

Зорница ВЕЛИНОВА-ТРЕНЧЕВА  
Софийски Университет „Св. Климент Охридски”  
Исторически факултет  
София,  
България

### КАК БЕЛГРАДЧАНИ И СОФИЈАНЦИ ПОСРЕЩНАХА ЕЛЕКТРИФИКАЦИЈАТА\*

**Абстракт:** Електричката енергија започва да се използва в столиците на Србија и Бугарија почти веднага след нејната појава в САЩ и в Западна Европа. Първата електричка крушка в Софија светва през 1879 г., а в Белград – през 1880 г. Дебатите околу въвеждането на општествена електрификација обаче и в двата града започват доста по-късно – през втората половина на 80-те години на XIX век. Тази тема предизвиква множество спорове, административни неуредици и општествени вълнения сред белградчани и софијанци, които се оказват попаднали в потоку на един необратим процес – този на тяхното “бягство от Ориента”. Статијата представља опит за сравнителен анализ на събитията в белградското и софијското општества околу възприемањето на електричеството, како един от нај-јарките белези на модерноста.

**Клучови думи:** модернизација, осветление, трамвај, столица, градско пространство, “нови столичани”.

*“Старецът с големите вежди каза мрачно:  
- Хич да ги няма трамваите – по-добре!  
- Недей говори така, Петраке – се објрна бившият депутат;  
- трамвајат, тоа е цивилизација, напредък.”*

Иван Вазов, “В електричкиот трамвај”

---

\* Кратък вариант на настоящото изложение е публикуван в списание “Анамнеза” (Електрификацијата в Белград и Софија. Началото), бр. 12, 2011 г., с.159-168.

Електрификацията е символ на модерността, най-яркият, дори банален и преэкспониран 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. Електричеството свързва, както никой друг индустриален сектор, развитието на града, икономическите интереси на частната индустрия и техническите иновации. С налагането на електрическата индустрия градовете затвърждават ключовото си място за развитието на европейското общество. “Новата енергия” променя облика на икономиката и на всекидневния живот на хората в тях. В повечето европейски земи електрическото осветление и трамвай се появяват като последица от т.нар. втора индустриална революция.<sup>1</sup> В повечето балкански страни обаче въвеждането на тези модернизаторски достижения донякъде има обратното значение – то не е последица, а по-скоро условие на модернизацията.

През „дългия деветнадесети век” столичният град се превръща в агент и прототип на „модерността”, която получава многообразни тълкувания и образи във всички сфери на политическата, стопанска и обществена динамика на променяща се Европа. Белград и София не са изключение от тези процеси. За няколко кратки десетилетия те претърпяват смайваща метаморфоза, изминавайки сякаш тичешком дългия път от Ориента към Окцидента.<sup>2</sup> В трескавото си препускане обаче типичните балканските общества на моменти се препъват в придобивки, които изпреварват нивото на тяхното обществено-икономическо развитие и към които тепърва трябва да се приспособяват. 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, накипнени столици<sup>3</sup> пълни с еснафска претенциозност и боязливост.

---

<sup>1</sup> Втората индустриална революция, известна още като технологична революция, протича най-интензивно в периода от 1870 до 1914 г. Виж например: Bennis, F.L. *Europe 1870-1914*, New York 1965, както и: Friedlaender, H.E., J. Oser *Economic history of modern Europe*, New York 1953.

<sup>2</sup> В случая тези понятия са използвани по-скоро като синоними за Изток и Запад в контекста на модернизацията като европеизация, а не като аналог на понятията “ориентализъм” и “окцидентализъм”, определени от Едуард Саид и Йън Бурума/Авишай Маргалит. Виж: Гелнер, Ъ. *Нации и национализъм*, С., 1999 г., Бурума, И., А. Маргалит, *Окцидентализмът, Кратка история на антизападничеството*, С., 2006 г.

<sup>3</sup> Те са “накипнени”, ако възприемаме тогавашните балкански столици само като централните градски части. Мизерните махали и крайните квартали едва ли могат да бъдат определени по този начин. Много добра разработка, разкриваща контрастите център-махали на Балканите, е румънската публикация: Majuru, A. *Bucureștii mahalalelor sau periferia ca mod de existența*, București, 2003.

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 белези.<sup>4</sup> Веднага след Освобождението на България в София започва трескаво преобразуване на изостаналото турско градче<sup>5</sup> в представителен център, чиято модернизация трябва да отговаря на степента на българските национални амбиции. Подобен процес започва и в сръбската столица, но неговото начало трябва да бъде търсено много по-рано – още през 60-те години на XIX век, когато, с напускането на турското население и военен гарнизон, Белград започва да се отърсва от азиатския си облик.

Белград и София са нетърпеливи и към техническите изобретения на западния свят. Електрически крушки блесват и в двете балкански столици много малко след като Едисон прави първите си демонстрации,<sup>6</sup> а електрификацията там е въведена успоредно с тази в големите индустриални центрове на Западна Европа и САЩ. Белград и София обаче стоят в центъра, от една страна – на слабо грамотни и неиндустриализирани общества, от друга – на неопитна държавна администрация и от трета – на млад и амбициозен елит.<sup>7</sup> Докато траят всички спорове, въвеждане на нормативни уредби, сключване на договори, техническо изграждане

---

<sup>4</sup> 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*. С., 2001г.

<sup>5</sup> През XV-XVII век София е център на бейлербейство Румелия. През XVIII-XIX в., с упадък на Османската империя, градът губи административното си и геополитическо значение, населението му намалява и преди Освобождението София е вече е съвсем обикновен провинциален ориенталски град, много по-невзрачен от Пловдив, Гърново, Варна.

<sup>6</sup> През 1879 г. Едисон изобретява електрическата крушка с нажежаема въгленова жичка.

<sup>7</sup> Голяма част от представителите на икономическия, политически и интелектуален елит в Сърбия и България има възможност да получи своето образование в големите културни центрове на Европа, поради което са силно повлияни от европейските модернизационни процеси.

