Написано от Боян Стефанов
Сряда, 15 Януари 2020 12:57 -

https://impressio.dir.bg
14.01.2020г.

Начало, Носталгия, Изгубената България

РАСТЕ, НО НЕ СТАРЕЕ

Вече 119 години трамваен звън оглася софийските улици

На 14 януари 1901 г. в София тръгва първият трамвай и България се нарежда сред все още малкото европейски държави, които използват електрически градски транспорт

На 14 януари (1 януари ст.ст.) 1901 г. в София тръгва първият трамвай. Така България се нарежда сред все още малкото европейски държави, които използват електрически градски транспорт. Дотогава на софиянци е познат само "конският трамвай" от църквата "Св. Неделя" до гарата, Горна баня и Княжево.През 1898 г. Столичната община отдава на концесия изграждането на трамвайни линии на белгийското акционерно дружество "Електрически трамваи - София". Първоначално концесията е за 40 години, но през 1927 г. предприятието е откупено от общината и се основава ДТО - Дирекция на трамваите и осветлението.
Строителните работи продължават повече от една година и на 1 януари 1901 г. от Централна гара тръгва първият трамвай. Той се движи по бул. "Княгиня Мария-Луиза" през площад "Св. Неделя" и по ул. "Граф Игнатиев" достига до пресечката с бул. "Патриарх Евтимий". До края на годината маршрутите стават шест с обща дължина 23 км, а пътниците се придвижват с 25 мотриси и 10 ремаркета - белгийско производство, двуосни, с дървена каросерия.
Трамвайната мрежа е еднолинейна и колите се срещат и разминават при къси, поставени на известно разстояние отклонения. Платформите на вагоните са открити, а вътре салонът е разделен на I-ва и II-ра класа. Българите пътуват основно във II-ра, а I-ва почти винаги е празна. Обособени спирки има, но по желание на пътниците трамваят може да спре и на други места.
В началото софиянци приемат резервирано нововъведението и дори се страхуват да се возят. Но постепенно пътникопотокът значително нараства, а с това се увеличава и нуждата от по-голям брой мотриси. Такива започват да се внасят от чужбина, а през 30-те години стартира и родно производство.
През годините се изграждат нови линии, удължават се или се променят стари. Има и маршрути, които се закриват. Утвърждава се разбирането, че този вид транспорт е от особено значение за града, тъй като слабо замърсява въздуха и превозва много пътници. Софийският трамвай се модернизира. Новите трамваи вече не се състоят от мотриса и 1-2 ремаркета, а са свързани помежду си и може свободно да се преминава от една в друга част на превозното средство.
В първите години във всеки трамвай има кондуктори, заменени по-късно от постоянните контрольори. След години и те на свой ред отпадат, за да се стигне до днешната организация по таксуване и контрол в градския транспорт.

В книгата си "Тристахилядна София и аз между двете войни" Драган Тенев разказва следното за софийските трамваи:
"И така, сред най-далечните спомени от детството ми, като изключим лицата на моите близки, в паметта ми на първо място изплуват Докторската градина, двете миниатюрни вагончета на трамвай № 9, които се спущат по наклона на ул. "Шипка" след пресечката с ул. "Априлов" и канала "Перловец" до моста при входа на Военното училище.
С тези три най-стари възпоменания са свързани и едни от моите първи вътрешни трепети от онези години, когато все още упорито си мечтаех да стана ватман, за да се возя непрекъснато на трамвай.
В началото на 20-те, пък и дори до втората половина на 30-те години платформите на старите софийски мотриси и ремаркета, останали от началото на века, бяха открити. Така ги произвеждаха в заводите на "Шарлероа" в Белгия и затова ватманите, които управляваха тези трамвайчета, носеха зиме дебели шуби и ръкавици от овча кожа с един пръст, за да не мръзнат.
Подобни подробности обаче никак не ме разколебаваха в моите мечти да се изпъча един ден пред някой трамваен мотор и да уловя ръчката на неговия "френ", т. е. да уловя ръчката на неговата спирачка.
В детството ми, през 20-те и по-късно почти до края на 30-те години, трамвай № 9 започваше своите пътувания от площад "Света Неделя". След площада трамвайната линия на деветката продължаваше своя път по "Дондуков", завиваше меко по изчезналата улица "Търговска", обикаляше Двореца или сегашната Национална художествена галерия, като минаваше покрай караулното помещение в южната част на дворцовия парк и по булевард "Цар Освободител", на който софиянци викат "Царя?", продължаваше почти до Орлов мост.
После с рязък завой деветката навлизаше в ул. "Сан Стефано" и излизаше на "Шипка". Последната спирка бе почти до пресечката на същата улица с ул. "Чепино", преименувана по-късно на "Асен Златаров", тъй като популярният български учен живя дълги години на нея.
Разбира се, някога на ул. "Шипка" нямаше трамвайно "ухо", както е днес в краищата на трамвайните линии в София, и маневрата за обратното движение на деветката ставаше чрез една допълнителна къса паралелна линия. Не ще и дума, маневрирането по тези две линии беше сложно.
Изискваше специално внимание, защото тогава "стрелките" за промяна на движението на трамваите не се обръщаха автоматично като сегашните и ватманът на деветката трябваше да слезе от спрелия трамвай и сам да свърши тази работа, за да може да вкара след това миниатюрната си мотриса във втората паралелна линия.
Подир досадната маневра кондукторът, който от своя страна беше натегнал предварително спирачката на останалото на главната линия ремарке, я отпущаше постепенно при вика "Олаби френо" и така командваното от него вагонче започваше бавно да се спуща надолу по главната линия под стрелката, за да даде възможността по този начин на теглещата мотриса отново да се върне пред него на първата линия. Когато процедурата свършваше, двете вагончета на композицията отново се закачаха, вече откъм "опаката" си страна, и трамваят потегляше обратно към "Света Неделя".
Ние често се въртяхме край маневриращата деветка, а подир това, кога с разрешение, кога тайно, приклякахме на стъпалата на нейното ремарке. Хващахме се за месинговите ръчки за слизане и качване или направо се залавяхме за желязната решетка на вратите

