

ГОЛЯМАТА ПЛОВДИВСКА ОБЩИНА 1978–1987: аналитично и носталгично

Видин Сукарев

Основа на настоящия доклад е изследователската работа по написване на наскоро излязлата от печат „История на Община Пловдив“ и по-специално – нейната трета част, обхващаща периода между знаковите дати 9 септември 1944 и 10 ноември 1989 г.¹ Изложението до голяма степен следва това в монографичното издание, но тук фокусът попада върху проблем, който поради липсата на място не беше подобаващо засегнат. Ясно е, че цялостното му разглеждане не може да се състои и на този научен форум – нито във вербална, нито в писмена форма, но именно тук е мястото, където той да се представи на научната общественост. Сериозното проучване на основа на цялата запазена база от документи тепърва предстои. Представеното изследване е продукт от отделни документални сведения, известия в периодичния печат и разговори със съвременници на събитията и участници в тях.

Съвременниците помнят, че 70-те години на ХХ век са „златното време“ за Народна република България. Развитото социалистическо общество съществува паралелно с консуматорското общество на Запад. Въпреки желязната завеса допирните точки не могат да бъдат избегнати и именно от това време в българските домакинства масово се разпространяват домашните електроуреди, автомобилите и всякакъв друг вид битови удобства. Докато обаче в „капиталистическия лагер“ е достатъчно просто да влезеш в магазина и с парите си да закупиш това, което желаеш, у нас съществува системата на връзките и всички т.нар. *дефицитни* стоки се набавят благодарение на неформални контакти, познанства, роднински връзки и прочие разновидности на „втория начин“. Всъщност икономическото положение не е никак розово. През февруари излиза Постановление на МС за създаване и развитие на селищните системи в НРБ,² което подготвя поредните административно-териториално промени в опит да се излезе от сериозното стопанско затруднение, пазено от управляващите в дълбока тайна.³ Постоянните призови на партийното ръководство за икономии, за подобряване на производството, за самозадоволяване с хранителни продукт, снижаване себестойността, преизпълнение на плановите и пр. не дават резултат.

На този етап Градски народен съвет – Пловдив все още разполага със значителен финансов ресурс. Над 70 % от капиталовите вложения се заделят за жилищно строителство – като 76 % от тях са за довършването на новия жилищен район „Тракия“. Огромна инвестиция, която трябва да разреши жилищните проблеми на града. Председателят на Изпълнителния комитет на ГНС Диран Парикян признава, че за други строителни дейности средствата не достигат. За 1978 г. 21 млн. лв. са предвидени за благоустрояване, приоритетно отново към „Тракия“. Очевидно нито те, нито бюджетите през следващите години обаче се оказват достатъчни или са били използвани рационално, защото дълги години след като в комплекс са заживяха новодомци, той заслужено имаше славата на най-неблагоустроения

Пловдивски квартал.

Животът следва своя ход, проблемите, които трябва местната власт да решава – също. На бул. „Москва“ започва строителството на два подлеза. От „Братска Унгария“ са получени 10 автобуса „Икарус“, за да подсилят обществения транспорт. Започва етапно реконструиране на бул. „Хр. Ботев“ между бул. „К. Величков“ и Автогара – „Юг“, включващо разширяване на пътното платно, устройване на места за спирките на градския транспорт като първи етап и ремонт с доизграждане на бетонния мост и съоръжение за преминаване на пешеходци отгоре като втори. През лятото на 1978 г. е изпълнен първият етап. Слага се начало на изграждането на Асеновградския надлез. От друга страна, строителството често се извършва при слаба организация, самоотлъчки и разхищение на материали. По това време злоупотребите на работници в различни предприятия и изобщо дребните кражби и рушителни посегателства към често безстопанствената социалистическа собственост се приемат за нещо съвсем нормално.