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.<sup>8</sup> Младият княз Александър Батенберг е посрещнат в столицата на Княжество България с тържество в градината пред бъдещия си дворец, под лъчите на едно „електрическо слънце“. Предполага се, че става въпрос за дъгова лампа с въгленови електроди,<sup>9</sup> която е захранвана от динамо-машина, донесена от Виена специално за случая от д-р Димитър Моллов. Според специалистите, тогава за първи път е използвана електрическа енергия за осветление не само в България, но и на целия Балкански полуостров.<sup>10</sup> В Белград първата електрическа крушка светва на следващата 1880 г. в кафене „Хамбург”,<sup>11</sup> на ъгъла на днешните улици Княз Милош и Масарикова. Собственикът му – Петър Йованович-Шапчанина, по всичко личи, е човек с напредничаво мислене, който не пести средства за привличане на елитна клиентела. За неговото кафене се говори, че е вратата, през която западната култура влиза в Близкия изток.<sup>12</sup> Приятната и изискана атмосфера, както и местоположението му точно срещу старата Скупщина<sup>13</sup> събират много професори, интелектуалци и представители на политическия елит. При едно от пътуванията си в чужбина Пера Шапчанина успява да докара динамо-машина, която поставя срещу кафенето, близо до сградата на Скупщината. Той прекарва кабел през улицата и монтира пред заведението си дъгова лампа, която свидетелите на нейното светване не без основание предпочитат да наричат „електрическо слънце“. Улица Княз Милош тогава е централно място за разходки и чудото на електричеството се радва на възхита и нестихващ интерес от

---

<sup>8</sup> Спиров, М. *Електрификацията на България и нейните строители (1879-1947)*. Т. 1. С., 1999, с. 25.

<sup>9</sup> Пенчев, П. *Електрификацията в стопанската политика на българската държава от Освобождението до 1944 г.*, С., 2009 г., с. 12.

<sup>10</sup> Платиканов, С., *Поява и развитие на електрическото осветление в България*. – В: *Годишник на Националния политехнически музей*, т. 18, 1988 г., с. 17. Цитирано по: Пенчев, П., *Цит. съч.*, с. 12.

<sup>11</sup> Цветковић, Б. (уред.). *Електрификација Србије. 1893-1941*. Београд, 1979, с. 51.

<sup>12</sup> Кнежевић, С. *Осветљење у Београду*. В: *Годишњак Музеја Београда*, књ. IV, 1957 г., с. 468.

<sup>13</sup> Именно заради близостта на заведението до Скупщината то става по-известно сред белградчани с името „Код Скупщина“, отколко с официално си название „Хамбург“. Виж: Кнежевић, С., *Цит. съч.*, 467.

страна на всички участници в белградскиот општествен живот. Две години по-късно, през 1882, белградската преса соопштва за подобно осветление в театарот и на плошадата пред него.<sup>14</sup>

Едва ли првите технички сооруженија при тези нај-ранни опити за производство на електричка енергија в Софија и в Белград се различаваат многу едни од други. Нај-веројатно те са сличните како използваните по тоа време в Западна Европа и САЩ. Од светвањето на првата крушка обаче до изградбањето на електричка инсталација в србската столица минаваат 14, а в бугарската 20 години. Десетилетието на 80-те години в Белград е сопроводено од непрестанни спорове „за“ или „против“ воведувањето на новата енергија, които на моменти се разразаваат со сериозна острога. Споровите за осветлението на града започваат още след 1867 г. Тогашната новост е газта, која треба да замени старото неефективно петролно осветление, но идејата за нејното воведување не се възприема еднородно. Не липсваат мислења како тоа на Игнат Стаменкович: „Господа и браќа! Смятам, че на нас не ни е необходимо друго осветление. Тоа, което имаме е достагчно и е добро. Почтените хора и домаќините вечер са в домовете си, а за лумпените и ношните скитници општината не е длужна да харчи пари, аз не позволявам и съм против да се смена градското осветление.“<sup>15</sup> Тоа изказвање предизвиква смега на неговите колеги, но Стаменкович не е единствен носител на подобни нагласи в србското општество. На този етап белградските општинари не успиваат да излязат с еднородно решение за тоа како да биде осветяван градът. През следващите години србската држава е поставена пред сериозни политически испитанија, а белградската општина е заета да решава проблеми, останали след изселвањето на турското население. Постигнатата државна независимост (1878) дава нов тласък в оформвањето на Белград како национален център и проблемот с општественото осветление отново се појавува на дневен ред. Този път општината е поставена пред предизвикателството на електричеството.

Голема част од членовите на Општинскиот съвет, подкрепени од општественото мислење, заставаат на тврда позиција против новата енергија.

---

<sup>14</sup> *Нов Београдски Дневник*, год. I, бр. 91, 10 декември 1882 г.

<sup>15</sup> “- Господо и браќо! Ја налазим, да нама није потребно друго осветлење. Овакво какво је доволно је и добро је. Поштени људи и домаќини, они су увече у својим куќама, а за лумпове и ноћне скитници општина да троше паре, ја не дозвољавам и противан сам предлогу, да се мења варошко осветлење.” (Каћански, В. *Стари изглед Београда*, Београд, 2008 г., с. 125-126).

Сформирана е комисија<sup>16</sup> начело с инж. Марко Леко,<sup>17</sup> която след дълга обиколка из някои големи европейски градове, констатира, че въвеждането на новата енергия е рисковано и скъпо начинание. Според мнението на комисията, токът може да бъде използван само там, където има евтина механична или водна тяга. Освен това в доклада ѝ е посочена смъртта на един френски инженер, който се допрял до открита жица, пожарът, който предизвикало електричеството на изложението във Виена (1883), както и възможността от епидемия от очни болести.<sup>18</sup> Грижейки се за здравето на гражданите и може би за приходите на газовите доставчици, в средата на 80-те години на XIX век общината на Белград въвежда използването на газта за улично осветление и частни нужди.<sup>19</sup> На този етап преимуществата на електрификацията остават неоценени от белградските общинари. Опитите на градската управа да уреди концесия за газеното осветление обаче претърпяват пълен провал. Така на фона на консервативна и съпротивляващата се срещу новостите администрация в сръбската столица изпъква силното присъствие на индивидуалната частна инициатива.

