

СИМВОЛИ НА ПРОГРЕС: ЕЛЕКТРИЧЕСКИТЕ ТРАМВАИ В ЮГОИЗТОЧНА ЕВРОПА ДО ПЪРВАТА СВЕТОВНА ВОЙНА

Ивайло Начев

*Институт за балканистика с Център по тракология
Българска академия на науките*

Предложената статия разглежда в сравнителен план въвеждането на електрическите трамваи в няколко градски центъра на Югоизточна Европа в края на XIX и началото на XX век, фокусирайки се върху ролята на това ново за времето си превозно средство като съществен елемент от градската модернизация и нарастващия интерес към техническите открития на епохата. Градовете са българската столица София и три главни града от балканските владения на Австро-Унгария – Загреб, Сараево и Любляна, като по този начин процесите на модернизация се поставят в релевантния им балкански и европейски контекст. Сред основните въпроси, на които ще се търси отговор, са кои са основните движещи фактори при навлизането на техническите нововъведения в градската среда, както и в каква степен водещо значение имат представителните функции и в каква надделяват практическите съображения.

Редица от техническите изобретения на тази динамична епоха придобиват масова

употреба и стават част от градския пейзаж в края на XIX и началото на XX век. Сред тях са електричеството, първите автомобили, трамваите, телефонът и пр. Макар тези новости с огромен практически трансформационен потенциал да нямат геополитическото значение и проекции, каквито например имат прокарваните на много места по същото това време железници и при все още доста ограничения им обхват, те все пак започват да оказват съществено влияние върху начина на живот на различни социални групи и съответно да играят все по-важна роля в цялостната модернизация на обществата. И въпреки че мнозина от съвременниците първоначално се отнасят със скептицизъм към новите технологии на епохата, налице е също така и своеобразно съревнование между различните градове по отношение на това къде техническите открития първо ще намерят своето проявление и приложение.

Електричеството и свързаните с неговото развитие съвременни трамваи със сигурност се нареждат сред технологичните изобретения

Ивайло Начев, „Символи на прогрес: електрическите трамваи в Югоизточна Европа до Първата световна война“, *Балкани* 13 (2024), с. 59–75. <https://doi.org/10.62761/103.B.13.05>
дата на постъпване: 05.06.2024
финална дата на приемане: 16.09.2024



на епохата, водещи със себе си едни от най-значимите трансформации в обществата. В частност за градската среда електрическият трамвай е вероятно едно от революционните нововъведения, които променят основно живота в растящите градове в края на XIX и началото на XX век. Паралелно с това трамваите имат огромно символно значение. Показателно за това наред с прякото ангажиране на управляващите в много от градовете е например честата

до все по-отдалечени една от друга точки в населеното място. Първият проблем често е решаван с растеж на градовете във височина и все гъсто застрояване, докато на помощ по отношение на второто предизвикателство идват съвсем нови транспортни средства, направени възможни освен всичко други и от иновациите и значимия технологичен скок на епохата.

Според някои изследователи с въвеждането в масова употреба на електрическите



Фиг. 1. София, трамваи на пл. „Бански“.

поява на изображения на електрически трамваи върху пощенските картички от епохата, които от своя страна за времето си са основно средство за общуване от разстояние.

Бързорастящите градове от индустриалната епоха са изправени пред основни предизвикателства, каквито са осигуряването на жилища за увеличаващото се население, както и предоставянето на достъп до относително скоростен и надежден транспорт на пътници

трамваи в края на XIX век големите градове преживяват истинска транспортна революция, сравнима дори с такива процеси като ранната индустриализация и урбанизация¹. Така само в рамките на две десетилетия от началните тестове през 80-те години на XIX век в Германия новото транспортно средство придобива широко разпространение в множество от големите американски и европейски градове. Водещи

¹ McKay 1976: 82–83.

в този процес са градове в Съединените щати, а американски компании въвеждат масово технологията в различни страни по света в последното десетилетие на XIX век. Специализирани изследвания по темата убедително са показали, че широкото разпространение на електрическите трамваи променя значително градската среда, създавайки освен всичко друго напълно нови места за работа и забавления². В Европа електрическите трамваи получават най-широко разпространение в Германия, като към края на столетието те вече се движат по улиците на внушителното число от цели около 70 града. Любопитен детайл е, че в годините преди масовизацията ранните трамвайни прототипи се различават доста от познатите днес возила. Например трамвайният прототип на германската фирма Сименс, който е представен на Берлинското индустриално изложение през 1879 г., се охранява с електричество посредством изолирана централна линия, като подобен модел никога не влиза в масова употреба. Освен това прототипи със охраняване на нивото на земята чрез двете релси, които са свързани съответно към положителния и отрицателния полюс на енергоизточника, имат същата съдба, тъй като представлявали реална заплаха за живота невнимателни пешеходци или пресичащи коне³.

Електрическият трамвай е сложна и комплексна технология с няколко сериозни предимства пред всички съществуващи дотогава конкурентни превозни средства. На първо място електрическият трамвай превозва бързо значително повече пътници и при по-комфортни условия от своите предшественици. Той е относително скъп като първоначална инвестиция, но е доста по-икономичен при последващата поддръжка от конските трамваи и е и

² Нye 1992: 128–129.

³ McKay 1976: 10–51.