През декември 1978 г. в Държавен вестник е публикувано изменението на Закона за народните съвети, с което влизат в сила новите селищни системи. Тези общини от нов тип – териториално обособени социално-икономически и административни единици – донасят значителна промяна в управлението на Пловдив и прилежащия му район. Към Пловдивска община са създадени първоначално седем Районни народни съвети със следните градове – Перушица, Кричим, Нови Кричим (Стамболийски), Садово, Раковски и селата – Труд, Строево, Царацово, Войводиново, Желязно, Рогош, Скutare, Трилистник, Маноле, Манолско Конаре, Ясно поле, Калековец, Динк, Крислово, Граф Игнатиево, Бенковски, Войсил, Стряма, Момино село, Белозем, Шишманци, Болярино, Чалъкови, Костицево, Радиново, Кочево, Поповица, Христо Милево, Богданица, Селци, Катуница, Караджово, Моминско, Болярци, Ахматово, Йоаким Груево, Куртово Конаре, Ново село, Триводици, Скобелево, Чурен, Устина, Брестовица, Първенец, Добралък, Куклен, Крумово, Ягодово, Злати трап, Кадиево, Оризари, Цалапица, Марково, Храбрино, Бойково, Дедево, Лилково, Ситово, Извор, Гълъбово, Цар Калоян, Белащица, Браниполе, Брестник, Руен, Яворово.⁴ Месец по късно с друг указ са отделени общините Садово (със селата Кочево, Поповица, Христо Милево, Богданица, Селци, Катуница, Караджово, Моминско, Болярци, Ахматово) и Раковски (със Стряма, Момино село, Белозем, Шишманци, Болярино, Чалъкови).⁵ Петте района на Голямата община са поделени на три изцяло градски – I, II и IV; III район е смесен – обхваща пловдивските квартали и селата на север от река Марица; V район включва всички села и градове, разположени на юг и запад от големия град. Според промените в Закона за народните съвети в населените места извън общинския център, които имат над 100 жители се административират от кметства, чиито ръководители за пръв път в българската история се избират пряко от гласоподавателите. Общо в пловдивската селищна система – община са включени четири града и 50 села с население почти 440 хил. души. Общинските съветници са максималния определен в закона брой – 150.

Предаването на подчинение към Пловдивския народен съвет на обширни селски райони, чието стопанство е окрупнено в АПК „Тракия“ и НПК „Георги Димитров“, носи нови отговорности за администрацията. Освен съдържанието, променя се и формата – ГНС вече се нарича Общински народен съвет – Пловдив. Новата мегаобщина има грамадна икономика и приходи, които при рационално управление биха могли да донасят големи ползи на жителите. По данни за 1978 г. на нейна територия се произвеждат 100 % от пишещите машини, 85 % от мотокарите, 22 %

от хартията, 18 % от електродвигателите, 19 % от обувките; има 535 хил. декара обработваеми земи.

В 1979 г. започва практическото функциониране на новата селищна система. Началото на новата година бележи края на мандата, последен за Диран Парилян и неговия екип. Управлението на Парилян (1971–1979) е един от най-успешните периоди от развитието на града. В резултат на усилен труд, започнал още в края на 60-те, през април 1979 г. Старинен Пловдив е награден със златен медал от Европейския съвет за опазване на културно-историческите паметници. Резерватът се превръща в средище на многобройни културни събития и любимо място на българската интелигенция. Лично Парилян поема отговорността по отчуждаване на имотите и обезщетяване собствениците в квартала от Трихълмието, под който е Античният театър, за да започнат разкопки при съществуващ риск отдолу да не се открие нищо. Пак тогава е оформена пешеходната улица, „Главната“ на пловдивчани, наситена едновременно със специфичната атмосфера на големия шумен град, но и със сладостното чувство за уют, спокойствие и безвремие.

При провеждането на избори на 25 март 1979 г. победата на ОФ достига фантастичните 99,90 %. На учредителната сесия на Общинския народен съвет, съгласно утвърдената от десетилетия традиция, първият секретар на Общинския вече комитет на БКП Петър Георгиев предлага състава на новия изпълнителен комитет, в който няма нито един член на стария. Органът е избран на тайно гласуване с обичайното пълно единодушие. Новият ръководител на общината е Христо Мишев (1932–1989), родом от Брацигово, икономист по образование, натрупал административен опит като зам.-председател на Окръжния народен съвет. Според арх. Румен Григоров, главен архитект на Пловдив по време на втория и третия мандат от управлението на града от Хр. Мишев, докато е зам.-председател на ОНС – Пловдив Христо Мишев е действителният ръководител на окръга, тъй като отговаря за финансовите дела. По онова време е традиция за председатели на окръжните народни съвети на Пловдив и Варна да се излъчват представители на БЗНС, но преките им отговорности се свеждат основно до селското стопанство в окръга. Благодарение на личните си качества и приятелството с министъра на финансите Белчо Белчев, Христо Мишев се справя с успех с нарасналите отговорности по управлението на Голямата пловдивска община, при това наследявайки ръководител като Парилян. Свидетелство за твърдия и решителен характер на новия градоначалник, пак по спомени на арх. Григоров, е обстоятелството, че той е може би единственият човек, отказал пост на самия Тодор Живков, който му предлага да оглави Пазарджишки окръг.

