,594 шлепове. Забелязва се увеличение на параходитѣ и шлеповетѣ, а намаление на платноходитѣ. Въ последнитѣ години вносно-износната търговия въ дунавскитѣ пристанища се засилва въ Русе и Ломъ, а у всички други намалява. Отъ пристигналитѣ кораби въ дунавскитѣ пристанища, на Русе се падатъ 3,758, повече отъ половината за всички пристанища Ломъ 1910, следъ тѣхъ идатъ Сомовитѣ съ 1213, Свищовъ 1,187, Видинъ 1,018, Орѣхово 795, Никополъ 489 и останалитѣ съ 944.

Дунавскитѣ пристанища имаха по-рано доста еднакви условия за развой въ връзка съ тѣхната задземна пазарна област, затова и движението на корабитѣ въ тѣхъ бѣше доста еднакво: въ 1900 г. напр. разликата бѣше между 853 въ Русе и 639 въ Никополъ, но отпосле когато неравномѣрно се строеше желѣзпѣжната мрежа и кейоветѣ на пристанищата, настѣпи голѣмото различие, което ни показва статистиката отъ 1927 година.

Движението на корабитѣ въ нашитѣ дунавски пристанища се много измѣни следъ голѣмата война, поради новото политическо разпредѣление и международно положение на Дунава. Австроунгарското параходно дружество, чието знаме съставяше 75%, се разпадна на австрийско и унгарско, първото 5 пѣти по-многобройно отъ второто. Засили се германското, румѣнското и французското, наново се появиха знамената на Чехословашко и Югославия, които наследиха австроунгарски параходи и шлепове, белгийско и холандско; намалѣ грѣцкото, а почти изчезнаха турското, английското и руското; италианското заема сѣ сѣщото мѣсто; засили се българското, макаръ и слабо. Често пѣти се е повдигалъ въпросъ да се създаде българско дунавско параходно дружество, но до сега не е направено нищо, а частични опити не излѣзоха сполучливи. Конкуренцията е твърде голѣма, особено по-рано, когато руското черноморско дружество искаше да си пробие пѣтъ. Неговитѣ черноморски кораби стигаха при голѣми води чакъ до Видинъ, но редовно до Свищовъ.

Видинъ е най-западниятъ български градъ край Дунава. Той се намира тамъ, гдето Дунавъ образува извивка прилична на заливъ. Околността му е мочурлива и може да се наводнява отъ рѣкитѣ, които се изтичатъ въ Дунавъ край него. Наводнява го и самиятъ Дунавъ. Градъ Видинъ е наследилъ старата римска крепост *Вопоніа*, която се издигала на по-висока земя всрѣдъ мочуритѣ, и въ него се събирали много пѣтища.

Споредъ нѣкои, отъ Вопопіа станало — Водопіа, отъ което име пѣкъ произлѣзло срѣдновѣковното българско име Бъденъ и Бдинъ, а отъ последната форма грѣцкото наименование Видинъ, което е сега въ употрѣба. Не е изключено и друго тълкувание на Бъдумъ = крепость. Отъ първото столѣтие следъ Христа, Видинъ е билъ смѣниливо владѣнъ отъ римлянитѣ, византийцитѣ, българитѣ, маджаритѣ, турцитѣ и за съвсемъ кжсо време отъ — австрийци и румъни. Турцитѣ сж го вземали отъ царь Срацимира (1396 г.) последенъ български владетель на тоя градъ.

Градъ Видинъ е билъ силна крепость и въ последнитѣ три вѣка. Той билъ укрепяванъ отъ турци, австрийци (1698 г.), Пазавантъ-оглу (1794—1807). Въ крепостта се издигатъ Бабини Видини кули, които представятъ многократно поправянь замъкъ.

Видинъ запази своето военно и стратегическо значение и до днесъ. Сърбитѣ на два пѣти безуспѣшно го нападаха и обсаждаха: въ 1885 и 1913 год.

Преди 1833 година, когато Тимошката областъ премина къмъ Сърбия, пазарната областъ на Видинъ била голѣма. Освенъ градоветѣ на Крайна, но и Нишъ и Пиротъ били тѣсно свързани съ Видинъ, чиито пристанищенъ градъ на Дунава е билъ той. Още повече се намалила Видинската пазарна областъ въ 1878 г., когато се присъединиха къмъ Сърбия българскитѣ градове Нишъ и Пиротъ.