много пощадящ за околната среда от задвижваните с въглища превозни средства. Електрическият трамвай също така може да преодолява стръмни участъци, а неблагоприятните атмосферни условия като дъжд и сняг представляват минимална пречка за редовното му движение. Съществена промяна е и това, че електрическият трамвай има редица социални функции. Той на практика става в края XIX век първото действително масово транспортно средство в градски условия, което започва да бъде използвано все по-често както от по-заможните граждани и средните класи, така и от различни други социални слоеве като фабрични работници, домакини, ученици и т.н. – все социални групи, които рядко са били дотогава клиенти на скъпите омнибуси или файтони и са могли да се придвижват само пеша. Въпреки че като всяка новост електрическите трамваи са посрещнати първоначално със сериозна доза недоверие от доста от съвременниците, това са плюсове, които се признават дори и от повечето скептици от епохата.

В разглежданите градове в Югоизточна Европа електрическите трамваи се появяват с известно закъснение спрямо споменатите пионери в Западна Европа и Северна Америка, но на практика почти паралелно с редица други региони. Такъв е например случаят с Испания, където първите електрически трамваи се появяват в самия край на XIX век, като и там подобно на Югоизточна Европа инвестициите в създаването на мрежите се правят основно от белгийски и германски компании⁴. Като известен парадокс може да изглежда

⁴ Martínez 2012: 3–24. Първите електрически трамваи в Испания тръгват в Билбао (1896), Сан Себастиан (1897), Мадрид (1898) и Барселона (1899). От друга страна, до Първата световна война още над 10 града в Испания получават своите електрически трамваи, показвайки различен модел от Балканите, където новото транспортно



Фиг. 2. Центърът на Сараево също се отличава с европейски изглед.

това, че на Балканите електрически трамваи тръгват доста рано по улиците на главния босненски град Сараево, намиращ се в този период под властта на Виена. Сараево става своеобразен първенец в тази област в голяма степен благодарение на геополитически фактори, а не толкова по логиката на вътрешното си развитие. След като според разпоредбите на чл. 25 от Берлинския договор Австро-Унгария получава мандат да окупира и управлява за неограничен период от време Босна и Херцеговина (мандатът е безсрочен, а не както на редица места грешно се твърди в български източници, че е обвързан със срок от 30 години), град Сараево е определен за седалище на новите власти в провинцията. Когато става част от Австро-Унгария през 1878 г., Сараево носи чертите на голям османски град с доста изостанала за времето си градоустройствена уредба, но по причина на това, че тук е седалището на австро-унгарските власти промените в различни

сфери на живота са най-значителни и придобиват ярко материално изражение на фона на случващото се в страната. Също така в плановете на Дуалистичната монархия да демонстрира способности да управлява успешно Босна и Херцеговина на Сараево е отредена ключовата роля да бъде пример за хабсбургските възможности и съответно са инвестирани значителни усилия и ресурси. В това отношение е твърде показателно, че електрическият трамвай, този толкова важен символ на прогреса през епохата, става част от градския пейзаж още в ранната 1895 г., което се случва доста преди други важни и далеч по-големи градски центрове в Австро-Унгария, а и цяло десетилетие дори преди изграждането на трамвайната мрежа в самата столица Виена. Разбира се, трябва да се отчете и фактът, че Сараево дава възможности да се експериментира с тази нова и все още слабо позната технология в относително по-малки мащаби, преди тя да бъде въведена в големите градове на монархията, което изисква освен всичко друго несравнимо по-значими ресурси.

средство рядко се среща извън столиците и главните градове.

Началото на масовия обществен транспорт в Сараево има своята предистория, която се дължи както на разрастването на столицата на провинцията, така и на факта, че първата железопътна гара в града е изградена през 1879 г. на сравнително отдалечено място, разположено на около трикилометра от стария център на селището. Електрическият трамвай в Сараево има свой конски предшественик, както това се случва на много други места в Европа. Непосредствено след свързването на града с железниците местна частна компания се опитва да получи от провинциалните власти концесия за изграждане на конски трамвай до гарата на града. Тъй като има стремеж това начинание да остане под държавен контрол, мрежата в крайна сметка е изградена основно с държавни средства, а управлението е поверено на дирекцията на босненските железници, която от своя страна дълго време, почти до самия край на австро-унгарския период, остава под шапката на общото военно министерство на монархията. Първата линия на конския трамвай в Сараево е изградена в края на 1884 г. Освен пътнически превоз той още първоначално има функцията да обслужва нововъзникващата индустрия в града, тъй като линиите му са свързани с тези на железницата, а е построено и специално отклонение на трамвайните линии към новата сараевска тютюнева фабрика от този ранен период на австро-унгарското управление⁵.

Десет години след конския е пуснат и електрически трамвай по нова линия с дължина 1,8 км, разположена от тютюневата фабрика до т. нар. „Латински мост“ в центъра на града. Както и на много други места в Европа, изграждането на мрежата на електрическите трамваи в Сараево върви почти паралелно с построяването на първите електроцентрали. Като цяло

възможностите на електрическата енергия предизвикват интерес отрано в различните балкански столици, а първи опити за нейното използване в осветлението са правени още от 80-те години на XIX век. Въвеждането на електрическа енергия в масова употреба се оказва нелека задача, основно заради необходимите значителни инвестиции и нуждата от устойчива политика по въпроса, а има и немалко скептици относно това, до което ще доведе откритието. Опасенията са разнообразни – от това доколко ще бъде ефективно до опасения от различни инциденти. В Белград посочвали смъртта на френски инженер, който се допрял до открита жица, или пожар, предизвикан на изложението във Виена през 1883 г. Някои от страховете звучат почти невероятно като например опасенията от очни болести заради излагането на електрическо осветление⁶. Така от отделни експерименти с първите електрически крушки до изграждането големи електрически мрежи с потенциал да променят живота в градовете често минават няколко десетилетия, съпроводени с продължителни спорове и множество грешки.