Задачите са много, както в общинския център, така и в новоприсъединените селища. Започва работа по изготвяне и утвърждаване градоустройствени планове на другите градове в общината – Стамболийски, Кричим и Перущица. Одобрен е застроителният план за централната градска част. Възложено е ново градоустройствено решение за „Капана“, като част от културно-историческото наследство на града. Отново най-големи капиталовложения се влагат в жилищно строителство – над 47 млн. За сравнение – 561 хиляди за детски заведения, 1 134 000 за училища и 7 505 000 за промишлено строителство. Построени са 5 164 апартамента. Изготвен е проект за направа на помпена станция „Изток II“. Помпена станция „Юг“ е разширена. Продължава изграждането на пречиствателната станция. Строи се канализационна мрежа в Прослав. В новите квартали са изградени 18 трафопоста. Поставено е осветление на кв. „Зеленчукова борса“. Преизпълнена е програмата за топлофикация. Оборудвани са над 3 200 жилища, две училища и

три детски градини. Извършено е цялостно благоустрояване в първия завършен район А9 на комплекс „Тракия“. По време на проведена масова есенна залесителна акция и през цялата година са засадени близо 30 хиляди дървета и 90 хиляди храста. Изградена е детската железница на Младежкия хълм заедно с други благоустройствени дейности в района. Определена е площадка за третиране на твърдите отпадъци в землището на с. Ново село. Доставени са 37 нови автобусни и тролейбусни коли. В навечерието на 9 септември 1979 г., по случай 35-годишнината от сакралната дата, са открити 35 новопостроени обекта – обществени, промишлени или инфраструктурни, както и 35 търговски обекта. Реконструиран е бул. „Л. Димитрова“ между Хладилника и Ботаническата градина и част от южния околоръстен път. Изготвени са проекти за Коматевския транспортен възел, подлез под жп линията при моста на Захарна фабрика на бул. „Марица-юг“, поща и поликлиника в „Тракия“ и др.

Традиционни проблеми продължават да бъдат изоставането с инженерната инфраструктура, изграждането на търговска и обслужваща мрежа, качеството на строителството и честото разминаване между планиране и изпълнение. Особено характерни са трудностите с търговското обслужване и дефицитите, които въпреки постоянните мерки, продължават да бъдат постоянен спътник в живота на обикновените хора. Веднага след като е изтъкнал, че „снабдяването с някои стоки, които години наред са се смятали за дефицитни, бе нормализирано“, Христо Мишев признава: „В определена степен по организационни причини почти през цялата година или за известни периоди липсваха перилни препарати, фасул, захар, шоколадови бонбони, някои зеленчуци, плодове и др. От нехранителните стоки не бяха задоволени нуждите от дамски ботуши, луксозни обувки, дамски манта, детски играчки, печки – всички видове, ел. домакински уреди и др.“⁴⁶ Развито социалистическо общество!

През 1980 г. докато цялата страна се подготвя за отбелязване на поредния юбилей – този път далеч назад в историческото минало – 1300 годишнината от основаването на българската държава, липсата на обезпечение на средства от държавния бюджет става все по-осезаема. Около 10 хиляди души вече населяват ЖР „Тракия“ – в онези години при всички неприятности, които те и другите обитатели на новите пловдивски квартали срещат, би било неточно да се каже „живеят“. В случаи на оплаквания вината се установява трудно – прехвърлят си я безбройни институции и ръководни кадри. Петилетката е обявена за успешно приключила, а нищо от това, което е обещано в постановлението от началото на 1975 г. не е изпълнено.

В Стария Пловдив реставрационните работи не спират – подменя се калдъръмена настилка, озеленяват се дворове, освежават се фасади; работи се по Античния театър. На площад „Джумаята“ се изгражда бетонна колонада в разположената западно от Римския стадион сграда, където е предвидено изграждането на модерно за времето заведение.