При първото преброяване въ 1880 година градъ Видинъ е ималъ 13,714 ж., отъ които 6,021 българи, 4,482 турци, 1,427 евреи, 660 цигани, 620 румъни, и въ по-малкъ брой други народности. Броятъ на българитѣ бързо расълъ, а на турцитѣ се още по-бързо намалявалъ. Въ 1926 година броятъ на населението билъ 18,611; по народностъ той се разпадалъ така: българи 14,465 или 78·2%, турци само 1,334 или 7·2%, евреи 1,275 или 6·9%, цигани 749 или 4·0%, румъни 128 или 0·7%. Другитѣ сж въ по-малкъ брой. Въ 1934 г. броятъ на населението на Видинъ е билъ 18,599.¹⁾ Срѣдногодишниятъ действителенъ прирѣстъ на населението въ Видинъ за периода отъ 1880 до 1934 г. е 0·65%, който е по-малкъ отъ естествения прирѣстъ, и причина за това е, гдето постепенно се изселваха турцитѣ, а малко сж приходилитѣ отвънъ, но сѣ пакъ се забелязва едно постепенно увеличаване на действителния прирѣстъ до 1920 година. За последнитѣ 6 години спада обаче на 0·8%. Това стои навѣрно въ свръзка съ промѣната въ търговията следъ свръзването на градъ Ломъ съ желѣзница. Докато въ Видинъ трафикътъ по Дунава билъ въ 1911 година 9·2%, а въ Ломъ само 9%, въ 1926/27 г. той се качи въ Ломъ на 19·8%, а въ Видинъ само на 12%.

Различието личи още повече въ сточния трафикъ и дви-

1) Даннитѣ за 1934 г. сж добавени отъ редакцията.

жението на пжтници. Въ Ломъ натоваренитѣ и разтоварени стоки въ 1911 г. съставляли $8\frac{3}{10}\%$, а въ 1926/27 — $23\frac{3}{10}\%$, въ Видинъ отъ $13\frac{4}{10}\%$ спадатъ на $8\frac{0}{10}\%$. Пжтници въ Ломъ въ 1911 — $12\frac{6}{10}\%$, а въ 1926/27 — $23\frac{3}{10}\%$.

Видинъ е свързанъ съ София чрезъ желѣзопжтна линия (1913 г.); построенъ е кей (1908) край него.

Видинската пазарна област, макаръ и да е малка, но е много плодородна и добре разработена. А това е единъ залогъ, че градъ Видинъ ще расте, ако и бавно, ще богатѣе и ще се разхубавява.

Видинъ е окръженъ и епархиаленъ центъръ, има мъжка и девическа гимназия. Въ свързка съ мѣстнитѣ сурови произведения има нѣколко малки фабрики.

Градътъ се състои отъ две части: Калето, въ което е останала старата частъ на града съ интересни старини и малки паянтови къщи, между които се издигатъ и нови обществени и частни сгради. Улицитѣ се разширяватъ и оправятъ. Новата частъ на града е добре планирана и съ нови сгради, отъ които нѣкои доста изгледни.

Ломъ е разположенъ при устието на р. Ломъ, гдето въ римско време е лежала крепостта *Almus*, въ която квартиривала конница. Въ срѣднитѣ вѣкове и късно подъ турското владичество не се говори за Ломъ. Видинъ го съвсемъ затъмнилъ. Името на града произлиза отъ *Almus* и е осмислено въ славянски изговоръ.