В Сараево електричеството навлиза в ежедневна употреба относително бързо и без големи перипетии, което в голяма степен се дължи на това, че проектът се ползва с благословията на централните власти в монархията. От своя страна градският съвет на Сараево гласува изграждането на първата местна електроцентрала през 1891 г., като този проект е направляван от Виена, тъй като към този момент няма достатъчни налични финансови ресурси в общинската хазна. Именно огромните първоначални инвестиции са пречката, която се появява и забавя развитието на много други места. След осигуряването на

⁵ Velinova, Nachev. 2016: 354.

⁶ Velinova, Nachev. 2016: 172–173.

солиден заем строежът на задвижваната с парни машини електроцентра започва през 1893 г. и заедно с полагането на първата част от разпределителната мрежа е завършен през 1895 г. Пробен пуск на градското осветление, което е в директна връзка и с първия електрически трамвай, се прави през месец май 1895 г. на една централна локация в града – Апеловия кей на градската река, където „като огнен гердан пламтяли ярки лампи надлъж Милачка“, както ще напише местната преса, която не пропуска да спомене и публиката от любопитни граждани, която се била събрала, за да разгледа „това красиво осветление“. Сред първите електрифицирани сгради в Сараево са главната квартира на провинциалната администрация и един от новооткритите хотели, а скоро след това са осветени и главните улици „Франц Йосиф“, „Рудолфова“ и „Ферхадий“, което ясно демонстрира търсените репрезентативни функции. С цел да информира населението за новата придобивка властите публикуват в изданието „Сараевски лист“ изложение на популярен език за начина на употреба и възможностите, предоставяни от електричеството, което завършва с препоръката гражданството да въведе „това модерно културно средство в своите домове и работилници“⁷.

Не по-малко вълнение предизвиква и появата на електрическите трамваи в града. Както осведомява местната преса, по време на първия си работен ден – 1 май 1895 г., електрическият трамвай бил в движение „от сутрин до мрак“ и цели 2428 души успели да задоволят любопитството си и да се поюзат на това ново чудо на техниката. През юни същата година електрически трамвай тръгва и по още една линия до железопътната гара.

⁷ Kruševac 1960: 125–133. За началото на сараевските електрически трамваи виж също: Čihák 2013.

Мрежата постепенно се разширява следващите десетилетия, което може да се приеме за надежден индикатор, че проектът е успешен. В последните години на XIX век са направени още две кратки отсечки, с което общата дължина на трамвайните линии в Сараево достига до близо шест километра. Но основният атестат за целесъобразността на начинанието е използването на новото превозно средство, като тук трябва да се има предвид, че освен трамваите превоз в града предлагат частни омнибуси, както и немалко файтонджии. Електрическият трамвай все пак бързо си извоюва позициите на предпочитаното транспортно средство с увеличаваща се клиентела. През 1900 г. трамваите в Сараево превозват 1,2 милиона души, а за само едно десетилетие броят на използващите трамваите в града нараства цели три пъти⁸. Идеите за голямо разширение на трамвайната мрежа, които биват сериозно обсъждани в края на австро-унгарския период в историята на града, остават неосъществени поради избухването на войните.

Следва да се отбележи, че електрическите трамваи в Сараево са сред първите в региона, предшествани само с една година от трамваите на Белград, и затова могат да бъдат разглеждани като част от оформящото се австрийско-сръбско съперничество за престиж и влияние. Все пак трябва да се има предвид, че не големината на града и населението са водещите фактори по отношение на решенията за развитието на новите модерни транспортни мрежи, тъй като Сараево е среден по големина град за мащабите на Австро-Унгария. Към началото на новия режим градът има малко над 20 хиляди жители, като в края на австрийския период населението действително бележи увеличение до над 50 хиляди жители,

⁸ Kruševac 1960: 110–112.

но това далеч не го поставя сред най-многобройните градски центрове. В този случай водещи изглежда са съображенията на властите за представителност.

Друг интересен пример в това отношение е един действително голям за мащабите на региона град като румънската столица Букурещ – в края на века градът има над 270 хиляди жители. Градът в края на столетието е обслужван от разгърнатата мрежа от конски трамваи с цели 11 линии и обща дължина от над 46 км, като само една единствена линия в централната част на града е електрифицирана. Прави впечатление доста ранното пускане на електрическия трамвай – 9 декември 1894 г. (също де факто преди този в Сараево, опровергавайки една легенда в популярните разкази, твърдяща невярно, че първите трамваи на Балканите се появяват именно в босненската столица), но за дълъг период тази единствена съвременна линия остава изключение. Нещо повече, идеите за цялостна електрификация на трамваите в Букурещ срещат сериозен отпор в градския съвет на румънската столица и въпреки че след дълги дебати все пак са гласувани в края на XIX век, след това минава повече от две десетилетие, преди да се стигне до тяхното реализиране в рамките на целия град⁹. В случая мащабите на града предвид огромната предварителна инвестиция за създаване на разгърнатата мрежа, но и нагласите на политическия елит се явяват главни пречки пред ранното развитие на трамвайния транспорт в румънската столица.