Следващата година е под знака на тържествата за 1300 годишнината и поредния XII конгрес на БКП. Провеждат се избори през юни, на които Хр. Мишев запазва поста си. Завършени са хотел „Москва“, преименуван на парк-хотел „Ленинград“, Водната палата, Асеновградският надлез; ремонтиран е бетонният мост край Автогара – „Юг“, само за два месеца е построен автоподлезът на бул. „Марица-Юг“. В процес на строителство е бул. „Л. Димитрова“. Приключват реставрационните работи по Античния стадион – поредния диамант в короната на древния град, но блясъкът ѝ се помрачава от самите пловдивски жители. Стълбището северно

от тунела – един от подстъпите към Стария Пловдив е задръстено от отпадъци. Проходът под трибуните на Римския стадион е превърнат в клоака. Общата държавна – социалистическа собственост, бreme за организациите и ведомствата, които я стопанисват, често е магнит за „рушителите на реда“.

Сесиите на ОБНС, посветени на спазването на социалистическата законност и обществения ред не помагат. „Високите критерии на развитото социалистическо общество“ са само на хартия. 80-те години са време, когато все повече хватката на тоталитарната власт се отпуска, това интуитивно се усеща най-напред от индивидите, при които връх вземат разрушителните инстинкти. В повечето случаи не се касае за хора с престъпен начин на живот, а просто за ниска култура, невъзпитание, непослушание и показност, които обаче са твърде масови, за да не им се обърне внимание. В редица интервюта и други публични изяви Хр. Мишев призовава гражданите да не извършват подобни деяния, но напразно.

Основният приоритет в управлението на Пловдив в градските му граници е разрешаването на въпроса за транспортната инфраструктура и в това отношение са постигнати немалко успехи. Освен посочените по-горе съоръжения се пристъпва към планирането на продължение на подлеза на Централна гара до автогара „Родопи“, строителството на околновръстното шосе източно и западно от града за връзка с автомагистрала „Тракия“, която в средата на 80-те години достига край Пловдив, завършване разширението на бул. „Л. Димитрова“, изграждане на връзка между него и ЖР „Тракия“, продължение на „Асеновградско шосе“ след надлеза, прокарването на новия булевард „Освобождение“, реконструкция на бул. „Дунав“ и бул. „Руски“, подземна връзка край Централна поща, изграждане на пешеходни подлези южно от тунела, завършване на Коматевския пътен възел и др. Всичко това е съпътствано от продължаващото интензивно строителство в кварталите „Тракия“, „Изгрев“ и на други места из града. Така нареченото комплексно изграждане отдавна се е компрометирало в очите на хората, но постепенно и новите райони се благоустрояват. Съществено внимание е обърнато на преговори с Министерството на отбраната и Министерството на транспорта, които с многобройните си имоти се явяват пречка за инфраструктурното и жилищно строителство, заложили в градоустройствения план. Целта е всички военни обекти да бъдат преместени в местността Гладно поле, а освободените терени да се включат в градския фонд. Изпълненото в тази насока е преместването на Парашутния полк от старите му казарми край братската могила на днешното място. Изключително невралгична точка е жп линията от гара Филипово за Централна гара, преминаваща през гъсто населени райони. Намерението на Общинския съвет е старата линия да се премахне, с което да се разрешат проблемите с транспорта между централната и западната част на града. Според арх. Румен Григоров от Министерството на транспорта първоначално дават съгласие в полза на това решение, но то е осуетено от Дража Вълчева. За любимката на Тодор Живков очевидно е по-важно жителите на „борческото Средногорие“ да имат възможност да пътуват с влак до Централна гара директно през окръжния град, отколкото разрешаването на неговите транспортни проблеми. Тесногърдието на комунистическите ръководители за пореден път се оказва във вреда на града. Започва строителството на новия пешеходен мост на мястото на стария, срутил се преди десетилетие. Първоначално той е замислен като лека конструкция, но по искане на военните е изградено масивно съоръжение, за да могат при нужда по него да преминават танкове. Блокното противопоставяне е все още актуално.

