

НЯКОИ НАБЛЮДЕНИЯ ВЪРХУ РАЗПОЛОЖЕНИЕТО НА СОФИЙСКИТЕ ФАБРИКИ В ПЕРИОДА ДО ВТОРАТА СВЕТОВНА ВОЙНА

Ивайло НАЧЕВ

***Abstract:** The article analyses the spatial distribution of the industrial enterprises in Sofia in the framework of the overall urban development of the city from the time of the creation of the modern industry until World War II. It seeks to explore the evolution in the spatial distribution of the industry and to outline the factors determining the trends in this aspect. In Sofia there were practically no significant manufacturing enterprises around the time it became Bulgaria's capital, but this radically changed within the next two decades, during which were built dozens of new plants. However, this industrial development brought many new challenges to the city, including questions regarding the integration of the factories in the urban system. In addition, the city authorities had to deal with a number of environmental concerns like water and air pollution. First, the article examines several characteristic cases of individual plants with the aim to outline main motives in the decision process regarding the selection of proper locations. The article also deals with certain state regulations and urban plans that tend to direct the process and try to create larger and compacter industrial zones towards the end of the examined period. The first regulation plans paid no special attention to the location of the industry. Gradually the urban planners became aware of the importance of the issue and various ideas were proposed in the second decade of the 20 century, but this question was elaborated in details in the project of German urban planner A. Mueussmann from the late 1930s, which despite its formal abolition in socialist Bulgaria had a significant impact on the capital's urban development.*

***Key words:** Sofia, industrialisation, urban planning, factories spatial distribution.*

JEL: R12, R38

Вероятно едно от най-големите предизвикателства, които индустриалната епоха поставя пред разрастващите се градове, е да бъде намерен в голяма степен баланс между често противоречивите нужди и изисквания на

транспорта, жилищните райони, промишлеността, администрацията, местата за търговия и почивка. С това явление столицата на новата българска държава започва да се сблъсква в края на деветнадесетото столетие. Предложеният текст представлява опит да се осмисли една фракция от този общ и комплексен въпрос, а именно връзката между развитието и разположението на индустриалните заведения (и съответно групирането им по райони) с общото развитие на градската среда. Този отделен аспект обаче представлява сам по себе си достатъчно комплексно явление, в което се предплатят различни градоустройствени въпроси с общото стопанско развитие. В допълнение с непрекъснатото разрастване на града (в определени периоди на криза в огромни мащаби и почти напълно неконтролируемо) и същевременно развитието на все по-мощна индустрия на дневен ред започват да излизат нови въпроси за решаване. Такива например са проблемите свързани със замърсяването на въздуха и водите, както и шума в градската среда, които въпреки повече или по-малко успешни решения в миналото остават актуални и в наши дни. Освен това редица от нашите водещи архитекти от началото на XX век обръщат значително внимание на художествената страна на благоустройството.

В историографията не са правени специални задълбочени проучвания върху пространственото разположение на индустриалните заведения в столицата. Частично темата е засегната в оставащата класическа за историята на града монография на Г. Георгиев, където също така са очертани няколко оформящи се индустриални района в столицата [**Georgiev, G. 1983**: 52–60]. Информация по въпроса се съдържа и в статията на Цв. Тодорова, без обаче анализът да се фокусира върху връзката между разположението на отделните предприятия и оформящите се индустриални зони с цялостната урбанистична динамика [**Todorova, Ts. 1999**]. По-комплексно въпросът е разглеждан в различни публикации на Д. Желева-Мартинс като за пример може да бъде даден неотдавна издадения сборник с изследвания [**Zeleva-Martins, D. 2006**: 88–101].

София навлиза в модерната епоха като неголям ориенталски град, в който първоначално не се забелязват дори и бегли наченки на модерна индустрия. В това отношение новата българска столица е далеч зад други от-

носително добре развити производствени центрове в българските земи като Русе или Сливен. С избирането на града за столица започва съсредоточаването в него на основните политически и културни институции на държавата, както и засилваща се миграция на население. На малко по-късен етап се активизират и стопанските субекти. Първоначално разполагането на фабриките в пространството на един относително бързо превръщащ се във все по-комплексен организъм, какъвто започва да става българската столица още в края на деветнадесетото столетие, се определя основно от възможностите и желанията на отделните предприемачи. Скоро той се оказва свързан с планиране на развитието на града в неговата цялост, а на по-късен етап и на неговите близки и по-далечни околности и то в един дълъг времеви хоризонт.