В Сараево управлението на мрежата на електрическите трамваи е поверено първоначално на дирекцията на босненските железници, а през 1897 г. трамвайният транспорт става общинско предприятие. В модернизиранието на мрежата са ин-

вестирани около 340 000 крони (кроната става официалната валута след 1892 г. и стойността и е равна на френския франк), но от чисто финансова гледна точка това се оказва добра инвестиция. Приходите от превоз на пътници, достигащи до 103 000 крони през 1900 г. нарастват почти 2,5 пъти до 240 000 крони през 1910 г., а превозът на стоки и поща генерира допълнителни 71 000 крони и 97 000 крони през съответните години. Печалбите на предприятието също бележат значителен ръст – от 25 000 крони до 95 000 крони (за 1909 г.). При дискусиите за новата инвестиционна програма в края на разглеждания период развитието на трамвайния транспорт е заложено като един от приоритетите и се предвижда в него да бъдат вложени още 400 000 крони¹⁰. Тези данни за финансовите резултати, както и представените погоре сведения за сериозния и устойчив ръст на броя на пътниците, показват, че независимо какви са водещите мотиви при създаването на мрежата, само в рамките на едно десетилетие трамваите доказват своята целесъобразност за развитие на градската среда. Или с други думи, дори при въвеждането им водещо да е желанието за демонстриране на напредничавост, с течение на времето новото превозно средство показва, че има своята икономическа целесъобразност.

Що се отнася до ежедневния опит, вагоните на сараевските трамваи имат две отделения, като едното, което е по-малко, е отредено за непущачи, а съответно по-обширното отделение е за почитателите на тютюна. В началото на XX век градските власти приемат решение малкото отделение да бъде само за жени, но тази идея бързо е изоставена, тъй като се оказва непрактична и трудноизпълнима. Цената за еднократно пътуване по една от линиите е 0,10 крони, а предплатените и ученическите билети са

⁹ Caltia 2010: 100–115.

¹⁰ Kruševac 1960: 100–119.

със известна отстъпка при цена от 2 кро̀ни за 24 возения. Тези цени остават непроменени до започването на войните и това се отразява на увеличаващия се брой използващи новото превозно средство. Трамваите в австро-унгарско Сараево се движат от шест сутринта до малко след десет вечерта и идват на приблизително двадесет минути¹¹.

София е вторият от разглежданите в повече детайли градове, където се въвеждат електрически трамваи. И в българската столица електричеството (първоначално основно с цел за осветление) и електрическите трамваи се появяват почти паралелно¹². В София първите идеи за масово въвеждане на електрическа енергия датират от относително дългото управление на кмета-реформатор Димитър Петков (1888–1893), който изиграва важна роля в цялостния процес на модернизация на града, а електрифицирането напълно резонира с нагласата му за бърза и радикална промяна на градската среда. Първоначалните успешни стъпки са последвани от дълги спорове в градския съвет, общински неуредици и липса на подготвеност от страна на софийските общинари относно практическите въпросите около електричеството. Но в ранния етап най-големият проблем се оказва липсата на достатъчни финансови средства, поради която се провалят първите няколко ранни опита за изграждане на електрическа мрежа в столицата. Първите постъпки за предоставяне на концесия за електрическо осветление са направени още през 1888 г., като впоследствие Петков на няколко пъти се среща с чужди компании и подлага на дискусии в общинския съвет

¹¹ Kruševac 1960: 100–112.

¹² По темата за електрификацията на българската столица има обширна литература. По въпроса е публикувал един от доайените на стопанската ни история: Berov 1963. Сред по-новите заглавия може да бъде посочено: Kostov 2005.

въпроса за електрификация на града¹³. Още по-малко известен факт е, че през 1890 г. са водени също така и ранни преговори за изграждане на мрежа за електрически трамваи, а когато въпросът достига до обсъждане сред общинарите, по темата в градския съвет се дискутира с описателното определение „американски железни пътища, наречени трамвай“¹⁴. Толкова е нова тази идея за времето си, че за нея все още може да се коментира единствено по този разгърнат и обяснителен начин. По времето на кмета Петков е назначена също така специална общинска комисия, чиято цел е да проучи опита по отношение на модерния транспорт в големи градове като Париж, Виена и Букурещ и, стъпвайки на опита в Европа, да се вземат информирани решения за развитието в българската столица.

Като следваща стъпка през 1891 г. се правят планове и за водноелектрическа централа при с. Бояна, като дори са започнати строителни работи, които не са довършени поради разминаване на първоначалните измервания на дебита с реално установените на терен. През 1896 г. столичният общински съвет взема решение осветлението на града и електрическите трамваи да бъдат дадени с обща 40 годишна концесия, каквато и остава политиката на общината¹⁵.

Следняколко неуспешни ранни опита следва забавяне, което основно се дължи на липса на устойчивост и последователност в политическите решения, включително и след като стамболовистката администрация е сменена с техни противници. Все пак проектът е рестартиран в края на столетието, а договорите за електрическо осветление и трамвайна мрежа стават факт през 1898 г., когато се подписва споразумение

¹³ Velinova, Nachev. 2016: 175–176.

¹⁴ DA-Sofia, f. 1K, op. 1, a.e. 68, l. 192.

¹⁵ Georgiev 1937: 43.



Фиг. 3. София, бул. „Мария Луиза“ и „Львов мост“ в началото на XX век.

с френско-белгийски предприемачи. След допълнително забавяне в подготовката и строителните дейности за нуждите на градското осветлението е изградена голяма водноелектрическата централа на река Искър при село Панчарево. Самата централа става най-мощното за времето си индустриално съоръжение в страната, а електрическата мрежа на близо 70-хилядна София е пусната в действие през ноември 1900 г., когато в града светват за първи път около 600 електрически крушки.