Грижи за преодоляване трудностите по снабдяването и търговията продъл-

жават да не са особено успешни, но цифрите са впечатляващи. През 1982 г. са открити и ремонтирани близо 100 търговски обекта. Най-големият от тях е новопостроения Районен универсален магазин „Нева“ в чест на 60-годишнината от създаването на СССР. Започва да се обръща по-голяма внимание на рекламата. Дейностите в селищната система, пряко или косвено контролирани от ОбНС, са почти неизброими. Само стоките за населението, произведени от местните предприятия през 1982 г. възлизат на над 915 милиона лева. Завършени и предадени са 5 470 апартамента, от които 4 800 в Пловдив. В края на годината жилищната задоволеност достига 86,4 на 100 потребителски единици, но все още недостигът се усеща. Изчерпването на свободните терени в старите части на града налага да се мисли за реконструкции, разширяване и надстрояване на съществуващи жилищни сгради и площи.

Завършена е реконструкцията на бул. „Л. Димитрова“ със 7 подлеза и транспортното съоръжение на „Скобелева майка“; започва строителството на връзка между булеварда и ЖР „Тракия“ и връзка на бул. „Менделеев“ с Асеновградския надлез, продължението на ул. „Райчо Кирков“ до Околовръстното шосе; влиза в експлоатация етап от бул. „Лазо войвода“. Започват работите по реконструкцията на бул. „Георги Димитров“ южно от тунела. В истинска сага се превръща изграждането на двата пешеходни подлеза. Заради многобройните археологически находки те на няколко пъти са препроектирани и разширявани. Продължават работите по помпените станции „Юг“ и „Изток II“. Работи се по разширение и реконструкция на водопроводната мрежа на Кричим, Перушица, Устина, Белащица, Брани поле и Цалалица. Завършена е помпена станция и външните водопроводи на Ягодово и Крумово. Текат още множество реконструкции и работи по нови водопроводни мрежи и канализация в самия град. Изгражда се канализация в Прослав, Коматево, Стамболийски и Й. Груево. Продължава и топлофицирането на жилища – над 10 хил за 1982 г. Въпреки че движението за превръщане на Пловдив в „образцов социалистически град“ започнало още от средата на предходното десетилетие продължава, няма особено подобрене в отношението към чистотата. Голяма част от излъчените от общината „образцови“ обекти скоро след това губят примерния си вид. В сметоизвозването и чистотата на улиците също има какво да се направи. Започва поставяне на навеси по спирките на градския транспорт.

Общината е съпричастна и към провеждането на постановената от държавната власт образователна политика – въвеждането на обучението на 6-годишните в първи клас, обхващане на 100 % от петгодишните от детските градини, разширение материалните бази на училищата за полуинтернатни групи и практическо обучение в средните политехнически училища, както и традиционно осигуряване на отдик извън града на учениците през зимната и лятната ваканция. Строят се нови и се разширяват съществуващи учебни сгради.

Продължава бавното строителство на двете грамадни болници – Окръжна и Хирургииите, което отдавна не е изненада за никого. Завършен е домът за стари хора, построена е нова поликлиника в Стамболийски и здравни служби в Калековец и Крислово. Реконструирани са пунктове на детското и майчино здравеопазване на стойност 133 хил. лв.⁷

Мисли се и за бъдещото развитие на града. Три проектантски колектива разработват идеен проект за бъдещ ЖР „Родопи“ за 70 хиляди жители, разположен върху нископлодородните земи южно и югозападно от града. На практика това е реабилитация на градоустройствения план на Пловдив, изготвен от немския проф. Херман Янзен през 1942–1944 г. и отхвърлен след войната от съветски и местни

архитектурни специалисти като остарял, прекалено скъп и неотговарящ на новите реалности за развитието на Пловдив като индустриален социалистически град.⁸

През 1983 г. е завършен магазин „Образцов дом“ – „Евмолпия“, направени са първи копки на районния универсален магазин във „Филипово“ и на „Мебелна къща“ в „Тракия“; продължава строителството на бул. „Менделеев“. През пролетта започват работите по пробива край Централна поща, които също се забавят значително заради археологическите проучвания, довели до разкриването на античния булевтерион, по-известен като Одеона, и Голямата базилика. От 30 септември 1983 г. пловдивските райони се увеличават с още един – „Тракия“.