Когато се създаде княжество България, и София му стана столица, поради липса на желѣзопжтна връзка съ Срѣдна Европа и Дунавска България, градъ Ломъ стана оживено пристанище на новата малка столица. Това обстоятелство помогна да се развие градъ Ломъ. При първото преброяване въ 1880 год. той е ималъ 7,508 жители, отъ ксито българи 5,195 или $69\frac{2}{10}\%$, турци 1,389 или $18\frac{5}{10}\%$, евреи 361, цигани 300 и други въ малкъ брой. Броятъ на българитѣ се бързо увеличава, а на турцитѣ намалява. Въ 1934 год. Ломъ е ималъ 14,807 ж., близо два пжти повече отколкото въ 1880 год. или кржгло $2\frac{0}{10}\%$ срѣдногодишенъ прирѣстъ. Отъ всички дунавски градове Ломъ е показалъ най-голѣмъ действителенъ прирѣстъ. И следъ като се съедини София съ желѣзни линии съ Срѣдна Европа и Цариградъ (1888) и съ останалитѣ части на България, Ломъ не отслабна, защото околията му е богата и има голѣми села. Но когато Ломъ се свърза съ желѣзница и се построи подпорна стена край Дунава, Ломъ стана главно дунавско пристанище на София. Усили се въ него търговията и захвана още по-бързо да се увеличава населението му. По своя износъ Ломъ държи първо мѣсто въ дунавскитѣ пристанища, а по вносъ второ мѣсто — следъ Русе.

Ломъ има фабрична индустрия въ свързка съ производството на мѣстни сурови материали, главно мелничарство.

Ломъ е околийски центъръ, спада въ Видински окръгъ. Има смѣсена гимназия.

Въ 1926 г. населението се разпада по народностъ така: българи 12,191 или 84·6%, турци 752 или 5·2%, цигани 529 или 3·6%, евреи 250 или 1·7%, руси 182 или 1·2% и другитѣ въ по-малкъ брой.

Ломъ бѣше градъ съ ориенталски типъ затова лесно бѣше да се планира и застрои модерно.

Орѣхово е разположенъ на стрѣмънъ високъ дунавски брѣгъ, чиито льосови спускове сж дълбоко изровени. Почвата е подвижна и нѣкои сгради сж пострадали отъ това. Орѣхово е малкъ градецъ; свързанъ е чрезъ тѣснолинейка съ централната линия при Червенъ Брѣгъ. Предвидено е да се построи малко пристанище. Орѣхово, лишенъ до сега отъ модерни сръдства за съобщения, се издържалъ главно отъ богатата си околия, въ която има голѣми села, между които с. Кнежа съ повече отъ 10,000 ж. При първото преброяване въ 1880 г. гр. Орѣхово ималъ 3,837 души жители, отъ които 1942 българи или 50·6%, а 1,233 турци — 32·1%. Въ 1934 година броятъ на населението билъ 6,584. Той е ималъ презъ 1910 г. — 6,313 жители. Действителниятъ прирѣстъ е билъ много смѣнливъ, имало е времена на намаление, напр. въ периода 1910—1920 (—0·87%), но изобщо сръденъ (1·33%), което се обяснява и съ намалението на турцитѣ. Споредъ преброяването въ 1926 год. населението се разпада така по народностъ: българи 5,065 или 83·3%, турци 498 или 8·2%, цигани 322 или 5·3%, другитѣ по-малко отъ 1%.

Отъ Орѣхово се изнасятъ най-вече зърнени храни. Той е околийски центъръ въ Врачански окръгъ.

Градътъ е разположенъ амфитеатрално. Най-добритѣ улици вървятъ успоредно съ дунавския брѣгъ. Наредъ съ бурдеитѣ въ най-горната частъ, се сръщатъ хубави модерни къщи въ долната частъ.

Близко до Орѣхово, на западъ отъ града, стърчатъ остатѣци отъ градища, които иматъ сръдновѣковенъ произходъ. Орѣхово се споменува за пръвъ пѣтъ въ унгарския походъ къмъ Търново въ 13 вѣкъ. Споменува се често и въ 14 и 15 вѣкъ.

Никополъ е билъ важна сръдновѣковна крепостъ край Дунавъ. Последниятъ български царъ Ив. Шишманъ се е заварявалъ два пѣти въ тая крепостъ презъ войнитѣ му съ турцитѣ. Край Никополскитѣ стени е водилъ злочестъ бой унгарскиятъ краля Сигизмундъ (28 септ. 1396 год.), и по-късно краля Владиславъ III на пѣтъ за Варна въ 1444 година. Никополъ се споменува отъ това време съ името Тилтау. Въ първитѣ години на турското владичество Никополъ е билъ най-важниятъ административенъ центъръ въ Дунавска България.

Градътъ е разположенъ въ тѣсенъ долъ и по стрѣмнитѣ

му склонове, а крепостта, която не изгуби своето значение до 1877 година, се намира въ високото равнище западно отъ дола. Въ низката частъ на града се намира запуснѣла сръдно-вѣковна черква, въ двороветѣ на която има подземни скривалища.