Като част от вече набралата скорост програма за електрификацията на града и предвид постоянно растящото потребление е построена нова парна електрическа централа на улица „Мария Луиза“ в близост до железопътната гара. Това става още едно значимо предприятие, което търпи няколко значими разширения в рамките следващите десетилетия. В началото на новото столетие към централата се включва трамвайната мрежа и този символ на прогреса става част

и от пейзажа на българска столица. В този случай прави впечатление, че за разлика от доста други големи градове София на практика пропуска междинния етап на конските трамваи. Единствената трамвайна линия, за която е използван конски впряг, е тази до Княжево, което тогава е село далеч извън рамките на града.

Въвеждането на трамвайния транспорт в София е съпътствано и с някои негативни моменти. На първо място е това, че трамваите остават твърде нередовни за дълъг период. Освен това често се използва подвижен състав втора употреба, където преди това са се возили пътниците на някой западноевропейски град. Стават също така и редица произшествия, като при една от големите ранни катастрофи по линията за Княжево през 1911 г. има загинал и мнозина ранени¹⁶. Може би основният проблем е в това, че относително скъпите

¹⁶ Изложението е по Velinova, Nachev. 2016: 175–179.

трамвайни билети за много от жителите продължават да изглеждат като излишен разход. Така широко акламираната поява на електрическия трамвай, включително и сред широката публика – явление, отбелязано и от поета Иван Вазов в разказа му „В електрическия трамвай“, изглежда само частично предизвикана от практическата необходимост, а приложението не винаги е съобразено с реалните нужди и възможности. Както отбелязва съвременникът Вазов, емоциите тогава са силни и разнопосочни:

„А помните ли какви възхитени сборища се трупаха около първите пуснати трамваи, няколко дена наред натъпкани, като сардели, или като Ноевия ковчег – изберете което щете от тия две сравнения – с пътувачи от двата пола и от всичките възрасти?

Негодувание, учудване, възхищение – всичко мина.¹⁷“

Така може да се каже, че и в София появата на електрическите трамваи в немалка степен се явява израз на управленски амбиции за модернизация и европеизация. Като ключов елемент от тази модернизация често се разбира бързото въвеждане на технологичните нововъведения на епохата. Обръщайки поглед към процесите три десетилетия по-късно, един от инженерите в града, Д. Георгиев, прави следното недвусмислено заключение:

„На този именно стремеж към прогрес единствено се дължи големият технически скок, който е направила нашата Столица – тя се ориентира своевременно към електрическата енергия и затуй тя не мина по изминатия от европейските градове път – светилен газ и конски трамваи, а въведе направо електрическото осветление и електрическия трамвай“¹⁸.

¹⁷ Vazov 1976.

¹⁸ Georgiev 1937: 43.

Сред другите градовете в Югоизточна Европа, където трамваите се появяват относително рано, е словенската столица Любляна, като това става почти в същия момент, когато новото транспортно средство тръгва по улиците на София. Любляна е главният град на австро-унгарската провинция Кранска (нем. Карниола), който през втората половина на XIX век се утвърждава като културно и политическо средище на иначе доста напредналите в стопанско отношение словенски земи. Тук отново могат да бъдат търсени символните проекции на ранното въвеждане на техническите нововъведения, включително и предвид на относително малките размери на града, който в началото на миналия век брои малко над 35 хиляди жители, тоест наполовина на населението на София. Въвеждането на електричеството е една от важните инициативи на градските власти в Любляна в период на активни социални и градоустройствени промени и това се осъществява на относително ранен етап. Общинският съвет на словенския главен град гласува през 1894 г. да се построи захранванасвъглицеелектрическацентра. В конкретния случай високата цена на газа за осветление е една от директните причини за първоначалната електрификация, а електрическата централа е замисляна като конкурент на частната газова фабрика в града. Строежът на съоръжението се забавя, тъй като отделените средства първоначално са пренасочени към належащи дейности по възстановяването на града след голямото земетресение от 1895 г. Заработилата на 1 януари 1898 г., електрическа централа първоначално се използва основно за улично осветление¹⁹.

В този случай трябва да се отбележи, че въвеждането на електричеството в масова употреба има както застъпници, така и немалко критици. Дългогодишният

¹⁹ Velinova, Nachev. 2016: 300.



Фиг. 4. Любляна, изглед към главния Прешренов площад.

кмет на града Иван Хрибар категорично се числи към първата група, заявявайки възторжено в едно свое новогодишно слово, че новият XX век „ще бъде столетие на електричеството“. Мнозина люблянчани обаче не споделят ентузиазма на своя градоначалник. Негодувание например предизвикват жиците, които започват да оплитат града. На първо време обаче оплакванията остават без отговор, тъй като няма достатъчно средства за полагане на подземни връзки. Въпреки значителния скептицизъм електроцентралата в Любляна е сравнително успешно начинание и още през първата година се пристъпва към увеличение на нейния капацитет, като електрическите лампи достигат до около хиляда броя към 1905 г.²⁰ През следващите години се правят няколко нови разширения на капацитета, а основната причина за това е нарасналото търсене след изграждането и

пускането на трамвайната мрежа в началото на XX век. Освен това постепенно електрическата енергия започва да добива популярност сред дребния бизнес. Като цяло градската електроцентрала се доказва като печелившо предприятие, като годишните ѝ отчети показват постоянни и значителни печалби.