След изборите в края на годината Хр. Мишев запазва поста си и започва третия си мандат. През него е извършена може би най-много или поне най-забележимата и до днес работа в сравнение с другите два по отношение на строителство и градоустройство. Жилищното строителство осезаемо започва да намалява. „Тракия“ и другите нови жилищни комплекси са завършени в общи линии и се обръща вече повече внимание на тяхното благоустрояване, както и изграждане на детски градини и училища. Такива са построени или се строят и на много други места из общината. Завършени са РУМ „Дружба“, РУМ – „Хеброс“, РУМ – „Изгрев“, РУМ – „Тракия“, „Мебелна къща“, магазин „Направи си сам“, спортната зала „Строител“. Влиза в експлоатация Първи етап на Окръжна болница. Над 100 хил пловдивчани живеят в централно топлоснабдени жилища. След дългогодишно строителство е завършен Домът на техниката.

Изградени са новите булеварди „Цар Симеон“, „Санкт Петербург“ (тогава „Ленинград“) „Освобождение“, „Менделеев“, „Въстанически“ и „6 септември“. Реконструирани са бул. „Дунав“ с кръстовището на ул. „Победа“, част от бул. „Хр. Ботев“ и бул. „Руски“. Работи се по реконструкцията и на „Кукленско шосе“. Напредва изграждането на Пешеходния мост.

Огромна работа е извършена през 1985 година, когато БКП решава да се отбележи тържествено 100 годишнината от Съединението. Само в рамките на 9 месеца е преместен Четвъртък пазарът, оформено е пространството на площад „Съединение“ с паметника; булевардът е трасиран, изградени са двата подлеза. Жилищните сгради между тях са укрепени и в долните им части са проведени пешеходни пасажи. Построен е жп надлез на „Голямоконарско шосе“ по пътя към автомагистрала „Тракия“; гражданското летище край Крумово. До голяма степен са завършени работите по подлеза край Централна поща, подготвя се строителството и на замразения в последствие и завършен след повече от десетилетие надлез „Родопи“. Готов е първият етап от Пречиствателната станция. Извършена е значителна работа и по полагането на улични настилки, водопроводи, кабелни мрежи и озеленяването. Доставени са 301 автобуса и тролейбуса. Пак по това време в Пловдив отварят врати филиали на БАН и Техническия университет. В старата сграда на Народната библиотека „Иван Вазов“, използвана дотогава като детски отдел, отваря врати нова музейна експозиция, посветена на Съединението.

Христо Мишев обаче се намира в негласен, но все по-напрегнат конфликт с първия секретар на Окръжния комитет на БКП Иван Панев. Панев прави опит да отстрани Христо Мишев още през първия му мандат, но тогава позициите на брацеговчанина пред партийните органи в столицата са все още достатъчно силни. Желанието на Панев е да се започне модернизация на икономиката – преди всичко на селското стопанство и леката промишленост, но по думите на арх. Григоров той „не внася една свежа пара в Пловдивската община“, за разлика от Христо Мишев, който в продължение на години успява да задържи голяма част от прихо-

дите на местните индустриални и селскостопански предприятия и да ги инвестира в строителство на инфраструктурни, жилищни, търговски, културни-образователни обекти, благоустрояване, почистване, транспорт и всички други разнообразни нужди на Голямата община. В края на краищата Иван Панев се налага. В София не могат вечно да наблюдават изхарчването на милиарди левове в провинцията, предназначени за без друго изнемогващия централен бюджет. Формалният повод за отстраняване е традиционно и принципно навсякъде бавното изграждане на образователни, културни, здравни и жилищни обекти. Христо Мишев достойно поема отговорността, изтъквайки, че причините са „не в обективните затруднения, а преди всичко в принизената възискателност, в липсата на системна работа“.⁹ Това е крайът на мандата на този заслужил деец на Народната република, за чието управление все още хората в града на тепетата си спомнят с добро.

Управлението на Хр. Мишев наред с това на Парикян може да се окаже като най-успешното за Пловдив през втората половина на ХХ век. Христо Мишев се справя с успех с нарасналите отговорности по управлението на голямата пловдивска община. Трябва да се има предвид и че през това интензивно управление Христо Мишев страда от тежка форма на диабет, но въпреки това всички – от заместниците му до редовите служители са впечатлени от неговата работоспособност.