Споредъ преброяването отъ 1880 г. Никополъ ималъ 4,662 жит., отъ които турци 3,573 или 76.6% и българи 808 или 17.3%. Броятъ на българитѣ отпосле расълъ, но на турцитѣ съвсемъ слабо намалявалъ. затова и до днесъ въ Никополъ турцитѣ сж повече отъ българитѣ. Въ 1934 г. броятъ на населението въ Никополъ билъ 5040. Действителниятъ приръстъ е билъ само 0.15% сръдно годишенъ, който е много малкъ. Въ Никополъ приръстътъ на българитѣ е билъ слабъ, турцитѣ, макаръ и слабо, намалѣли, много намалѣли и евреитѣ, а малкото гърци изчезнали. Това показва, че въ Никополъ търговията е отслабнала, защото близката Сомовитска скеля, свързана чрезъ желѣзница съ Плѣвенъ, силно намалила вносно-износната му търговия.

Споредъ статистиката отъ 1926 г. населението на Никополъ се разпада така: българи 1,683 или 33.9%, турци 2,968 или 59.8%, цигани 142 или 2.8%, руси 85 или 1.7%, евреи 61 или 1.2%, другитѣ по-долу отъ 1%.

Много промѣна въ физиономията на града отъ турско време до сега не е настѣпила. Никополъ е околийски центъръ въ Плѣвенски окръгъ.

Свищовъ лежи на онова мѣсто на дунавския брѣгъ, гдето той се вдава най на югъ и се приближава най-вече до Стара-планина. По на изтокъ отъ него въ мѣстността Стѣкленъ, дето руситѣ преминаха Дунава въ 1877 год., е лежалъ дунавскиятъ градъ *Novae*, а въ сегашния градъ на Чуката стърчатъ още развалини на сръдно-вѣковно градище.

Най-късиятъ пѣтъ отъ Дунава за низината на Марица, презъ Троянския балканъ, е отъ Свищовъ. И сега, като се продѣлжи желѣзната линия Свищовъ - Левски - Ловечъ до Троянъ и презъ планината до подбалканската линия, която се строи и която има своята свръзка съ Пловдивъ, ще настанатъ наново по-добри дни за Свищовъ.

Подъ турското владичество Свищовъ бѣше цвѣтуещъ градъ, презъ неговата скеля се изнасяха много зърнени храни, а той бѣше сръдище за колониална стока. Той е изгорѣлъ въ 1810 г. въ руско-турската война. Населението му избѣгало въ Влашко и основало градъ Александрия, но благодарение на неговото добро мѣсто, като пристанище на пространна богата пазарна областъ, той бързо се възстановилъ.

Когато почнала параходна служба и въ Свищовъ имало агенция, се подхваща оживена търговия. Руско-турската война му сжщо помогна да забогатѣе, като мостовъ градъ.

Отпадкъкъ настѣпва въ града, когато се прокара централната линия (1899), а следъ това линиитѣ Плѣвенъ—Сомовитъ и Горна-

Орѣховица—Русе. Съ линията Свищовъ—Левски не му се помогна въ първо време. Следъ упадъкъ, населението му захваща отъ 1920 г. съвсемъ бавно да се повишава—за 6 год. 220 души. Въ 1880 г. градъ Свищовъ ималъ 11,540 жители, отъ които българи 7,885 или 68.3% и турци 2,883 или 25%. Турцитъ по едно време увеличили своя брой, напр. въ 1892 г. били 3844, но отпосле слабо намалявали. Българитъ се увеличавали, но слабо, максимумъ въ общото увеличаване е презъ 1900 г. — 13,633. Евреитъ се смѣнливо слабо увеличавали. Румънитъ намалявали. Въ 1934 г. броятъ на населението въ Свищовъ билъ 12,112, действителенъ прирѣстъ едвамъ 0.09%. Отъ всички дунавски градове Свищовъ показалъ най-малкъ действителенъ прирѣстъ, който далеко стои отъ естествения. Упадъкътъ на града личи най-вече въ запустѣлитъ многобройни магазини край Дунава, липсата на сносенъ хотелъ и на стариннитъ коли пълни съ храни, които заприщвали по-рано улицитъ.