До появата на електрическия трамвай в Любляна за дълго време градските файтонджии са имали монопол върху пътническите превози в разрастващия се през периода град. Червено-белите мотриси на местните трамваи, тръгват по люблянските улици през септември 1901 г. Сравнително ранната поява на трамваи в словенския главен град се благоприятства от редица фактори като прокарването разширени и прави улици след голяма земетресение от 1895 г., но значителна роля играе и това, че се търсят начини за пълноценно и най-вече постоянно оползотворяване през

²⁰ Drnovšek 1984: 218–219.

цялото денонощие на капацитета на съществуващата вече градска електрическа централа, която предвид профила на ранните си клиенти е натоварена основно във вечерните часове²¹.

Специфика на подвижния състав на „градската електрическа железница“, както новото транспортно средство е наричано в официалните документи на градската администрация в Любляна, е, че в двата края на вагоните има открити помещения, където дори е позволено тютюнопушенето. Трамваите могат да развият теоретично тридесет км/ч, но реално машините се движат не с повече от половината от максималната си скорост, а разумната скорост се преценява на око, тъй като мотрисите не разполагат със скоростомери. Подобно на Сараево и София пускането на трамвая в Любляна е посрещнато с голям интерес в града, като само през първия ден са продадени над 6400 билета. След първоначалното любопитство обаче пътниците намаляват, основно заради цената на услугата. Цените на билетите са между 0,10 и 0,20 крони, а за децата (високите под 130 см – до вратите е поставена специална таблица за измерване на височината) се плаща билет с намаление. Трамвайното дружество осигурява работа на около 50-60 души през първите години (ватмани, кондуктори и помощен персонал), чийто работен ден от дванадесет часа носи сравнително скромни доходи. Владеенето на немски и словенски език е задължително условие за наемане на работа. На ватманите често се налагало да предупреждават невнимателни участници в движението и заради невъздържаните им реакции се появил изразът „псуваш като стар трамвайджия“²².

²¹ Изложението е по Velinova, Nachev. 2016: 349–352.

²² Tadej 2001.

Загреб е градът, където най-късно сред разглежданите случаи се появяват електрически трамваи, което е донякъде парадоксално предвид общото развитие на този градски център. Със своите около 50 000 жители в края на XIX век Загреб се явява един от големите градове в региона, а цялостната му градоустройствена траектория изобщо не отстъпва на останалите разгледани случаи, като в много отношение процесите в хърватския главен град са по-напреднали. И тук въпросът за въвеждането на електрическа енергия, първоначално единствено с цел да се осигури електрическо осветление в града, се обсъжда неколkokратно в градския съвет още в края на 80-те години XIX век. Но това остава дълго време само едно пожелание, а електрифицирането на Загреб се случва сравнително късно. Не помага много и това, че при посещението си в Загреб през 1892 г. известният учен и изобретател Никола Тесла се среща с градския съвет по покана на тогавашния кмет на града Милан Амбруш, излагайки пред общинарите предимствата на електрическата енергия. Нужно е повече от десетилетие идеята да стане реалност. Решението за изграждане на градска електроцентрала е гласувано от общинарите чак през 1905 г., като съоръжението е построено през следващите две години. През зимните вечери на 1907 г. централните площи „Йелачич“ и „Зрински“, както и част от централната търговска улица „Илица“ са осветени с нови електрически тела²³.

Благодарение на електричество е модернизирани и транспортът в града чрез подмяната на съществувалия за дълъг период от време конски трамвай. Въпросът за трамвайната мрежа е обсъждан от общинския съвет още през 1885 г., като в крайна сметка е дадена концесия за

²³ Velinova, Nachev. 2016: 289–290.



Фиг. 5. Загреб, пл. „Йелачич“ със съвременен трамваен транспорт ок.1910 г.

трамваи, които да бъдат теглени от коне. Системата на конските трамваи е построена и в последствие експлоатирана от частно трамвайно дружество в продължение на цели две десетилетия. Конският трамвай в Загреб е открит през 1891 г. и колкото и да е изостанало това технологично превозно средство, той се явява отделен етап в развитието на масовия обществен транспорт в града, който заслужава внимание. Още повече, че старите форми на транспорт продължават да функционират паралелно с новите на много места по света. Показателен пример е това, че дори и във водещ град като Париж към края на столетието над 20 хиляди коня все още се ползват за различни форми на обществен транспорт.

Появата на конския трамвай в Загреб, описван в пресата като „модерно транспортно средство“, очевидно е значимо събитие, което е видно и във вниманието, което му отделят местните вестници.

През юни 1891 г. „Narodne Novine“ възкликва: „Слава на Бога,[...] започва да се вижда краят на нашия трамваен въпрос“²⁴. Месец по-късно е поместен нов материал след започването на строителните работи, в който се казва, че Загреб е на път да придобие „модерно транспортно средство, което му е силно необходимо, като се имат предвид неговите мащаби“. Градските власти бързат с пускането на конските трамваи, защото по същото това време се подготвя голямо търговско изложение в града и първоначално идеята е те да бъдат готови за откриването на събитието. След като става ясно, че този срок не може да се спази, усилията се насочват към откриване преди приключването на двумесечното изложение. След започването на събитието вестниците информират обществеността за това, че по полагане на релсите работят до 500 работника на ден и това става с

²⁴ Dobronić 1983.

бързина, „която у нас е доста необичайна при извършването на големи обществени строежи“²⁵. За да привлече откриването на трамвая допълнително внимание, се предвижда всеки закупил дневна карта за изложението да има право на безплатно возене.