Пет години по-късно, през 1890, по инициатива на председателя на Общинския съвет Никола Пашич, физикът, професор във Висшата школа Джордже Станоевич,<sup>20</sup> който отдава голяма част от живота си в

---

<sup>16</sup> В комисията участват още д-р Владан Джорджевич, общинските съветници Йово Крсманович и Йован Антула, както и неколцина търговци. Виж: Недић, С. Примери за модерно комунално уређење Београда. Рад Општинског одбора 1884-1885. године, В: *Годишњак града Београда*, књ. XXV, 1987 г., с. 287.

<sup>17</sup> Марко Леко (1853, Белград-1932, Белград) получава образование в Белград и по-късно в Цюрих, Швейцария. През 80-те години на XIX век е учител в Белградската гимназия и хонорован професор във Военната академия. От 1899 г. е избран за редовен професор по химия и химични технологии на Висшата школа в Белград, а по-късно е управител на Държавната лаборатория. Виж: Станојевић, Д. *Електродистрибуција Београда, Земуна и Београдског краја, развој до 2000.*, Београд, 2001, с. 22.

<sup>18</sup> Стојановић, Д. *Калдрма и асфалт. Урбанизација и европеизација Београда (1890-1914)*, Београд, 2008, с. 121-122, Кремић, М. *Електрификација Србије до другог светског рата*, В: *Век електрике (1893-1993)*, Београд, 1993, с. 27.

<sup>19</sup> Извештај општинске комисије за проучавање извесних општинских установа у страним земљама (29. 10.1885 г.), *Београдски општински послови*, књ. II, Београд, 1885, с.199-459.

<sup>20</sup> Джордже Станоевич (1858, Неготин – 1921, Париж) – сръбски физик, университетски професор, ректор на Университета в Белград. През 1882 г. издава в Белград книгата „Звездано небо независне Србије“. През 1901 г. е отпечатан курсът му лекции „Електрична индустрија у Србији. Експериментална предавања, држана у Физичком институту Велике школе, 10-ог, 15-ог и 17-ог јуна 1901 г. у корист Техничког друштва“.

изследване на ползите от електрическата енергия, успява да убеди общинарите в неотложната необходимост от нейното въвеждане. Джока Станоевич е типичен представител на младия белградски елит, поел трудната и интересна задача да подпомага модернизацията на страната си. През 1881 г. той завършва Висшата школа в Белград. Подпомаган финансово и институционално от Министерството на войната, има възможност да продължи образованието си последователно в Берлин, Лондон, Париж, Петербург и Хамбург.<sup>21</sup> Завръщайки се в Сърбия младият физик с нетърпение се захваща да сподели натрупаните опит и знания. От 1889 г. Станоевич е професор по физика във Военната академия, а покъсно и във Висшата школа и Белградския университет. Той е новатор и експериментатор, на когото с една пламенна реч от 17 октомври 1890 г. се удава да предаде своето въодушевление от „новата енергия“ и на общинските съветници. На 17 декември същата година Общинският съвет на Белград единодушно взема решение за въвеждането на електрическо осветление в града.<sup>22</sup> Така белградската управа и самите белградчани попадат в един своеобразен експеримент, който от този момент нататък постоянно и необратимо ще променя заобикалящата ги среда.

Влагането на общински средства за осъществяване на новата модернизационна инициатива носи много финансови рискове,<sup>23</sup> заради което, както белградската, така и софийската общини прибегват до концесионни договори с чуждестранни дружества. През 1891 г. общината на Белград сключва договор с Периклес Цикос, предприемач от Милано, за изграждане на електрическа мрежа за осветление на града и въвеждане в експлоатация на трамваи.<sup>24</sup> За сключването на договора е сформирано Сръбско-френско дружество, на което е възложена концесията по осветлението и трамвая. Концесията е за срок от 41 години, след което електрическата инсталация трябва да премине в ръцете на общината.<sup>25</sup> През януари

<sup>21</sup> Виж: Станојевић, Д. *Цит. съч.*, с. 25, Цветковић, Б. (уред.). *Цит. съч.*, с. 35-36.

<sup>22</sup> Кремић, М. *Цит. съч.*, с. 27

<sup>23</sup> В началото на въвеждането на електрическото осветление в София не е имало нито един абонат. В Белград, където електрическото осветление трудно печели привърженици сред населението, се предприемат усилен мерки за стимулиране на абонатите чрез различни “промоционални” предложения, Виж: Кремић, М. *Цит. съч.*, с. 31.

<sup>24</sup> *Уговори, закључени између Општине вароши Београда и г. Периклеса Цикоса из Милана о осветљењу Београда електрицитетом и о грађењу трамваја у Београду*, Издање Општине Београдске, Београд, 1895 г.

<sup>25</sup> *Пак там*, с. 18.

1892 г. то се договаря с парижкия клон на Едисоновото електрическо дружество, което поема цялостното изграждане на бъдещата електрическа централа.<sup>26</sup> Тя е разположена в Дорчол откъм Дунавския бряг и е завършена през 1893 г. В нея са монтирани най-модерните парни машини, с които тогава разполага компанията. На 15 януари 1894 г. Белград е осветен от стотици електрически лампи.<sup>27</sup> Общественото осветлението на града ще струва на общината по 80.000 динара на година.<sup>28</sup> По същото време в турския калдаръм са положени трамвайни линии за конски трамвай, чиято първа отсечка свързва Калемегдан с Теразия. Малко покъсно са изградени линиите от Сава до Теразия и от Теразия до Новото гробище. На 7 юни 1894 г. към Топчидерския парк тръгва първата трамвайна кола, задвижвана от електрическа енергия.<sup>29</sup> До 1904 г. конските впрягове напълно са заменени с електрически трамваи.

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),<sup>30</sup> 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. Петков пренася борбата с османската система от бойното поле на българската революция върху софийските улици.<sup>31</sup> Рязката промяна в статута и мястото на София в българските земи изведнъж концентрира

---

<sup>26</sup> Кремић, М. *Цит. съч.*, с. 28.

<sup>27</sup> *Пак там*, с. 124.

<sup>28</sup> *Уговори, закључени између Општине вароши Београда и....*, с. 10.

<sup>29</sup> Кремић, М. *Цит. съч.*, с. 32-33.

