

Списание "Анамнеза" брой 12, 2011 г.

**За да разлиствате страниците,
посочете с мишката върху долния
десен ъгъл.**

**Можете или да ги обръщатете веднага,
чрез натискане, или да ги разгръщате
бавно, като истинска книга, държейки
натиснат бутона на мишката.**

Приятно четене!

[Свали в PDF](#)

ЕЛЕКТРИФИКАЦИЯТА В БЕЛГРАД И СОФИЯ. НАЧАЛОТО



Зорница Велинова-Тренчева

Електрификацията е символ на модерността, най-яркият, дори банален и преекспониран белег на индустриалното градско европейско общество на границата между XIX-тия и XX-тия век. Тя е мерило за икономическия му потенциал и индикатор за урбанизация и напредък. Новият източник на енергия променя облика на икономиката и на всекидневния живот на хората в градовете. В повечето европейски земи електрическото осветление и трамвай се появяват като последица от т.нар. втора индустриална революция¹. В повечето балкански страни обаче въвеждането на тези модернизаторски достижения донякъде има обратното

¹ Втората индустриална революция, известна още като технологична революция, протича от 1820 до 1914 г.

значение – то не е последица, а по-скоро условие на модернизацията. Балканските общества тепърва трябва да се приспособяват към придобивки, които изпреварват нивото на тяхното обществено-икономическо развитие. Сърбия и България са типични примери за това колко неподготвени, но едновременно с това ентузиазирани са младите балкански нации да пренесат „Европата“ в новоизградените си, накипрени столици², пълни с еснафска претенциозност и боязливост.

Всъщност те бързат във всичко, свързано с изграждането на новата политическа и обществена реалност – бързат да имат конституции по западен образец, въпреки че още не са се научили как да боравят с демократичните си институции; бързат да се преоблекат по западна мода; бързат да рушат старите си къщи и да строят нови, чиито барок или сецесион трудно кореспондират с калта и турския калдаръм на улицата. Неспирният устрем да се подражава на европейските примери е захранван от желанието да бъде преборено, отхвърлено и забравено османското наследство или поне неговите видими белези³.

² Те са накипрени ако възприемаме тогавашните балкански столици само като централните градски части. Мизерните махали и крайните квартали едва ли могат да бъдат опрелени по този начин. Много добра публикация, разкриваща контрастите център-махали на Балканите, е румънската публикация: Majuru, A. *Bucureștii mahalalelor sau periferia ca mod de existență*. București, 2003

³ Това е характерно за епохите на футуристичните идеологии, когато миналото и настоящето са посветени на бъдещето. От началото на 60-те години на XX век футуристичните проекти изчезват под тежестта на настоящето и т.нар. културно-историческо наследство неговото опазване, реконструиране и т.н. придобиват много по-висока стойност. Вж. Артог, Фр. *Режими на историчност*.

Белград и София са нетърпеливи и към техническите изобретения на западния свят. Електрически крушки блесват и в двата града много малко след като Едисон прави първите си демонстрации. Електрификацията на двете балкански столици е въведена успоредно с тази в големите индустриални центрове на Западна Европа и САЩ, като донякъде дори успява да ги изпревари. Те стоят в центъра, от една страна – на слабо грамотни и слабо индустриализирани общества, от друга – на неопитна държавна администрация и от трета – на млад и амбициозен елит. Докато траят всички спорове, въвеждане на нормативни уредби, сключване на договори, техническо изграждане на инсталации, тържествени откривания, всеобща радост, недоволство, оплаквания, вдигане на рамене и т.н., може да бъде нарисуван един цялостен портрет на „новия европеец“, пък бил той сърбин или българин.

Първите щрихи в този портрет в София са нанесени по случай пристигането на новия български владетел на 1 юли 1879 г.⁴, а в Белград на следващата 1880 г. от кафеджията Петър Йованович-Шапчанин, собственик на кафене „Хамбург“⁵. Характерът на тези първи инициативи всъщност обуславя и по-нататъшното развитие на процеса на електрификация в двата града. Българската държава концентрира голяма част от вниманието си

С., 2001.