Още преди пускането в движение на конския трамвай в Загреб градската управа публикува правила за използването на новия вид транспорт. Сред изрично изредените забрани фигурират неща като оставяне на други коли по линиите без надзор, качване и слизане в движение, пушене в затворените помещения, возене на кучета и други, показвайки ни индиректно (все пак никой не забранява неща, които никога не се случват) част от ежедневието в загребските трамваи. Освен това кондукторът има право да не допуска пияни лица и да сваля от превозното средство тези, които смущават с непристойното си поведение останалите пътници. Лицата, чисто нечисто облекло може да притесни други пътуващи, имат право да се возят само в предната част до кочияша. Конският трамвай в Загреб тръгва при голям интерес преди края на голямото търговското изложение от 1891 г. Навалицата е огромна и първия ден малцина успяват да се вредят за обиколка, а изчисленията за втория работен ден са за 20 000 пътници. Дни след откриването местната преса посочва предимства като „ниски цени за возене“ и „сближението на най-отдалечените части на града с неговия център“. Заключение е, че трамваят несъмнено ще спомогне за развитието на града извън централните части и на „евтините парцели ще се изградят евтини жилища“, а така по-бедните ще получат възможност за „здрavo и човечно съществуване“²⁶. Новият обществен транспорт действително може да

мине за евтин, поне сравнен с предшествениците си. По цени скоро след пускането му трамваят вози до гарата наполовина поевтино от омнибусите и цели осем пъти поизгодно от файтоните.

Първоначално са пуснати три еднопосочни линии с обща дължина около 8,5 км, а през 1892 г. е прокарана нова линия от 2,5 км до Централна гара. Предприятието разполага първоначално с десет закрити и шест открити (летни) коли, които с течение на времето се увеличават до 38. При средна скорост от 7,5 км/ч конният трамвай не изглежда особено бързо средство за придвижване, движейки се поне два пъти по-бавно от електрическите трамваи в другите разглеждани градове. Пътуването от пет спирки до отдалечения крайградски парк „Максимиr“ трае половин час. През 1896 г. трамваят разполага с общо 53 „конски сили“ като на всеки кон се падат по 26-28 км пробег на ден. През 1895 г. са превозени над милион пътници, като приходът от дейността е около 78 000 крони. Още първоначално от конския трамвай се ползват както гражданите, така живеещите в селата в близките околности²⁷.

Както беше посочено, електрическият трамвай се появява по загребските улици относително късно. След като започва строежът на електроцентралата, е сключен отделен договор с дружеството за изграждане на електрически трамвай в града и концесията е дадена на белгийска фирма. Според договора концесионерът се ангажира да инвестира в електрическия трамвай 2,3 милиона крони, като след това той получава правото да експлоатира мрежата най-малко десет години преди градските власти да имат правото да я откупят. Така решенията за пуснатата през лятото на 1910 г. трамвайна мрежа се взимат само на оперативно ниво в Загреб, докато финансо-

²⁵ Dobronić 1983.

²⁶ Dobronić 1983.

²⁷ Изложението е по Velinova, Nachev. 2016: 343.

вите въпроси се решават в Брюксел, където е централата на компанията майка.

Загребският електрически трамвай като цяло използва трасетата на конския си предшественик, като са положени по-широки линии с диаметър 1 м, а по направлението към Южната железопътна гара е въведено двупосочно движение и са направени няколко удължения на съществуващите. През 1911 г. е пусната нова линия през района Нова Вес до гробището Мирогой, за която са закупени специални мотриси поради стръмния терен. Машинният парк на предприятието се състои от 28 мотриси и 14 ремаркета, като последните са преустроени коли от конския трамвай²⁸. Що се отнася до работните условия за персонала, след протести през 1911 г. е постигнато споразумение с управата, предвиждащо работен ден от 8 ½ часа в движение и 4 платени свободни дни в месеца. Тези условия бележат значително подобрение в сравнение с почти двойно по-дългите работни дни от 16 часа и един почивен ден в месеца през 1897 г.

В заключение може да се изтъкне, че наред с обслужването на практични и утилитарни цели въвеждането на електрическите трамваи в градовете в Югоизточна Европа има в значителна степен и своите представителни функции. Това е най-видно в случая на босненския главен град Сараево, където новата австро-унгарска администрация възлага на този проект ролята да бъде нагледен успешен пример за самовъзложената цивилизаторска мисия на монархията. Доста показателно е също така, че в региона електрическите трамваи рядко се появяват извън столиците и главните градове, а въпреки относително забавената си стопанска модернизация и урбанизация в европейския Югоизток все пак

²⁸ Šobota 1996: 5–15; Staklarević 2001.

по това време са се оформили и други големи и динамични градски центрове. В допълнение наред с акта на първоначалното пускане на електрическите трамваи сметка би следвало да се държи за големината и плътността на мрежите и съответно възможностите им да изпълняват ролята на основен масов обществен транспорт. През разглеждания период трамвайните мрежи остават доста слабо развити и покриват обикновено няколко ключови локации в централните части на градовете, като правят и връзка с често отдалечените железопътни гари. Интересен паралел е, че при два от засегнатите случаи управленци визионери на доста ранен етап опитват самостоятелно да инициират създаването на съвременна градска инфраструктура. Още в края на 80-те години на XIX век кметът Димитър Петков прави първи опит за въвеждане на електричеството в София (на следващи етап и на електрически трамвай), а малко по-късно такава инициатива подема и загребският градоначалник Милан Амруш. И двата ранни опита остават неосъществени заради липсата на устойчива политика, както и недостатъчни финансови средства към този момент, каквито са необходими за подобни мащабни начинания за модернизиране на градската среда. В това отношение Сараево се оказва в благоприятното положение да може да разчита на сериозна финансова подкрепа в рамките на Австро-Унгария, която пък от своя страна има своите интереси от реализирането на подобен престижен проект в новата си провинция. Като цяло реализирането на подобни комплексни проекти изисква експертиза в различни области, включително специализирани технически познания, а това остава предизвикателство, чието летва мнозина от политиците (както представители на централните власти и кметове, така и