<sup>30</sup> Преди да стане кмет Димитър Петков (1855, с. Башкьой, Тулчанско – 1907, София) има бурна съдба като участник в Сръбско-турската война (1876) в четата на Панайот Хитов. По време на Руско-турската война (1877-1878) е опълченец и участва в боевете за Стара Загора и Шипка. Тежко ранен, Петков губи лявата си ръка. След войната той е чиновник в Министерството на вътрешните работи. Между 1882 и 1884 г. е в затвора по политически причини. Става близък сътрудник на Стефан Стамболов и се присъединява към създадената от него през 1886 г. Народнолиберална партия. Виж: Попов, Ж. *Бурният живот на Димитър Петков*, С., 1997 г.

<sup>31</sup> Модерният си облик София дължи именно на Димитър Петков, който действа безкомпромисно за събарянето множество сгради в града, разчистването на терени и проправято на нови улици, като понякога дори се налага тълпи протестиращи защитници на старите постройки да бъдат разгонвани с помощта на пожарната. Виж: Костенцева, Р. *Моят роден град София*, София, 2008 г.

върху нея вниманието на цялата българска нация. Столицата трябва бързо да бъде преобразена, за да се превърне в символ на една нова национална легитимация. Същите задачи стоят и пред сръбската столица, но заради това, че получава ролята на средище на сръбската държавност още през първата половина на XIX век,<sup>32</sup> предприетата там модернизация след 1878 г. не е толкова шокова, колкото в София. Така един професор<sup>33</sup> в Белград и един самоук<sup>34</sup> кмет в София приемат за своя мисия промяната на родната им действителност - всеки по своя начин.

Енергичният замах, с който Петков започва да електрифицира града, е забавен от дълги спорове, общински неуредици и липса на каквато и да е подготвеност от страна на софийските общинари по въпросите на електричеството. Показателен за това е първият конкурс за електрическо осветление на столицата, проведен в началото на 1888 г. На него се явява само една фирма - "Ганц и Сие" от Будапеща, която е готова да направи необходимите инженерни проучвания. В замяна на това общината ѝ предоставя заложената в бюджета премия за осветление от 6.000 лв.<sup>35</sup> Конкурсът, съвсем очаквано, пропада, защото "общинското управление никак не се беше подготвило и вследствие на това намираше се в невъзможност да даде на разните лица необходимо нужните сведения".<sup>36</sup> През 1890 г. между столичната управа и фирмата "Ганц и Сие" още веднъж се разиграва почти същият сценарий. Това става повод кметът Димитър Петков да свика специална комисия<sup>37</sup> за проучаване на възмож-

<sup>32</sup> Белград е обявен за столица на сръбското княжество на 7 май 1841 г., а София е обявена за столица на Българското княжество на 3 април 1879 г.

<sup>33</sup> В София по това време няма български професори.

<sup>34</sup> В началото на чиновническата му кариера в София липсата на добро образование кара Димитър Петков да полага неимоверни усилия, за да се самообразова, а в последствие успява да се изяви като един от най-ярките публицисти на времето си.

<sup>35</sup> По същото време главният топограф на Софийска община получава 8 400 лв. годишно, а неговият помощник – 6 000 лв., Виж: Държавен архив (ДА) - София, Ф. 1к., оп. 1, а.е. 67, л. 199.

<sup>36</sup> Изказване на кмета Димитър Петков пред общинския съвет от 30 май 1889 г., Виж: *Софийски общински вестник*, I, 1889 г., бр. 67, с. 4.

<sup>37</sup> В комисията влизат строителни инженери Иван Несторов, Лукан Хашнов, А. Комт, машинни инженери Владимир Луцкий, Б. Цирингер, архитект Алекси Начев и проф. Порфирий Бахметьев (физик), но липсва електроинженер, защото по това време все още няма такава специалност. Виж: Спиров, М. *Цит. съч.*, с. 38. В Сърбия специалността Електротехника към Техническия факултет е въведена едва след формирането на Университета в Белград през 1905 г. Първият извънреден професор там е Стеван Маркович, който получава образованието си в Австрия и Белгия. Виж: Станојевић, Д. *Цит. съч.*, с. 22

ностите за електрификация на града. Тя изготвя “Програма и условия за фабриките, които желаят да участват на конкурса по осветлението на града София чрез електрическа светлина”.<sup>38</sup> В тази програма се предвижда бъдещата водноелектрическа централа да се захранва от водите на реките Боянска и Владайска, като събирателният канал и резервоарът трябва да бъдат изградени от общината, а всички останали съоръжения до самото функциониране на осветлението – от предприемача. На обявения за 1 юли 1891 г. конкурс се явяват шест фирми. Окончателното решение е взето през септември същата година и е подписано от министъра на вътрешните работи Стефан Стамболов: “Съобщавам Ви, Г-не Кмете, че одобрявам търга за отдаване на предприемач осветлението на Столицата с електричество, върху Ганц и Сие, за една сума от 2.423.249 лева.”<sup>39</sup> За тези пари, които представляват почти целия годишен бюджет на общината, фирмата-предприемач трябва да изгради резервоар, да инсталира тръбопровод, да изгради електрическа централа и електропровод от ВЕЦ “Бояна” до София, както и градската разпределителна мрежа.<sup>40</sup> Освен за плащанията по техническата част, Софийската община има нужда от още половин милион лева за обезщетение на частни имоти за нуждите на строителните дейности.<sup>41</sup> През 1892 г. започват строителните работи по изграждането на ВЕЦ “Бояна”. В опитите си да спази своите условия по договора общината прибегва до заеми от правителството и от чуждестранни финансови институции, но това не решава проблема с перманентната липса на пари. Нередовното изплащане на задълженията към фирмата става повод за обтягане на отношенията и за възникване на допълнителни спорове с нейните представители. Направени са и повторни изследвания на очаквания воден дебит, при които се установява, че той е в пъти по-малък от необходимия за заработване на електроцентралата. Настъпилите общински и правителствени промени допълнително задълбочават кризата по електрифицирането на българската столица.<sup>42</sup> В крайна сметка през 1895 г. от “Ганц и Сие” установяват, че в

---

<sup>38</sup> Програма и условия за фабриките, които желаят да участват на конкурса по осветлението на града София чрез електрическа светлина, *Софийски общински вестник*, III, 1891 г., No. 10, с. 2-5, No. 11, с.4-6.

<sup>39</sup> ДА-София, Ф 1 к, оп. 3, а.е.1002.