Разбира се, не липсват и много проблеми – най-съществените са в забавянето на благоустройствените работи и някои спорни действия, довели до загуба за културно-историческото наследство, каквито са осъществяването на пробива край Пощата и събарянето на старинната баня „Тракия“ при прокарването на новото трасе на бул. „6 септември“. Тези случаи обаче не могат да се разглеждат изолирано от контекста на времето с характерната за него конюнктура, която е такава, че често при изграждане на значими стопански и инфраструктурни обекти се пренебрегват културните или природни паметници. Сложността и диалектиката на историческото наследство от тоталитарната епоха е именно да се вникне в процесите на странна двойственост – да се открие формулата, по която, от една страна, се правеше немалко за опазването на старините и природата, отпуснаха се пари, създаваше се организация, а от друга, с лека ръка се рушеше и похабяваше, особено в името на „по-велики“ цели, каквито са язовири, площици, пътни артерии и пр. Така или иначе еднозначна оценка е все още твърде рано да се даде, а и такава в живота рядко може да има, защото е твърде сложен и нюансиран. Факт е, че управлението на Христо Мишев и изобщо 80-те години на ХХ век ни завещават в най-голяма степен това, което днес представлява градът, както като функционалност, така и като неразрешени проблеми. Огромният обхват от скъпи строителни дейности се извършва във време, когато икономическото безсилие на тоталитарната система все повече се усеща от обикновените хора. Арх. Р. Григоров по време на разговора ни за управлението на Христо Мишев без колебание оцени приблизителната обща сума на строителството, извършено през трите му мандата на умопомрачителните 25 милиарда лева. Точната стойност естествено тепърва предстои да се установява, но определено е значителна.

След изборите на 8 юни 1986 г. на учредителната сесия на 19 юни е избран нов ИК, начело с Димитър Бакалов, дългогодишен функционер в градската организация на БКП по онова време, заемащ поста първи секретар на РК на БКП в район „Васил Коларов“. През неговото кратко управление са довършени пешеходният мост и пътното съоръжение под главната улица. Започва строителството на надлез „Родопи“ и РУМ „Южен“. От Съветския съюз са доставени 30 тролейбуса за

обновяване на остарелия автопарк. В Музея на Възраждането и националноосвободителните борби, разположен в Къща „Георгиади“ в Стария град отваря врати нова експозиция.

През 1987 г. настъпват административно-структурни промени, плод на отчаяните опити на комунистическата върхушка да задържи властта си според постулатите на собствената си идеология, съблюдаването на която става все по-икономически неизгодно. По примера на СССР започва Преустройство, което включва „Революционни преобразования върху принципите на социалистическото самоуправление“. Административно-териториалните единици трябва да се превърнат в самоуправляващи се общности, а тяхното население – в стопанин на съответната територия. Основната цел е общините да облекчат държавния бюджет като се самоиздържат. В собствените граници на общината се делегира значителна стопанска инициатива и ръководни функции за икономиката, особено по отношение изграждането на малки и средни предприятия. Пловдивската община само би спечелила от новото положение, но нейните граници са жестоко, може да се каже дори престъпно орязани. Настъпва тъжният край на Голямата пловдивска община. Новата териториална структура е затворена в застроените си и улични граници; от околните селски територии са създадени общините Родопи и Марица, чиито седалища обаче продължават да бъдат в града. Старите райони престават да съществуват. На тяхно място са създадени десет кметства,¹⁰ към които по-късно за прибавени още две.¹¹ Община Пловдив е лишена от възможността да управлява прилежащите ѝ стопанска, вододайна и курортна зона, в които са инвестирани нейни собствени средства десетилетия наред, в някои случаи почти от век. В административно отношение Пловдив е откъснат от летището, което носи неговото име, дори от околновръстните транспортни артерии.

От вече доста далечната 1987 г. до днес хилядолетният Пловдив вследствие на управленско късогледство, завист, неразбиране, лични интереси и множество други обективни и субективни фактори, сред които обаче определено трябва да се открие твърде забележителната ограничителна и дори унищожителна политика на центъра спрямо периферията, показала удивителна приемственост през всички политически режими и системи от Освобождението до наши дни, е отрязан от възможностите да се развива като истински голям стопански, политически и културен център от европейски мащаб, за което притежава безспорни дадености.