общински съветници), които трябва финално да вземат решение, не успяват да достигнат. От чисто икономическа гледна точка съществен момент представлява финансирането и икономическите модели на експлоатация – градовете в региона показват примери на жизнени предприятия както при случаите с държавно, така и при частното финансиране и експлоатация на мрежите. На местата, където са изградени първите мрежи, електрическите трамваи остават основно средство за пътнически транспорт за относително дълъг период от няколко десетилетия, като чак в средата на ХХ век се появяват сериозни конкурентни технологии, които започват да ги изместват. Това е валидно особено в по-малките по численост градове, където се оказва нерентабилно да се поддържа подобна инфраструктура.

Извори/ Sources

- DA-Sofia, f. 1K: Държавен архив - София (ДА-София), ф. 1K [Darzhaven arhiv - Sofia (DA-Sofia), f. 1K].
- Georgiev 1937: Георгиев, Д. Електрическото осветление на столицата. – In: Сердика 1, 43–47 [Georgiev 1937: Georgiev, D. Električeskoto osvetlenie na stolicata. – In: Serdika 1, 43–47].

Библиография/ Bibliography

- Caltia 2010: Caltia, S. A project for electrification of Bucharest's trams in 1899. – *Revista Arhivelor* 87 (2), 100–115.
- Čihák 2013: Čihák, J. Straßenbahn und Trolleybus in Sarajevo. *Bahnmedien.at*.
- Dobronić 1983: Dobronić, L. Stare bilješke o zagrebačkom tramvaju. – In: *Graditelji i izgradnja Zagreba u doba historijskih stilova: sabrani članci i rasprave*. Zagreb: Društvo povjesničara umjetnosti SR Hrvatske.
- Drnovšek 1984: Drnovšek, M. Oris odnosa

- Ljubljanskega občinskega sveta do mestnega razvoja 1850–1914 s posebnim poudarkom na Hribarjevi dobi. – In: Gestrin, F. *Zgodovina Ljubljane. Prispevki za monografijo*. Ljubljana: Kronika.
- Kostov 2005. Костов, А. България и Белгия: Икономически, политически и културни връзки 1879–1914. София: ИК „Христо Ботев“. [Kostov 2005. Kostov, A. Bălgarija i Belgija: Ikonomičeski, političeski i kulturni vřazki 1879–1914. Sofia: IK „Hristo Botev“].
- Kruševac 1960: Kruševac, T. Sarajevo pod austro-ugarskom upravom. Sarajevo: Muzeja grada Sarajeva.
- Martínez 2012: Martínez, A. Energy Innovation and Transport: The Electrification of Trams in Spain, 1896–1935. – *Journal of Urban Technology* 19 (3), 3–24.
- McKay 1976: McKay, J. *Trams and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*. Princeton: Princeton University Press.
- Nye 1992: Nye, D. *Electrifying America. Social Meanings of a New Tehnology, 1880–1940*. Cambridge: MIT Press.
- Staklarević 2001: Staklarević, N. *Tramvaj zaustavljen u vremenu*. Zagreb: Tehnički muzej Zagreb.
- Šobota 1996: Šobota, V. 105 godina – Zagrebački električni tramvaj. Zagreb: ZET.
- Tadej 2001: Tadej, B. *Tramvaj pripoveduje: zgodbe ljubljanskega tramvaja*. Ljubljana: Sanje.
- Vazov 1976: Вазов, И. Събрани съчинения. Т. 9. София: Български писател. [Vazov, I. Săbrani săčinenija. T. 9. Sofia: Bălgarski pisatel].
- Velinova, Nachev 2016: Велинова, З., Начев, И. София и балканската модерност: Белград, София, Загреб, Любляна, Сараево, 1878–1914. София: Рива. [Velinova, Z., Načev, I. Sofia i balkanskata modernost: Belgrad, Sofia, Zagreb, Ljubljana, Sarajevo, 1878–1914. Sofia: Riva].

SYMBOLS OF PROGRESS: ELECTRIC TRAMS IN SOUTH-EASTERN EUROPE UNTIL THE FIRST WORLD WAR

Ivaylo Nachev

Abstract: The article examines the introduction of electric trams in several main urban centres in Southeast Europe at the end of the nineteenth and the beginning of the twentieth century, focusing on their role as an element of urban modernization and the growing interest in the technical discoveries of the era. The article looks at the creation of the new transport infrastructure in Sofia and three major cities of Austria-Hungary's Balkan provinces – Zagreb, Sarajevo, Ljubljana. So, the modernization processes are examined in their Balkan and European context. The article analyses what are the main driving factors in the introduction of the technical innovations, as well as to what extent representative functions or practical economic/social considerations are leading in the process. It also examines the meaning of the technical innovations to both expert communities and everyday users of this new means of transport.

Keywords: trams, electrification, modernisation, Southeast Europe, urban transport

Ivaylo Nachev

Institute of Balkan Studies & Center of Thracology

Bulgarian Academy of Sciences

nachev@balkanstudies.bg