<sup>40</sup> Спиров, М. *Цит. съч.*, с. 39.

<sup>41</sup> Йорданов, Д. *Принос за промишлената история на града София*, С., 1928 г., с. 75.

<sup>42</sup> През 1893 г. изтича кметският мандат на Димитър Петков; през 1894 г. министър-председателят Стефан Стамболов подава оставка, а през 1895 г. е убит по особено жесток начин.

София липсват както вода, така и пари – съвсем основателни причини да се оттеглят от ангажимента си към общината.

На следващата 1896 г. градската управа подновява инициативите си по въвеждане на електричество, като този път се заговаря и за въвеждането на електрически трамвай. Следват нови проучвания, нови търгове за отдаване на концесия, нови спорове, възражения и административни неуредици. Едва третият опит се оказва успешен – на 27 юли 1898 г. Градският съвет излиза с решение концесията за електрическото осветление и трамвай да бъде отпусната на френския инженер Шарл Бертолюс.<sup>43</sup> Според новите условия, срокът на концесията е 50 години. След изтичането му всички съоръжения стават собственост на Софийска община.<sup>44</sup> Няколко месеца по-късно (декември 1898 г.) Шарл Бертолюс прехвърля правата върху концесията на други две предприятия, които да изградят съоръженията по електрификацията на София. Едното е френското „Дружеството на големите предприятия в Марсилия“ (Société des Grands Travaux de Marseille), което поема концесията за осветлението на града, представявано от инж. Самуел Ребюфел, а другото – френско-белгийското „Анонимно дружество за електрически трамваи в София“ (Société anonyme Franco-Belge des tramways de Sofia), с представител Едуард Дени.<sup>45</sup> В договорите се предвижда за нуждите на осветлението да бъде изградена водноелектрическа централа при село Панчарево, а за производство на електричество за трамваите да се построи парна централа на улица Мария Луиза, близо до железопътната гара. Строежът на централата в Бояна е замразен и остава така до 1923 г.

На 1 ноември 1900 г. е пусната в действие електрическата мрежа на близо 68-хилядния град.<sup>46</sup> Няколко месеца по-късно, през януари 1901 г. към нея е включен и трамвайът.<sup>47</sup> Централата на дружеството за

<sup>43</sup> ДА-София, Ф. 3 К, оп. 3, а.е. 35, с. 108-111.

<sup>44</sup> ДА-София, Ф. 1К, оп. 3, а.е. 1004, с. 2-8, *Поемни условия за отдаване на концесия снабдяването Столицата София с електрически ток, нужен за електрическото осветление на града, обществените и частните здания, както и за двигателна сила, София 1897 г.*

<sup>45</sup> ДА-София, Ф. 3 К, оп. 3, а.е. 35, с. 111-116, с. 117-123, с. 125-127.

<sup>46</sup> Спиров, М. *Цит. съч.*, с. 50.

<sup>47</sup> За разлика от Белград, София на практика пропуска преходния етап на конските трамваи, през който минават големи западноевропейски градове като Копенхаген, Виена и Мюнхен. Единствената трамвайна линия, за която е използван конски впряг, е тази до Княжево, но тя попада в графата „извънградски транспорт“.

електроснабдяване на София се превръща в най-голямото индустриално заведение в страната с капитал от 3.583.563 лв.<sup>48</sup> То остава без конкуренция заради непоследователната политика на българската държава в посока на обществената електрификация извън столицата. Освен в София в края на XIX век електрическа енергия за осветление и двигателна сила е използвана в Габрово, Лом, Казанлък, Варна, Русе, но там то е резултат от инициативи на предприемчиви граждани.

Главните градове на Сърбия и България следват сравнително сходно развитие по пътя си към модерния Запад. Споровете за въвеждането на електрификацията в София и Белград се проточват с години, липсата на административен опит прави процедурата за търговете и концесиите тромава и бавна, съпътствана от множество грешки. Концесиите за подобни благоустройствени проекти са стара практика в Западна Европа. По същото време големите европейски метрополиси като Париж и Берлин също са електрифицирани чрез такива договори, защото градските власти се страхуват да инвестират по-високи суми и да рискуват да покрият разходите от данъци на гражданите за по-дълго време. Тези концесии в началото се поемат и осъществяват от местни предприемачи,<sup>49</sup> но скоро след разработването им, държавата ограничава частната инициатива върху електропроизводството. София и Белград стават административни центрове с несравнима в рамките на двете държави притегателна сила. Но техният растеж и прогрес не се опират само на индустриализацията и естествения икономически напредък, а в много по-голяма степен на струпването на институции с национално значение в тях. Чиновниците, администрацията, общинските съветници там нямат пред себе си модел, който да ги обвързва с някакъв вид поведение в ситуацията, която се заражда. Те се учат “в движение” и от грешките си. Софийската и белградската общини успяват окончателно да станат собственици на електрическите инсталации в своите градове едва след Първата световна война, въпреки че желание за това от тяхна страна има още от края на XIX век.<sup>50</sup>

---

<sup>48</sup> Йорданов, Д. Преброяване на индустриите, насърдавани от държавата. - В: *Списание на Българското икономическо дружество*, 1906 г., кн. 5, с. 320-321.

<sup>49</sup> Bendikat, E. *Öffentliche Nahverkehrspolitik in Berlin und Paris 1890-1940*, с. 14.

<sup>50</sup> Виж: Вучо, Н. Београдска електрична централа 1892-1940. В: *Годишњак града Београда*, кн. XXIV, 1977 г., с. 172-173, Мирков, А. Първата трамвайна катастрофа в София. Дерайлирала мотриса ранява десетки пътници и отнема човешки живот, В: *Сензационните престъпления и катастрофи в България. Хроника 1897-1912 г.*, София, 2009 г., с. 301-302.