⁴ Спиров, М. *Електрификацията на България и нейните строители (1879-1947)*. Т. 1. С., 1999, с. 25

⁵ *Електрификација Србије. 1893-1941*. Цветковић, Б. (уред.). Београд, 1979, с. 51

в преобразуването на изостаналото турско градче в представителен център, чиято модернизация трябва да отговаря на степента на българските национални амбиции. Сръбският случай от своя страна е малко по-различен, тъй като напредъкът там зависи предимно от енергията и инициативата на отделни личности на фона на тровава и апатична държавна система.

От светването на първата крушка до изграждането на електрическа инсталация в сръбската столица минават 14, а в българската 20 години. Десетилетието на 80-те години в Белград е съпроводено от непрестанни спорове „за“ или „против“ въвеждането на новата енергия, които на моменти се разразяват със сериозна острота. Голяма част от членовете на Общинския съвет, подкрепяни от общественото мнение, застават на твърда позиция срещу електричеството. Сформирана е комисия, която след дълга обиколка из големите европейски градове, констатира, че въвеждането на новата енергия е рисковано и скъпо начинание. Според нея, токът може да бъде използван само там, където има евтина механична или водна тяга. Освен това в доклада е посочена смъртта на един френски инженер, който се допрял до открита жица, пожарът, който предизвикало електричеството на изложението във Виена, както и възможността от епидемия от очни болести.⁶ Грижейки се за здравето на гражданите и може би за приходите на петролните доставчици, в средата на 80-те години

⁶ Стојановић, Д. *Калдрма и асфалт*. Београд, 2008, с. 121-122

на XIX век общината на Белград въвежда използването на газта за улично осветление и частни нужди. Пет години по-късно физикът, професор във Висшата школа Джордже Станоевич⁷, който отдава голяма част от живота си в изследване на ползите от електрическата енергия, успява да убеди Общинския съвет в неотложната необходимост от нейното въвеждане. На 15 януари 1894 г. Белград е осветен от стотици електрически лампи.⁸ През същата година в турския калдаръм са положени трамвайни линии за конския трамвай, който до 1903 г. напълно е заменен с електрически.

В София подобни обществени и административни сътресения не липсват. Преговорите за въвеждането на новата енергия започват по време на мандата на кмета Димитър Петков (1888-1893), чиято личност изиграва решаваща роля в процеса на електрификация на града. Тя напълно кореспондира с плановете му за бърза, радикална и безкомпромисна промяна, за да може турското минало да бъде заличено колкото е възможно по-скоро. Но енергичният замах, с който действа Петков, е забавен от дълги спорове и общински неуредици през 90-те години. След един неуспешен договор за концесия, през 1897 г. изпълнението е възложено на Френско-белгийско дружество, което на 1 ноември 1900 г. пуска в действие електрическата мрежа на 68-хилядния град.⁹

⁷ Джордже Станоевич (1858, Неготин – 1921, Париж) – сръбски физик, университетски професор, ректор на Университета в Белград.

⁸ Пак там, с. 124

⁹ Спиров, М. *Електрификацията на България...*, с. 50

Няколко месеца по-късно към нея е включен и трамваят. Централата на дружеството за електроснабдяване на София се превръща в най-голямото индустриално заведение в страната.¹⁰ То остава без конкуренция заради непоследователната политика на българската държава в посока на обществената електрификация извън столицата.

Както сръбското, така и българското общество са по балкански консервативни, традиционни, недоверчиви към новостите, готови първо да се оплакват отколкото да хвалят. След обявяването на Белград и София за столици на двете държави, към тях тръгва непрекъснат поток от хора, който не спира и до днес. Най-често те са водени от надеждата, че там могат да бъдат по-богати и по-свободни. „Новите столичани“ към 1901 г. представляват повече от две трети от населението и на Белград, и на София. Те продължават да живеят в унисон с традициите, които са донесли от родните си места, обособени в малки затворени общности, които на практика нямат контакт по между си. По време на неспирния си растеж столиците се превръщат в градове на чужденци¹¹, които тепърва ще стават общество и ще заживяват в определен градски ритъм. Това не ги прави уникални – Берлин, Рим или Букурещ¹² също могат да дадат примери за това как в израстването им като столици тече непрекъснат процес на опитомяване,

¹⁰ Пенчев, П. *Електрификацията в стопанската политика на българската държава от Освобождението до 1944.* С., 2009 г.