При някои от първите едри производства основно трябва да се отдаде заслуженото на инициативата на отделните предприемачи. Така например в началото 80-те години на XIX век сърбинът Лазар Трифкович създава първата местна пивоварна, като фабриката е построена в неурбанизиран район югозападно от града (тогава мястото влиза в мерата на село Бояна). След смъртта на създателя си пивоварната няколко пъти сменя своя собственик, като развива сериозно за мащабите на тогавашната индустрия производство, но по-важно от гледна точка на темата е, че успешното бизнес начинание се превръща в ядрото на нов квартал, който с времето ще стане интергрална част от града. На малко по-късен етап в този район, по-сетнешния квартал Павлово, се създават още няколко относително големи фабрики като например предприятията за производство на въжета на Иван Въжаров. Населението в района е съставено основно от работниците в тези фабрики.

Внимание заслужава и историята на Богдан Прошек, който скоро след 1878 г. купува стара работилница за варене на пиво в тогавашното село Княжево и започва да произвежда собствена бира там. След не много време обаче той решава да премести производството в близост до разрастващия се град и в съдружие с брат си Иржи купуват известния парцел в близост до Орлов мост, който тогава се намира в източния край на града. Вероятно това решение за смяна на мястото изиграва немалка роля за успеха на бизнеса. Фабриката става не само най-големия бирен производител в страната, но и един от символите на модернизиранията се София, включително заради пив-

ницата „Дълбок зимник” към фабриката, която десетилетия наред е едно от най-атраktivните места в града.

Развитието на столицата като по-значим промишлен център обаче трябва да се отнесе чак към края на XIX век, когато градът вече е свързан с жп мрежата и започва да се усеща ефектът от държавната политика за насърчаване на индустрията, датираща още от 80-те години на XIX век. След някои отделни мерки през ранните години на тази политика през 1894 г. е приет първият цялостен закон за насърчаване на местното промишлено производство, който осигурява безмитен внос на машини и оборудване, както и голямо намаление от 35% в тарифите на железниците. В тази връзка не може да бъде подмината откритата през 1898 г. захарна фабрика, която се намира по това време на няколко километра извън тогавашните граници на града покрай жп линията за Кюстендил при пресичането ѝ с пътя за Ниш. Следва да се отбележи, че специално за предприятието е изградена собствена линия и допълнителна железопътна инфраструктура. В същото време са направени значителни инвестиции в сгради – предприятието заема голям терен от 8 хектара, в който са издигнати 21 постройки с обща застроена площ от над 120 000 кв.м. Направени са значителни вложения в оборудване, включително покупката на 10 големи парни двигателя от Белгия с мощност от над 1200 конски сили, които са на стойност от почти 2 млн. лева. Персоналът варира през различните сезони, като в най-натоварените моменти са наемани до 1300 души. Би могло да се предположи, че един такъв промишлен гигант за тогавашните мащаби на българското стопанство освен всичко друго изиграва и немалка роля за разрастването на столицата в западна посока и така само в рамките на около две десетилетия предприятието де факто влиза в рамките на града.

Сред значимите ранни предприятия е „Първата българска придворна фабрика за отливане на желязо”, станала известна по-късно като „Калпакчиев струг”, която е разположена в района на Централна гара или тогавашните северни покрайни, които също скоро са инкорпорани в градкото пространство, а и стават един от районите с най-голяма наситеност на промишлени заведения. Предприятието е създадено в края на 80-те години на XIX век – времето на създаването на железопътната структура в града –от предприе-

мача Христо Калпакчиев и в ранните си години е относително скромно производство с около 30 работници. Впоследствие предприятието е разширено с няколко отделения – пресово, стругарско и шлосерско, а след поредица разширения персоналът надминава 200 работници.

През 90-те години на XIX век южно от Окръжния булевард започва да се изгражда държавния Софийския артилерийски арсенал след решението за концентрация в столицата на военните работилници от страната, като за целта е определен терен в Корубаглар (днешния кв. „Лозенец“). Постепенно дейността на Софийския арсенал се разраства като освен ремонт на все повече различни видове военна техника започва и производството на боеприпаси, като преди Балканските войни предприятието придобива характер на промишлен комплекс с множество отделения – артилерийско, патронно, дърводелска и сараческа работилници, химическа лаборатория и др. В мирно време работниците доближават хиляда души, а в годините на активна военна мобилизация броят им се удвоява.