Електричеството не довежда до по-висока смъртност, очни болести или пожари, както твърдят неговите критици в Белград. Но и не оправдава надеждите на неговите поддръжници. През първите години осветлението е слабо, токът е непостоянен, някои улици остават тъмни, въпреки монтираните там електрически лампи, понякога дори липсват лампи по главни улици на града. Концесионните договори са сключени така, че общината няма никакви законови възможности за какъвто и да било натиск или контрол върху дружеството, поело изграждането на електрическата инсталация.<sup>51</sup> Същите проблеми съпътстват електрическото осветление и в българската столица. Трамваите и в двата града са нередовни. В общините непрекъснато пристигат оплаквания от граждани за закъснения на градската железница и нелюбезно отношение на персонала, а един по-буден софиянец предлага трамвайните спирки да бъдат уредени като читални с романи, защото вестникът е твърде кратко четиво за тези, които чакат трамвая.<sup>52</sup> Накрая те се качват на мотриси „втора употреба“, които са пристигнали в българската или в сръбската столица, след като са се оказали ненужни и демодне за пътниците на някой западноевропейски град.<sup>53</sup> Те се нуждаят от непрекъснати ремонти и катастрофите, причинени от неизправност, са твърде често явление. След един подобен инцидент през октомври 1911 г., завършил с фатален край, софийската управа взема окончателно решение столичната трамвайна мрежа да стане собственост на общината.<sup>54</sup> „Злополуките на белгийската трамвайна компания не се приключват с честите дерайлирования на износените коли, нито със страха, който застава столичани да предпочитат бавното пешаходство пред „шаметното“ движение на чудното нововъведение.“ - пише един софиянец.<sup>55</sup>

Електричеството е скъпо.<sup>56</sup> Трамвайните билети, за които софиянецът трябва да брой 10 стотинки<sup>57</sup>, а белградчанинът – 10

<sup>51</sup> Виж: *Београдске општинске новине*, 25 декември 1900 г., 25 юли 1904 г.

<sup>52</sup> Бръзицов, Хр. *Някога в София*, София, 1970 г., с. 62.

<sup>53</sup> Практика, която е поддържана и днес в Белград и София.

<sup>54</sup> Поради избухването на Балканските и на Първата световна война процедурата се забавя и приключва едва през 1927 г.

<sup>55</sup> Казасов, Д. *Искри от бурни години*, София, 1987 г., с. 283.

<sup>56</sup> За най-евтината електрическа крушка в Белград човек трябва да плаща по 0,06 динара, а за най-скъпата – по 0,60 дин. Виж: *Уговори...*, 1895 г., с. 11. В началото на XX век известният сръбски политик и общественик Стоян Новакович (1842-1915) на месец трябва да плаща за ток толкова, колкото и за прислугата си, която се състои от четирима човека. Виж: Мишковић, Н. *Базари и булевари. Свет живота у Београду 19. века*, Београд, 2010 г., с. 340. В София по същото време един киловат час електроенергия за осветление за частни лица струва 70 ст./kWh., а една бира – 10 ст. Виж: Спиоров, М. *Цит. съч.*, с. 51. Днешните софиянци плащат между 0,03 и 0,08 лв. за киловат час електроенергия, а за бира – 2 лв.

<sup>57</sup> Казасов, Д. *Цит. съч.*, с. 284.

динара,<sup>58</sup> за много от „новите столичани“ дълго си остават излишен разход. Използването на градската железница не е предизвикано толкова от практическата необходимост, която създават големите разстояния в модернизиралите се столици на Сърбия и България. Тя се превръща по-скоро във възможност да бъдат демонстрирани дадено обществено положение и начин на мислене. В бракуваните от Европа мотриси белградчани и софиянци могат по-ясно да видят контурите на онзи европейски образ, в който те толкова старателно се взират, за да видят себе си.

Българският и сръбският случай си приличат и по това, че провинцията по традиция остава пренебрегната за сметка на главния град, който, като двигател на националната мощ и интереси, е натоварен с твърде много отговорности и очаквания. В началото на XX век в някои големи български градове като Русе, Варна, Плевен, Пловдив<sup>59</sup> са направени опити за въвеждане на обществена електрификация, които обаче бързо пропадат. Между 1897 и 1901 г. в Русе частни предприемачи представят пред общината три предложения за електрифициране на града, които обаче по неизяснени причини са отхвърляни от управата на града.<sup>60</sup> През 1900 г. по нареждане на Министерския съвет е спрян договор за концесия за електрифицирането на Варна. Няколко години по-късно (1905) общината в Пловдив сключва договор за концесия, в който е планирано пускането и на електрически трамвай. Концесията обаче не се осъществява, а нейният провал струва скъпо на градската управа. Политически противоречия и дребнавости на общинските чиновници стават причина и Плевен да остане без електричество в началото на XX век. През 1911 г. общината планира изграждането на електроинсталация в града и разполага с готова концесия, одобрена от Министерството на вътрешните работи. Съставът на Градския съвет обаче е променен и новите общинари отхвърлят планираните действия с формалния мотив, че не е проведен референдум за въвеждане на електрификация.<sup>61</sup> Честата смяна на чиновници в местното управление, разногласията по отношение на ползата от електричество, трудната и понякога доста слаба връзка между правителствата в столицата и общините в страната, споровете на

---

<sup>58</sup> *Уговори...*, с. 30.

<sup>59</sup> Спириков, М. *Цит. съч.*, с. 13-14.

<sup>60</sup> Колев, А. Развитие на електрификацията на град Русе през първата половина на XX век. - В: *Годишник на Националния политехнически музей*, т. 18, с. 125.

<sup>61</sup> Централен държавен архив, Ф. 134, оп. 1, а.е. 201, л. 12-15.

локално равнище, липсата на ясна и последователна политическа воля и не на последно място непълноценното законодателство<sup>62</sup> са най-честите причини за липсата на мащабно изграждане на модерни електроцентрали в България. Ситуацията е допълнително усложнена и от факта, че въвеждането и експлоатацията на „новата енергия“ попада под компетенцията на три държавни институции: Министерство на вътрешните работи, Министерство на обществените сгради, пътищата и съобщенията и Министерство на търговията и земеделието. Това донякъде е оправдано, защото последиците от тази дейност засягат широки сфери от общественото и икономическото развитие на младата държава, но от друга страна така се създават условия за прехвърляне на чиновническа отговорност. Затова почти всички примери на електропроизводство в страната са резултат от местни инициативи и ползата от тях остава ограничена. През 1891 г. Иван Хаджиберов започва да добива ток от една воденица-караджейка край Габрово. През 1906 г. той успява да построи собствена водоелектрическа централа за нуждите на фабриката си. Инсталацията се оказва достатъчно мощна, за да може нейният собственик да използва остатъка от електроенергията за осветление на голяма част от града, при това абсолютно безплатно. Подобен пример намираме и в Казанлък, където братя Стайнови правят опити за въвеждане на електрическо улично осветление. По-късно те организират акционерно дружество „Победа“ и изграждат водоелектрическата централа при село Енина, близо до Казанлък.<sup>63</sup>

