Written by Боян Стефанов
Monday, 17 January 2011 14:40 -

There are no translations available.

В-к "24 часа"
15.01.2011 г., стр.26

Първият трамвай плашел софиянци: много фучи!

Падане на кабинета затъмнило събитието, политици и вестници го проспали

На 13 януари 1901 г. тръгва първият електрически трамвай в София по трасето от гарата до днешния пл. "Славейков". Това става в 10,30 часа. Маршрутът е нарочно подбран и за времето си е най-представителният. Старата гара тъкмо е ремонтирана и разширена с луксозен салон, та да може да приема чуждестранни гости, а пък около пл. "Славейков" още от турско време е центърът на столицата. За център на нова градска железопътна мрежа е определена Градската градина, днес градинката пред Народния театър, която била опасана от всички страни с трамвайни линии. Това е проектът на германския инженер Клингенберг. Той, като педантичен немец, е разработил 7 варианта за електрическо осветление и трамваи в София още през 1896 г.
Първият покрит вагон тръгва накичен с цветя. Около него са току-що назначените ватмани, зад тях любопитните столичани.
Официалните гости са от Столичната община начело с кмета Христо Попов. Работата по електрифицирането и пускането на първия трамвай е започнала 13 г. назад при Димитър Петков, управлявал столицата до 1893. После са се сменили още 5-има кметове, но големи заслуги за новото техническо чудо има Димитър Яблански, който на два пъти е обявявал нови концесии за електрифицирането на София. То става факт при Христо Попов.
Към 12 часа по-първите гости се оттеглят на банкет - хапват, пийват вино и разказват истории колко трудно е било, докато стигнат до днешния ден. На следващия вече тръгва редовното трамвайно движение.
Веднага е въведено и "класовото" деление - билетът за първа класа струвал 15 стотинки, а на втора - 10. Въпреки високите за времето си цени няколко дни тълпи се трупали по спирките, във вагоните пътниците били натъпкани като сардели, а при това били и от двата пола.
Първите, престрашили се да се качат на трамвай, били впечатлени, както описват съвременници, от "бързината му и светлите искри под колелата и на жицата отгоре. Трамваят върви бързо, без друсане, осветява се електрически и има изящна мебелировка".
След първоначалното любопитство да се види като що е това чудо, интересът рязко намалял. Софиянци, особено по-богатите, не бързали да се качват в електрическите

вагони, защото ги плашела скоростта. А и малцина давали с 5 стотинки повече, за да се возят в първа класа, и скоро тя била премахната. Трамваят развивал около 20 километра в час. Линиите били единични и разминаването ставало в специални уширения, където вагоните се изчаквали.
На новото техническо чудо му трябвало доста време да надделее конкуренцията на конските омнибуси, каруците и файтоните, с които продължавали да се движат софиянци. Богатите и офицерите предпочитали да си купуват все по-нови модели австрийски файтони, а шопите по навик си се движели със своите кончета.
Това обаче съвсем не попречило на общината да разкрива нови трамвайни линии. След месец е пусната линията от двореца до Борисовата градина. На 9 февруари софиянци вече можели да се возят по "Витоша" до пехотните казарми, на чието място днес е НДК, а на 4 март тръгва и линията до Подуяне. За времето си това било особено наложително, защото ходенето на панаира в тогавашното село софиянци наричали "разходка извън града", а разходката до с. Княжево била целодневна и за нея си вземали храна.
На 15 март тръгва линията по "Пиротска" до църквата "Св. Никола" и на 1 април - до Княжево. Общо трамвайните линии в столицата са 23 километра, а по тях се движат 35 композиции - 25 единични и 10 с по два вагона - открит и закрит.
Дядо Вазов се престрашава на 9 февруари 1901 г. да се качи на трамвай. Макар в три разказа от сборника "Пъстър свят" да го описва, той не е особено добронамерен към него. Вазов пише: “Какво ахкане и негодувание у всички софиянци, когато гледаха запречкването със стълбове софийските мегдани и улици за нуждите на електрическото осветление и на електрическия трамвай и замрежването въздуха с тая паяжина от медни жици!"
Въпреки всичко електрифицирането на София и трамваите довели до промяна на манталитета на над 60 000 жители на столицата. Започнали да се организират първите излети и вечеринки, чиновниците пък били задължени да се явяват на работа с папийонка или вратовръзка и костюм, тъй като в трамваите било чисто и нямало да пострада външният им вид. От трамваите най-пълен в събота и неделя бил този за с. Княжево, където софиянци ходели да отдъхват. Скоро конкуренция започнала да му прави Банкя или Банки, както я наричали. Дотам поради липса на пари общината не пуснала трамвай и прибягнала до старото изпитано средство - конски омнибус "тройка" за десет пътници.
Пускането на трамвая у нас станало възможно благодарение на първата електроцентрала в Панчарево. Тя заработва на 1 ноември 1900 г.
Българинът и софиянецът в частност обаче трудно приемат нововъведенията. През цялата 1901 г. абонати за частно осветление (тогава все още няма електрически уреди - те се появяват през 20-те години у нас), са само 246, а първите престрашили се да вкарат ток в домовете си само 17.
Пускането на първия трамвай не предизвиква кой знае какъв интерес и желание за показност и у първите ни тогавашни държавни мъже.
На откриването не присъства нито един политик, като изключим кмета. Шумът около тържественото рязане на ленти от министър-председатели и депутати ще стане непреходна традиция доста по-късно. Не му отделя достатъчно място и тогавашната преса.
Причината - правителството на Тодор Иванчов е паднало на 27 ноември. Насрочени са

нови избори за 12 януари 1901 г. И на политици, и на вестници съвсем не им е до първата трамвайна линия, а кой ще вземе властта. Още повече че няма правителство и партия, които еднолично за си припишат заслугите за електрифицирането на София.