Както тези отделни примери ясно показват, градът се оказва заобиколен с отделни предприятия, а на места с развитието на процеса и с цели промишлени зони във всички възможни посоки. В ранния етап от развитието на индустрията (а и на града като цяло) това не е схващано като проблем, но отношението се променя с времето. Освен това тези примери от ранните индустриални предприятия показват някои от основните фактори, които накланят везните при избора на дадено място за установяване на производствата. На първо място това е комуникационният фактор – добър път и в покъсния етап близост до ж.п. гара. След това следва да се отбележи наличието на работна ръка и достатъчно големи и с относително ниски цени парцели, каквито се намират в покрайнините на града или в околните селища, които пък от своя страна в относително кратък период стават част от градския организъм и обикновено не много по-късно влизат и формално в границите на града. Подобен пример е село Подуене, което още в края на XIX век започва да се слива с града, а и става място, където се установяват редица големи производства.

Някои бизнеси като споменатата Прошекова фабрика или предприятието за производство на шоколад на Велизар Пеев, за което е построена

обширна четириетажна производствена сграда в района на Халите, се разполагат в близост до основните си пазари. Освен това голяма част предприятията, особено в началния период, са построени по поречието на двете основни реки, преминаващи чертите на града – Владайската и Перловската. Около първата се намират няколко по-големи предприятия в Княжево – (напр. бирена и спиртна фабрика), а в близост до втората са военният арсенал и тухларните фабрики. Фабриките стават важен двигател за развитие на градското стопанство и осигуряват работа за мнозина, но процесът има и своите негативи. Така например въпросът с извхърлянето на производствените отпадъци в реките започва да се схваща като проблем относително рано – още в края на XIX век се изготвят доклади на инспектори по хигиената, които отбелязват замърсяването на водите [**Zheleva-Martins, D. 2006:** 108].

Независимо от замърсяващия характер на редица производства един от малкото сектори, по отношение на който още в ранния период има строги регулации за местоположението, е обработката на кожа. Работилниците на този иначе добре развит още в ранния период занаят първоначално са разположени в покрайнините по посока на Львовия мост, но с разрастването на града те са изтикани извън жилищните квартали поради отпадъците и миризмата, съпътстващи това производство. Така първата фабрика за обработка на кожи в София е построена през 1893 г. в района на Орландовските гробища от предприемача Димитър Сотиров.

Въпреки на практика нулевото си стартово ниво като промишлен център, през шестте десетилетия на първия български капитализъм в столицата на страната се създават значителен брой индустриални предприятия. В началото на XX век в София вече има над сто дружества, които експлоатират същински фабрики или по-значими работилници [**Todorova, 1999:** 19]. В края на 30-те години проучване, организирано във връзка с прилагането на Мусмановия план и включващо производства с мощност над 5 к.с. (както и някои определени като вредни производства под тази мощност, например големи кожарски работилници) установява 369 индустриални предприятия в София и нейните околности, в които са наети около 16 000 работници [**Velchev, S. 1938:** 12]. Тази цифра се потвърждава и от сведенията на Софийската търговска и индустриална камара от тези години, които са за мал-

ко над 400 можещи да бъдат определени като индустриални заведения.

Развитието на софийската индустрия върви успоредно с бързото разрастване на града както като население, така и като площ. Населението расте с непознати в историята на българските градове темпове – от около 20 000 души скоро след Освобождението до 100 000 преди войните и над 150 000 в 1920 г., за да се удвои за двадесетина години до над 300 000 преди Втората световна война. В същото време за скоростта и мащабите на разрастването като площ говорят следните числа – скоро след 1878 г. новата столица се разпростира на скромните около 2.8 кв. км., които освен това са доста рехаво застроени. В първото десетилетие строителната площ достига до около 9 кв.км., за да увеличи на почти 22 кв.км в 1919 г., 28 кв.км в 1927 г. и цели 45 кв.км. преди Втората световна война или над 15 пъти първоначалната площ. Според статистиките за 1934 г. в занаятите и индустрията са заети над 41 000 работници и занаятчии, които заедно със семействата си са над 86 000 или почти една-трета от цялото население на града. За сравнение в страната работниците са само около 6% от общото население през междувоенния период.

Както е видно, периодът на най-голям ръст както като население, така и като територия е около и след войните. Една от последиците на това хаотично време на кризи и бърз, но почти напълно неконтролиран растеж е, че в покрайнините на града започват да се появяват без никакъв план както бедняшки къщурки, така и малки и по-големи индустриални заведения, вариращи от занаятчийски работилници до големи промишлени предприятия. В началото на 30-те години на XX век вече е добре осъзната необходимостта на този процес да бъде дадена определена насока.