Хаотичната и непоследователна политика на официалните институции по отношение на благоустройството е типична и за сръбския случай. Твърде показателен в това отношение е фактът, че Белградската община предприема изграждането на водопровод години,<sup>64</sup> след като улиците на града вече са свързани в гъстата мрежа на електрическия

<sup>62</sup> През 1894, 1905 и 1909 г. в България са приети три закона за насърчаване на индустрията, които имат доста ограничени резултати в индустриализацията. Те не създават потребители на електроенергия и така не стимулират масовата електрификация. Освен това в законите е предвидено насърчаване на производството на електроенергия само за двигателна сила, но не и за осветление. Виж: Пенчев, П. *Цит. съч.*, с. 15-17. През 1898 г. и в Сърбия е приет закон за защита на индустрията, но неговото отражение върху електрическата индустрия е по-скоро косвено, твърде бавно и неефективно. Виж: Мишковић, Н. *Цит. съч.*, с. 320.

<sup>63</sup> Китипов, П. *Миналото на Енина*, С., 1968 г., с. 196-200.

<sup>64</sup> Изграждането на водопровод и канализация в Белград започва едва през втората половина 90-те години на XIX век.

трамвай. Примерът с електрификацията в Белград скоро е последван и в други градове из страната. След електрифицирането на столицата, електрически централи са изградени в Ужице (1899), Валево (1899), Лесковац (1902). Политическата дребнавост и консервативно мислене обаче, които много често са обвързани и с личен интерес, създават не малко пречки в процеса на електрификация. Повечето от градовете в Сърбия не могат да разчитат на сложни концесионни договори, както в Белград, а по-скоро на волята и енергията на местни предприемачи и както в България, се опитват да обвържат фабричното производство с това на електроенергия. Когато през 1895 г. предприемачът Матей Ненадович прави опит да въведе електрическо осветление във Валево, той се сблъсква с интересите на Монополната петролна компания, с подривните намерения на представителите на Радикалната партия в общината, които се опитват да провалят вота и накрая с Министерството на икономиката, където не са убедени в икономическите ползи от електричеството.<sup>65</sup> Опитът е извършен успешно, но той още веднъж показва ограниченото желание и възможности на държавните институции да провеждат цялостна политика в посока на модернизацията. Тяхното внимание и усилия се изчерпват със столичното благоустрояване. Елитът от своя страна, представен от предприемачи, чиновници и интелектуалци, някои от които са се “самонаправили” на местна почва, а други са се образovali в чужбина, вижда в новите си столици своята национална гордост. Новите обществени пространства, обособени между правите и осветени улици с преминаващи трамваи и добре облечени пешаходци са тяхната визитна картичка пред Европа. Белградчани и софиянци създават град, столичен град, който обаче освен проекция на национални чувства представлява една нова организация, в която възниква различен от познатия досега социален и морален ред. Електричеството и трамвайът са едновременно създатели на този ред, медиатори между отделните му нива и лакмусът, който показва новите пространства, с новите граници и новото значение на времето.<sup>66</sup>

Както сръбското, така и българското общество са по балкански консервативни, традиционни, недоверчиви към новостите, готови по-скоро 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

---

<sup>65</sup> Кремић, М. *Цит. съч.*, с. 34.

<sup>66</sup> Якимова, М. *София на престолюдието (С тарикатско-български речник)*, С., 2010, с. 48.

там могат да бъдат по-богати и по-свободни. „Новите столичани” към 1901 г. представляват почти две трети от населението както на Белград, така и на София.<sup>67</sup> 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 помежду си. По време на неспирния си растеж столиците се превръщат в градове на чужденци,<sup>68</sup> които тепърва ще стават общество и ще заживяват в определен градски ритъм. Това не ги прави уникални – Берлин, Рим или Букурещ<sup>69</sup> също могат да дадат примери за това как в израстването им като столици тече непрекъснат процес на опитомяване, наместване и установяване на ред сред пришълци, на които им предстои да създадат своята столична ценностна система.

Въвеждането на улично осветление в Белград започва още през първата, а в София през втората половина на XIX век – петролни фенери, разположени през 100-150 метра осигуряват мъждукаща светлина по главните улици не само в София и в Белград, но и в други градове на Османската империя. Улиците стават “видими”. Осветлението удължава времето за комуникация между хората, но за строгите нрави на консервативното и своенравно балканско общество улиците си остават място за “лумпени и скитници”.<sup>70</sup> Едва с монтирането на „електрическите слънца“ градският център придобива функции на място от обществено значение, където си дават среща суетата и любопитството на “новите граждани”. След въвеждането на обществената електрификация новите столичани напускат ограничената си махленска среда и имат възможност да влязат в нови роли, извън традиционно предопределените им досега.

Всяка нова махала в растящата столица говори на свой собствен “донесен” землячески език, чрез който нейните обитатели се идентифицират и припознават като част от една ограничена, но сигурна общност. Досега земляческите традиции са били спасителният остров за “пришълците”, където те са осъществявали лесна и позната комуникация помежду си. Електричеството скъсява разстоянията между хората, създава им ново усещане за изминало време и съвсем нови обществени пространства, поставя ги в непринудени ситуации на буквална физическа близост,

<sup>67</sup> През 1867 г. в Белград живеят 24 768 души, а през 1900 – 69 769. Цит. по: Мишковић, *Цит. съч.*, с. 301. В София през 1880 г. живеят 20 501 жители, а през 1900 – 67 789. Цит. по: Спиоров, М. *Цит. съч.*, с.50.

<sup>68</sup> Якимова, М. *Цит. Съч.*, с. 11.

<sup>69</sup> *Пак там.*

<sup>70</sup> Каћански, Вл. *Цит. съч.*, с. 125.