Споредъ статистиката отъ 1926 г., по народностъ населението се разпадало така: българи 8,534 или 70.9%, турци 3,051 или 25.3%, руси 220 или 1.8%, останалитъ по-малко отъ 1%.

Часть отъ града е разположенъ амфитеатрално, но има и равна часть, дето е градската градина, театърътъ, хубавото търговско училище, черкви и най-хубавата улица.

Русе (Русчукъ) е най-големиятъ и най-важенъ търговски и индустриаленъ градъ на българския дунавски брѣгъ. Той е разположенъ на ниска тераса, която се господствува отъ възвишението задъ нея. Въ римско време на мѣстото на Русе билъ градътъ *Sexanta Prista*, който не се споменува вече въ срѣднитъ вѣкове. Днешниятъ градъ Русе съ името Руси се споменува за първи пжтъ въ мира между унгарцитъ и турцитъ въ 1503 година. Хаджи Калфа забелязва право, че Русе се явява като замѣстникъ на старобългарската крепость Червенъ, разположена на р. Ломъ, 25 клм. южно отъ Русе. Това наследство намѣрило своя изразъ въ днешната титла на русенския митрополитъ: Доростоло-Червенски.

Въ последнитъ два-три вѣка на турското владичество гр. Русе се бързо развилъ като главенъ градъ на съобщение, търговия и индустрия. Той служвалъ чрезъ Гюргево и търговията на Влашко и Молдова. Въ руско-турскитъ войни той станалъ укрепенъ градъ въ така наречения Четиригълникъ (градоветъ Силистра, Русе, Шуменъ и Варна). Той изпреварилъ Никополъ и Силистра по значение и поелъ първенството на Долни Дунавъ. Русе билъ важно кръстопжтище. Особено силно се развило кръстопжтното значение на Русе, когато въ 1868 г. се свързалъ съ Варна чрезъ желѣзница, и щцото станало съ Гюргево—Букурещъ.

Изборътъ на Русе за седалище на управителя на Тунавляетъ отъ Мидхатъ паша не е било случайно. Русе билъ вече въ 1860 година значителенъ търговски и индустриаленъ градъ.

Мидхатъ паша модернизиралъ града и засилилъ неговото значение чрезъ постройка на шосета. Когато се създаде българското княжество, Русе бѣше най-голѣмиятъ, най-търговски и най-благоустроенъ градъ въ него.

Характерно е, че Русе билъ станция за Дунавска флота въ римско време, при турцитѣ и сега при българитѣ.

Въ първото преброяване 1880 година Русе имаше 26,163 ж., отъ които българи 11,349 или 43·4⁰/₁₀₀, турци 10,253 или 35·4⁰/₁₀₀, евреи 1943, арменци 835, гърци 291, румъни 230. Българитѣ се увеличавали бързо, турцитѣ намалявали, другитѣ народности, особено еврейтѣ и арменцитѣ, се силно увеличили. Въ 1934 година Русе ималъ 49,388 ж., заемалъ по голѣмина четвърто мѣсто следъ София, Пловдивъ и Варна. Срѣдногодишенъ прирѣстъ за времето 1880—1926 е 1·65⁰/₁₀₀. Приблизително толкова е естествениятъ му прирѣстъ. Желѣзната линия Горна-Орѣховица—Русе засили съобщението въ града, но загубата на Тутраканъ и Силистра съ тѣхната задземя се отрази зле за Русе и неговата търговия и съобщения.

Споредъ преброяването отъ 1926 г. населението на Русе се разпадало по народностъ така: българи 32,099, или 70·1⁰/₁₀₀, турци 6,241 или 13·6⁰/₁₀₀, евреи 3,131 или 6·8⁰/₁₀₀, арменци 2,316 или 5⁰/₁₀₀, руси 490 или 1·1⁰/₁₀₀, другитѣ по-малко отъ 1⁰/₁₀₀.

Русе въ по-голѣмата си частъ е планиранъ и има хубави сгради. Турската махала има ориенталски типъ.

Отъ всички дунавски градове най-голѣма индустрия развилъ градъ Русе. Въ него има парни мелници, фабрики за бира, захаръ, желатинъ, велосипеди, медни сждове, боядисване и тапосване, чадъри, мобили, сапунъ, пердета, мастило, керемиди и др.