Първите регулационни планове на София от 80-те години на XIX век не са предвиждали обособяването на специални зони за индустрията каквато, както се отбеляза, към този момент така или иначе на практика все още почти няма. Така първият регулационен план – т.нар Батембергов план – се занимава основно с изправяне и разширяване на улиците. Следващите регулационни планове до началото на XX век също не обръщат особено внимание на този аспект, като първите планове, които разглеждат в по-големи детайли развитието на индустрията са изготвени през 1914 г. [Zheleva-Martins, D.

2006: 95]. В същото време местоположението на индустриалните заведения бива обвързано със строителното законо-дателство, в частност най-вече със „Закона за благоустройството на населените места в Княжество България”, приет в края на 1897 г. (допълван и поправян неколkokратно само в рамките на няколко години – 1899, 1901, 1905, 1907, 1911, 1912), като изискванията за строежа на фабрики и индустриални заведения се регламентира в глава V. Споменатият закон е предшестван от редица нормативни актове, които обаче не обръщат внимание на индустрията. Така например първите законови норми, каквито са „Правила за строене на частни здания в градовете” от 1881 г. (допълнени през 1887 г.) не разглеждат в детайли въпроса за индустриалните предприятия, а разрешенията за строеж на всякакви индустриални заведения попадат в юрисдикцията на окръжните управители и околийските началници.

С приемането на закона за благоустройството на населените места се предвижда специален правилник, който да уточни множество детайли свързани със строежа промишлени предприятия. Този правилник има силно изразен рестриктивен характер спрямо разположението на индустрията. Така например се изисква да не се строят индустриални заведения по горните течения на реки, протичащи през населените места и в същото време те да бъдат съобразени с „господствующие там ветрове”. Когато все пак местните условия не позволяват изграждането на алтернативно място, правилникът постановява да се предвиждат всички потребни мерки за запазване на речните води и въздуха. Има дори и клауза, предвиждаща да не се допускат в населените места фабрики с машини, задвижвани с парна сила, което твърде трудно би могло да бъде спазвано в практиката. Също така е разписано разполагането на зданието да предпазва работниците и съседите от „експлозии, пушек, пожар, вредителни прахове, неприятни и заразителни миризми, шум, сътресение, мокреж, зараза на почвата и водата и пр. неудобства и повреди” [БИАД 1900: 42–44]. Според този правилник индустриалните заведения биват разделени в три категории, като предприятията от I категория (от общо три) са най-силно увреждащите околната среда. Тази категория е доста широка и включва голяма част от месопреработвателна и химическата индустрия, но също и спиртните, захарните, гърнчарските, стъкларските и тухлар-

ните фабрики и др. Изискването е предприятията от тази категория да се строят на минимално разстояние от 1 километър от регулационните очертавания на града. Ситуацията на терен обаче често се оказва съвсем различна. Дори последното изискване да е изпълнено към момента на стартиране на дейността предвид скоростта на разрастването на града само няколко години по-късно предприятието може да се окаже в гъсто населен жилищен район. Правилникът е рестриктивен не само към предприятията спадащи към смятаната за най-много замърсяваща категория. Така например за производствата на бира (спадат към II категория) се препоръчва да бъдат изградени „по възможност – уединено край населените места”.

Строителните рамки на града остават няколко десетилетия, чак до времето на войните, ограничени в близост до историческото ядро, докато извън тях тече усилена строителна дейност. Като оставим на страна общите за града регулационни планове, които касаят собствено централните части, въпросът се разглежда на парче и по различен начин в отделните райони на града и околностите му. Така например за южните покрайнини в началото на XX век се издава правилник, който включва забраната за строежа на нови фабрики в района между тогавашните очертавания на града и Бояна, Княжево и Горна Баня (по това време отделни от града административни единици), като за вече съществуващите към момента индустриални заведения има пожелателна клауза дейността им да не пречи на съседите. Дейността на индустрията в този района е описана в член 3, който гласи: „Не се допуска:...д) каквито и да било нови фабрики, индустриални и селскостопански заведения; а сега съществуващите такива ще се поддържат и развиват по всестранино и безвреден начин за съседите и за обществото въобще” [БИАД 1913: 208].