дразнейки тяхната патриархална чувствителност. Електрическият трамвай на Иван Вазов<sup>71</sup> събира по пътя си през цяла София писател, бивш депутат-предприемач, слугинче с бебе на ръце, един старец, който живее до Държавната печатница,<sup>72</sup> изящна млада госпожа с воал, явно чужденка, двама офицери, майка и дъщеря влахини, дрипав човечец с книга под мишница...<sup>73</sup> Вазовите спътници, представители на най-различни социални групи и обществени слоеве, се качват на трамвая по-скоро от любопитство, отколкото от практическа необходимост и така се превръщат в обитатели на едно ново пространство, което става символ на столичното им самочувствие. Повечето от тях, включително и самият Вазов, са “пришълци” – от онези, които са дошли в новата столица на новата си държава, с новата конституция, новите булеварди, новите институции и новите взаимоотношения, за да станат свидетели на случването на едно ново общество. Не е задължително да е западно-европейско, защото голяма част от тези столичани имат само смътна представа за това какво представлява то, важното е да не е османско! А за да е участник в него, вече е без значение дали човек е роден в предосвобожденска София или е дошъл в столицата София, за да си търси късмета.

Със самочувствието на човек, който е израстнал заедно с модернизацията на родния си Белград, един ден на 1900 г. Бранислав Нушич<sup>74</sup> се качва на електрическия трамвай.<sup>75</sup> 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

---

<sup>71</sup> Иван Вазов (1850, Сопот – 1921, София) е наречен „патриарх на българската литература“. Най-известното му произведение е романът „Под игото“, преведен на 40 езика. През 70-те години на XIX век е емигрант в Румъния, от 1880 г. живее в Пловдив. Занимава се активно с политика, публицистика, литературна критика и писателска дейност. От 1889 г. живее в София. През 1897 г. става министър на народното просвещение.

<sup>72</sup> Сега сградата на Националната галерия за чуждестранно изкуство на площад „Св. Александър Невски“ в София.

<sup>73</sup> Вазов, Ив. В електрическия трамвай. – В: *Събрани съчинения в двадесет и два тома*. Т. 9, с. 80-89.

<sup>74</sup> Бранислав Нушич (1864, Белград – 1938, Белград) е сръбски писател и ярък комедиограф, разобличител на социалните пороци в сръбското общество в края на XIX век. Смятан е за основател на модерната сръбска реторика. Завършва право в Белградския университет, автор на много разкази, фейлетони, комедии и драми. Работи като директор на Сараевския народен театър. По произход е цинцарин.

<sup>75</sup> Нушић, Бр. Трамвајска кола бр. 63. – В: *Београдска чаршија*. Београд, 1996, с. 67-72.

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. „Какво да ви кажа? Когато иска – идва, когато не иска – не идва.“<sup>76</sup> Едва потеглил отново, трамваят е блъснат от каруца, отново спира, пети път – последвалат скандал искрено забавлява полицаия, който се е оказал наблизко; шести път – някаква демонстрация. Минава повече от час, докато електрическата железница си проправа път през града, Нушич, разбира се, закъснява, а за нас остава да повярваме, че: „Така било писано!“<sup>77</sup>

Използването 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 буржоазното 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 е консервативен, както пише Херцен. Особено, когато един народ се намира далеч от основния поток на историята, той упорито държи на онова, което вече е усвоено, познато. Нещо повече, той и новото възприема по стария начин.”<sup>78</sup>

---

<sup>76</sup> „А како ви онако мислите о струји?“ почех ја и даље око њега. „Па...“, Узе се он чешати иза увета. „Како да вам кажем? Кад хоће – она хоће, а кад неће – онда неће.“, *Пак там*, с. 70. В авторовия текст не е спасен буквалният превод при цитата, поради търсене на по-голямо благозвучие.

<sup>77</sup> „...Суђено, суђено, суђено је да буде протестована. Па неке буде!“ . *Пак там*, с. 72. Умишлено не е следван буквалният превод на цитата, а само основният му смисъл.

<sup>78</sup> Виж: Герцен, А.И. К старому товарищу. – В: *Собрание сочинений в 30-ти томах*. Т. 20 (2). Москва, 1960, с. 589. <http://www.philolog.ru/herzen/30tt.html> (28.04.2011г.).

Зорница Велинова-Тренчева

КАКО СУ БЕОГРАЂАНИ И СОФИЈАНЦИ  
ДОЧЕКАЛИ ЕЛЕКТРИФИКАЦИЈУ

Резиме

У већини европских држава електрично осветљење и трамвај јављају се као последица такозване друге индустријске револуције. Са друге стране, у већини балканских држава увођење ових модернизацијских достигнућа има донекле супротно значење – оно није последица, већ пре услов модернизације. Балканска друштва тек треба да се навикну на погодности које нису у складу са њиховим нивоом друштвеног и економског развитка. Србија и Бугарска су типични примери за то колико су младе балканске нације неприпремљене, али такође и пуне одушевљења, у намери да пренесу “Европу” у своје новоизграђене налицкане престонице, пуне малограђанске претенциозности и бојажљивости и истовремено оптерећене националним надањима и амбицијама.

У процесу примања “нове енергије” исказује се једна карактеристична црта модернизације у Србији и Бугарској: њена зависност од енергије и личне иницијативе појединаца, док за то време државне институције пате од недостатка искуства, неспособности и половичних решења.

У позадини спорења “за” или “против” електрификације, склапања договора, техничке изградње инсталација, свечаних отварања, свеопштег чуђења, незадовољства, притужби и слегања раменима, искрсавају основне црте портрета “новог европљанина”, без обзира да ли је он Србин или Бугарин. Он жури да се ослободи свега што је везано за османско наслеђе, тражећи конкретне и јасне симболе који ће свакодневно сведочити о његовом новом самопоуздању.

Увођење јавне расвете у Београду и Софији представља нову етапу у изградњи модерног градског времена и пространства које има различит смисао и циљеве у балканском окружењу од оног на западу. Оно је неопходно, не због економског напретка, већ због његовог одсуства, не због одговора на потребе буржоаског друштва, већ да помогне његово учвршћење, бришући при томе разлике које су нови грађани престоница донели са собом.

**Кључне речи:** модернизација, осветљење, трамвај, престоница, градско пространство, “нови грађани престонице”.

Чланак примљен: 16. 05. 2011.

Чланак коначно прихваћен за објављивање: 27. 06. 2011.