¹¹ Якимова, М. *София на простолудието.* С., 2010, с. 11

¹² Пак там, с. 11

наместване и установяване на ред сред пришълци, на които им предстои да създадат своята столична ценностна система. Осветените улици и преминаващите трамваи са естествен медиатор в този процес. След въвеждането на обществената електрификация новите столичани напускат ограничената си махленска среда, а земляшкият им език се смесва с тези на останалите. Електричеството разширява обществените пространства и едновременно с това скъсява разстоянията между хората; поставя ги в непринудени ситуации на буквална физическа близост, дразнейки тяхната патриархална чувствителност¹³.

Със самочувствието на човек, който е израстнал заедно с модернизацията на родния си Белград, един ден на 1900 г. знаменитият Бранислав Нушич се качва на електрическия трамвай.¹⁴ Разполага с един час да стигне от Народния театър до площад „Славия“, за да направи важно плащане в банката. Това разстояние той може да измине за половин час пеша и то с най-голямо удоволствие, но нали белградчани вече са електрифицирани... Едва тръгнал трамваят спира заради траурно шествие; спира втори път заради оркестъра на преминаващ армейски батальон – всички наоколо запяват марша, който музикантите свирят; трети път, заради еврейска сватба; четвърти път – токът спира. „Кога мислите, че ще дойде токът?“ – пита Нушич кондуктора.

¹³ Вазов, Ив. В електрическия трамвай. – В: *Събрани съчинения в двадесет и два тома*. Т. 9, с. 80-89

¹⁴ Нушић, Бр. Трамвајска кола бр. 63. – В: *Београдска чаршија*. Београд, 1996, с. 67-72

„Какво да ви кажа? Когато иска – идва, когато не иска – не идва.“ Едва потеглил отново, трамваят е блъснат от каруца, отново спира, пети път – последвалат скандал искрено забавлява полицая, който се е оказал наблизо; шести път – някаква демонстрация. Минава повече от час, докато електрическата железница си проправя път през града, а Нушич, разбира се, закъснява, защото: „Така е трябвало да стане!“¹⁵

Въвеждането на новата енергия е нов етап в изграждането на модерното градско време и пространство, което в балканските реалности има различен от тези на запад смисъл и задачи. В Белград и в София необходимостта от електрификация не е предизвикана от икономическите потребности на населението. Тя не е последица от развитието на боржуазното общество, а още един елемент в подкрепа на неговата консолидация. Трамвайните линии и електрическите стълбове са категоричното и обозримо доказателство за това, че столичната действителност, върху която са проектирани националните амбиции, вече не принадлежи към османското пространство – онова, в което улиците са тъмни и опустяват рано, в което всяка махала тъне в собствената си глухота и изолираност, където времето почти няма значение, а властта е чужда, архаична и незаинтересована. *„Народът (обаче, б.а.) е консервативен. – пише Херцен – Особено, когато един народ се намира далеч от основния поток на историята, той упорито държи на онова, което вече е усвоено,*

¹⁵ Пак там, с.72

**THEORY AND PRACTICE OF THE
ELECTRIFICATION OF SOFIA AND BELGRADE:
THE BEGINNING**

Zornitsa Velinova-Trencheva

In the most of the European countries the electricity and the trams appeared as a result of the so called second industrial revolution. On the opposite, in the Balkan capitals these achievements of modernization somehow had the opposite meaning – they were not a result but a precondition of modernization. The article aims to compare the first steps of the electrification in the cases of Sofia and Belgrade in the end of the 19th century and the beginning of the 20th century.

*познато. Нещо повече, той и новото възприема по стария начин.*¹⁶

¹⁶ Херцен, А.И. К старому товарищу. – В: *Собрание сочинений в 30-ти томах*. Т. 20 (2). Москва, 1960, с. 589