В периода на войните в архитектурските среди се препоръчва за силно замърсяващите производства да се създаде специална зона каквато присъства в някои от плановете от второто десетилетие на XX век, но въпросът не бива разработен в детайли, а още по-малко са направени стъпки за прилагането му на практика. Така например инженерно-архитектното дружество на нарочно свое заседание от края на 1914 г. във връзка с подготвяния строителен правилник на град София отправя следната препоръка до градските вла-

сти: „За нечистата индустрия се препоръчват местата на С. и С.З. от Орханйското шосе [...], понеже предвидените в правилника места са много близо до града и влизат в границите на неговото естествено разширение” [БИАД 1915: 74]. По-нататък като други пространствени маркери за тази индустриална зона са дадени „новопроектираната триажна гара” и село Враждебна, а описанието за нечистите индустрии е, че: „отделят големи количества зловонни води и разпространяват в околността си зловоние”. Интересно е, че за Индустриалния квартал е посочено, че дори и там не бива да бъдат разполагани подобни предприятия. Препоръчва се в строителните рамки на града да се допускат само производства „които не увреждат хигиената и не нарушават спокойствието извън границите на допустимото”, а на вече съществуващите предприятия да се признаят права на заварено положение, като по искане на градските власти техните собственици да бъдат длъжни „да въведат възможните подобрения за отстранение на споменатите неудобства” [БИАД 1915: 82].

В периода след войните с цялата хаотичност в развитието и разрастването на столицата идеите за цялостен план за местоположението на индустриалните предприятия са изоставени. Видима промяната в подхода обаче се очертава в документа, наречен „Наредба-закон за застрояване на столицата” от 1934 г., предвиждащ оформянето на три жилищни зони и една индустриална зона в северните части на града, където по това време вече се е очертала концентрацията на голяма част от едрите производства. Известна представа как промишлените производства са смесени с жилищни зони дават данни от 30-те години, събирани във връзка с изготвяния градоустройствен план. От тях се вижда, че в обособената Централна зона има 30 предприятия с около 1000 работници. Най-голяма е концентрацията на индустриална дейност във Втора и Трета зона – съответно 65 предприятия с 3600 работници и 80 предприятия с 3200 работници. В същото време Индустриалният квартал се нарежда след тези две обявени за жилищни зони с 64 предприятия и 2300 работници [Velchev, S. 1938: 12]. Допълнителен проблем се създава от факта, че голямата част от работниците живеят на доста отдалечени от предприятията места, което допълнително усложнява транспортните проблеми на град [Velchev, S. 1937: 18–19].

В детайли идеята за отделна индустриална зона (на практика няколко индустриални зони) е разработена в плана на германския урбанист Адолф Мусман от 1938 г. и е част от подхода за комплексно развитие на града според различните стопански, транспортни, военни и др. фактори. Планът посочва точното разпределение на жилищни, административни, търговски, спортни и индустриални зони, както и наличието на значителни свободни площи. Обособяването на производствата на отделно място се налага по най-общо хигиенни съображения. Един от официалните документи на столичните власти, в които се пропагандират плюсовете на плана посочва, че „заводи, смущаващи околното население поради естеството на своята работа, са поставени сред жилищни зони, което създава здравни вреди и несъвършенства в уличната картина” [Golyama Sofia. 1938: 25]. Споменатият документ, който е разпространен в хиляден тираж, дава доста подробно описание на идеите за индустриалните зони. Производствата, които се дефинират като такива с „необременително естество” ще се допускат до повечето ж.п. гари с цел „да се съкратят разстоянията за превозване на материали и произведения, да могат отделните градски части да се обслужват бързо и [да] се избегне излишното съобщително обременяване на улиците.”. От друга страна се оформя специална зона за силно замърсяващите производства, която да отговаря на няколко определени условия, които са дефинирани по следния начин: „равен терен, добра ж.п. връзка, близост с добри далечни съобщителни пътища, близко протичаща река, господстващите ветрове да отдалечават дима, шума и миризмите на този квартал от главните жилищни зони, в близост да могат да се построят работнически хигиенични жилищни зони с просторен начин на застрояване, така че работниците да могат да стигат от своите жилища до работните си места пеш или с колело, без да бъдат принудени да преминават големи и оживени градски части или вътрешния град. Всички тия условия са на лице при зоната, която лежи на север от града между северната ж.п. линия, Искъра и селата Обрадовци и Кумарица.” [Golyama Sofia. 1938: 27]

Подобни аргументи са изтъкнати в различни документи и публикации от периода. Като следствие от плана скоро след това се приема „Правилник за индустриални заведения и работилници”, според който в рамките на града

трябва да се допускат само „сравнително безвредни и безшумни производства”, които също така се „органически свързани със стопанския живот на Столицата”, като това важи само за определени улици. Не се допускат фабрики по протежение на широките озеленени булеварди, които трябва да позволяват циркулацията на чист въздух вътре в града. Освен това защитниците на идеята се аргументират в пресата, че по този начин освен това ще бъдат запазени „новосъздадените хигиенични жилищни и курортни части на града”. Така например изобщо не се позволяват индустриални предприятия в квартали, които се определяни като „ваканционни” в периода, а такива са били Дървеница, Симеоново, Драгалевци, Бояна и Горна Баня.