* * *

Ако сравнимъ нашето Дунавско крайбрѣжие съ Черноморското, то забелязваме, че въ първото числото на населението е по-равномѣрно разпредѣлено, което стои въ свръзка съ еднаквитѣ условия досежно хинтерланда и пѣтищата. Условията за спиране на кораби сж приблизително еднакви — често пѣти единъ понтонъ свързанъ чрезъ мостъ съ брѣга е достатъченъ за товарене и разтоварване. Понеже почти всички дунавски градове бѣха малко или повече крепости, и всички имаха известно стратегическо значение, то у тѣхъ броятъ на турското население е билъ голѣмъ 31,621 срещу 38,240 българи въ 1880 г., затова поради изселване на турци действителниятъ прирѣстъ на тѣхното население не е билъ голѣмъ, нѣкъде дори съвсемъ малкъ. Областитѣ Македония и Тракия, отъ кождо дохода въ България много бѣжанци, се намиратъ далеко отъ тѣхъ, та малко сж се населили въ дунавскитѣ градове.

Въ 1926 год. въ дунавскитѣ градове живѣли 102,800 ж., отъ които българи 74,037 и турци само 14,844.

Нѣкои отъ дунавскитѣ градове претърпѣха и търпятъ още мѣжителни стопански кризи въ връзка съ промѣната на пѣтищата и съ насочване търговията къмъ Черно море, както и съ слабо то земедѣлско производство, но трѣбва да върваме, че тѣхното просвѣтено население ще се нагоди къмъ новитѣ условия, ще създаде индустрия въ връзка съ мѣстното сурово производство и ще превъзмогне голѣмитѣ несагоди.

DIE DONAU UND UNSERE DONAUSTÄDTE

Die Donau ist der einzige Fluss in Europa, der in der Richtung vom Westen zum Osten fliesst und hat aus diesem Grunde grosse kulturgeographische Bedeutung. Auf Bulgarien fallen 397 Km (13,6%) von der ganzen Stromlänge.

Der Wasserstand der Donau ist in den verschiedenen Jahreszeiten recht unterschiedlich. Der höchste Stand wird im Frühjahr und Anfang des Sommers erreicht und ist am niedrigsten im Herbst, sodass dann die Dampfer äusserst vorsichtig fahren müssen. Die vielen Inseln die in der Donau, dem bulgarischen Ufer zu liegen, sind unbewohnt, da sie sehr niedrig sind und stets unterschwemmt werden.

Die Donau ist die natürliche nördliche Grenze Bulgariens, wenn sie auch nicht die Vorteile der Schwarzen Meer-Grenze hat, da sie leicht zu überqueren ist. Die bulgarische Seite der Donau ist fruchtbar und war daher bereits in vorhistorischer Zeit bewohnt. Der Einfluss der hellenischen Kultur ist unverkennbar, doch den grössten Einfluss übte die römische Kultur aus. Aus dieser Zeit datieren unsere Donaustädte, hervorgegangen aus Festungen, die zum Schutz der Nordgrenze errichtet waren.

Allbekannt ist, dass die Donau keine grössere Bedeutung für den Verkehr, wie z. B. der Rhein, die Themse, die Elbe, hat, da sie in ein Meer mündet, das abseits von den Weltmeeren liegt. Abgesehen davon aber hat das Schwarze Meer für den Handel Bulgariens eine grössere Bedeutung, so dass schon aus diesem Grunde der Verkehr auf dem Donauwege unbedeutend ist und die daran liegenden Städte klein sind. Einzig und allein die Verbindung dieser Städte durch die Eisenbahnen brachten eine Belebung des bulgarischen Donauhandels wieder mit sich. An der Donau befinden sich 10 bulgarische Häfen: 6 Städte (Widin, Lom, Orechowo, Nikopol, Swischtov und Rustschuk) sowie 4 Dörfer (Novo-selo, Koslodui, Beschli und Somowit). Der grösste und meistbesuchteste Hafen befindet sich in Rustschuk. Sämtliche mitteleuropäische Länder befahren die Donau und legen in unseren Häfen an. Bedauerlicher Weise ist die bulgarische Schifffahrt selbst noch sehr schwach.

Widin ist die westlichst gelegene Stadt in Bulgarien. Sie ist die Nachfolgerin der alten römischen Festung Bononia, von der