В историческото развитие на Пловдив и пловдивската община от ново и най-ново време с увереност може да се твърди, че именно противопоставянето на столица и провинция през годините е ощетило най-много града на тепетата. Няма да е пресилено ако по метода на историческата аналогия, подкрепен обаче и от сигурните и известни свидетелства, на които постоянно се натъкваме в ежедневието, същото твърдение се отнесе и за останалите български градове и региони. Тук в никакъв случай не се подценява факторът местно управление, който също може да извърши негативни за съответното населено място административни ходове, но определено демографското, стопанско и интелектуално обезсилване на родната провинция за сметка на столицата е водещо. Иронията е, че именно провинцията след Освобождението изгражда столицата на Третата българска държава, но в стремежа си към по-добър, богат и охололен живот доскорошните „чичовци“, „цървуланковци“, „селяндури“, „измежяри“, „еснафи“ и пр. люде, наричани от вече погражданените си сънародници с подобни нелицеприятни имена, доброволно, макар и косвено, съдействат за опропастяването на своите родни места или тези на предците си. Но много по-страшно от неволното участие в тези процеси, какво-

то представлява просто да живееш и да работиш в София, е съзнателното създаване на нормативна и административна база, която да ги улеснява и провежда. И именно в това пловдивчани с чиста съвест могат да обвинят политическата класа от последните десетилетия преди и след демократичните промени. Заченатите в грях от тоталитарния режим общини Родопи и Марица, отчаян опит да се укрепи загниващата социалистическа система, все още се явяват тумор и язва за пълноценното развитие на древния и вечен Пловдив.

Аз съм жив свидетел и очевидец на всичко изказано дотук като резултати от историческо дирене: Роден в последните години от управлението на Парикян, играл на воля из многобройните разкопани улици и строителни обекти при Христо Мишев, помня добре как в края на 80-те и началото на 90-те години между София и Пловдив съществуваше значителен паритет по отношение на жизнен стандарт, стопанско развитие, културен, спортен живот и т. н. До голяма степен за това тогавашно и вече вероятно безвъзвратно загубено положение принос имат ръководителите на Голямата пловдивска община от 1978–1987 г. При цялото ми съзнание за грешките, нередностите, неприятностите и несъстоятелността на социалистическия строй, докато пиша тези редове ме обзема носталгия. Носталгия двупосочна – както по времената, през които се е състояло отминалото ми детство, така и заради пропуснатото време от 10 ноември 1989 г. насам, което все повече превръща държавата България от Родина в географско понятие.

¹ Сръ. Пижев, А., В. Сукарев, Ст. Шивачев. История на Община Пловдив (1878–1989), Пловдив, 2014, с. 252–269.

² Държавен вестник, 10, 3 февр. 1978, с. 101.

³ Христов, Хр. Тайните фалити на комунизма. С., 2007, с. 264–272.

⁴ ДВ, 101, 26 дек. 1978, с. 1084.

⁵ ДВ, 8, 26 ян. 1979, с. 73.

⁶ Доклад за дейността на Общински народен съвет – Пловдив през 1979 г., проекто-плана за комплексно развитие на селищната система през 1980 и 1981 г. и бюджета на ОбНС за 1980 г. Пловдив, 1980, с. 29.

⁷ Общински народен съвет – Пловдив. Доклад за дейността на Общински народен съвет през 1982 г. и задачите по плана и бюджета за 1983 година. Пловдив, февруари, 1983, с. 16–39.

⁸ История на Община Пловдив, с. 186–187, 196–197.

⁹ Общински народен съвет – Пловдив. Доклад за дейността на Общински народен съвет и неговите органи за мандат 1983 – 1986 год. Май 1986 год., Пловдив, с. 20–27.

¹⁰ Указ 3182, ДВ 89, 17 ноем. 1987.

¹¹ Отечествен глас, 6 февр. 1988.

ОБЩИНА ПАЗАРДЖИК
РЕГИОНАЛЕН ИСТОРИЧЕСКИ МУЗЕЙ – ПАЗАРДЖИК
ИНСТИТУТ ЗА ИСТОРИЧЕСКИ ИЗСЛЕДВАНИЯ ПРИ БАН

ГРАД И ПАМЕТ

Сборник с доклади от
ВТОРА НАЦИОНАЛНА НАУЧНА КОНФЕРЕНЦИЯ,
ПРОВЕДЕНА В ПАЗАРДЖИК, 5-6 ЮНИ 2014 г.



Пазарджик, 2015