Голямата новост при плана Мусман е, че това се явява за столицата на практика първия цялостен градоустройствен план, в който мястото на едрата индустрия е дефинирано като един от няколко основни компонента на градския организъм. Той предизвиква много полярни мнения още по време на официалното си представяне, както в професионалните среди така и от страна на групи граждани, като почти без изключения той е оценяван в една от двете крайности. Така например съвсем разбираемо много от индустриалците гледат с неохота на перспективата да бъдат накарани да преместят производствата, предвид трудно обзримите разходи, свързани с подобно начинание [**Lampe, J. 1984:** 49–54; **Zheleva-Martins, D. 2006:** 98–101]. Така или иначе заради критиката от различни посоки и най-вече липсата на достатъчно средства за изпълнение на мерките одобрението на действията по плана се забавя и в частност не е даден старт на предвиденото преместване на индустрии. С избухването на Втората световна война постепенно замират и дискусиите по въпроса. Полярните оценки на Плана Мусман продължават и по-късно и така е до ден днешен, въпреки че той е отменен (на практика по идеологически съображения) след 1944 г. Парадоксът е в това, че въпреки отричането и отмяната му редица от идеите в него са използвани от урбанистите в социалистическия период.

REFERENCES

БИАД 1900. *Списание на Българското Инженерно-Архитектно Дружество.* [Spisanie na Bulgarskoto Inzhenerno-Arhitektno Druzhestvo]. V годишнина, Sofia. (in Bulgarian)

БИАД 1913. *Списание на Българското Инженерно-Архитектно Дружество.* [Spisanie na Bulgarskoto Inzhenerno-Arhitektno Druzhestvo] XVII годишнина, Sofia. (in Bulgarian)

БИАД 1915. *Списание на Българското Инженерно-Архитектно Дружество.* [Spisanie na Bulgarskoto Inzhenerno-Arhitektno Druzhestvo]. Sofia. (in Bulgarian)

Georgiev, Georgi. 1983. *София и софиянци 1878–1944.* [Sofia i sofilyantsi 1878–1944]. Sofia: Izd. “Nauka i izkustvo”. (in Bulgarian)

Golyama Sofia. 1938. *Изграждане бъдеща голема София. Какво предвижда планът Мусман.* [Izgrazhdane na badeshta golema Sofia. Kakvo predvizhda planat Musman]. Sofia: Stolichna golyama obshtina. (in Bulgarian)

Lampe, John. 1984. Interwar Sofia Versus the Nazi-Style Garden City: “The Struggle Over the Muesmann Plan”. *Journal of Urban History*, Vol. 11, 1/1984, 39–52.

Todorova, Tsvetana. 1999. *Индустриализация на столичното стопанство 1900–1918 г. Динамика почти две десетилетия.* [Industriyalizatsiya na stolichното stopanstvo 1900–1918. Dinamika pochtii dve desetiletiya]. *Исторически преглед*, 3–4/1999, 18–51. (in Bulgarian)

Velchev, Simeon. 1937. *Работническият жилищен въпрос и новият градоустройствен план на столицата.* [Rabotnicheskiyat zhilisten vapros i noviyat gradoustroystven plan na stolitsata]. *Сердика*, 9/1937, 18–20. (in Bulgarian)

Velchev, Simeon. 1938. *Индустрията в София и градоустройственият план.* [Industriyata v Sofiya i gradoustroystveniyat plan]. *Сердика*, 6/1938, 12–13. (in Bulgarian)

Zheleva-Martins, Dobrina. 2006. *Биография на София. Исторически студии.* [Biografiya na Sofiya. Istoricheski Studii]. Sofia: Izd. “Prostranstvo-forma”. (in Bulgarian)

Correspondence address:

Ivaylo Nachev – Assistant Professor, PhD

Institute of Balkan Studies & Centre of Thracology

13, Moskovska Str.

1000 Sofia

Tel.: (+ 359) 885 88 36 39

E-mail: ivailon@abv.bg