на платформата и така се возехме до първата спирка на ул. "Сан Стефано". Оттам, горди от своя подвиг, се връщахме по "Шипка", за да продължим игрите си сред праха , тъй като в онези дни улицата, както и повечето улици на София, не бе павирана, а само шосирана. Минаването на някой случаен автомобил по нея вдигаше пушилка като през буря. Въпреки това обаче пак ни беше весело и приятно да ритаме парцалените топки в праха...
Днес деветката вече не съществува.
През 20-те и някъде докъм средата на 30-те години в София от май до септември се движеха така наречените "летни" трамвайни вагончета вместо традиционните ремаркета.
Разбира се, тези своеобразни, малко необичайни за окото превозни средства не бяха рожба на заводите "Шарлероа" - "рождената фабрика" на повечето от тогавашните софийски трамваи, - а бяха изцяло българско произведение. Измайсторяваха ги в трамвайното депо на булевард "Мария Луиза". Като основа за тяхното производство използваха най-вече старите белгийски ремаркета, излезли от употреба поради пълното износване на техните каросерии.
В общи линии техническата конструкция на летните трамвайчета в София напомняше бегло вагончетата на автовлаковете, които разхождат в наши дни летовниците в съвременните черноморски летовища, но те бяха много по-големи от тях.
Настанени върху шаситата на износените белгийски ремаркета, летните вагончета имаха върху новата си дъсчена платформа по десет широки, наредени перпендикулярно на шасито, общи седалки, събиращи по седем души, а отстрани по цялото си протежение бяха прикрепени дълги "стъпенки". От тях се качваха и слизаха пътниците, а при самото пътуване по стъпенките се движеше кондукторът. Той продаваше билетите си заловен с една ръка за някоя от страничните колонки на вагончетата, поддържащи покрива им.
Лете в откритите вагончета бе много приятно, тъй като на практика те приличаха досущ на днешните американски "панорамни влакове". Возейки се на тях, човек спокойно можеше да разглежда хората по двете страни на улицата, витрините по магазините и изобщо всичко, което ставаше около линията.
При това - без да се поти като в задушните мотриси, дето големите прозорци не се отваряха, защото в тях нямаше отделни, наредени една зад друга седалки като днес, а просто съществуваха само две единствени общи пейки, допрени до стените на мотрисата, които се простираха по цялата дължина.
Един от най-претъпканите летни трамваи в София, особено в неделя, беше деветката, която вървеше по онова време от площад "Св. Неделя" до ул. "Шипка". По този маршрут деветката минаваше, както вече ви разказах, по цялото протежение на "Царя" и една от спирките беше до самия Орлов мост. Точно срещу известната семейна бирария на "Прошек". На не повече от стотина метра до самия вход на Борисовата градина."

И малко хумор от старите вестници:

Трамвайни сравнения:

"Жената е трамвай. За да върви правилно и да не прави катастрофи, нужен е опитен ватман. Но и в ръцете на най-опитния ватман трамваят може да дерайлира, ако

спирачките не са винаги в действие.
Подир жена и трамвай не тичай. Ако си ги пропуснал, застани и чакай търпеливо. Те пак ще се върнат и ще преминат край тебе.
Жената е трамвай, мъжът ремарке. Единият влачи другия там, дето си иска.
Брачното щастие прилича на ресорите на трамвайната кола - качването на много хора в колата повреждa ресорите.
Разводът е трамвайна катастрофа, при която или трамваят или ремаркето са изскочили от релсите.
Трамваят прилича на любовта - може да те сгази на бърза ръка, ако не си отваряш очите."

В-к "Щурец", декември 1932 г.

https://impressio.dir.bg/izgubenata-balgariya/veche-119-godini-tramvaen-zvan-oglasya-sofiyskite-ulitsi