



LIK@BTA.BG

септември
2026

ИЗДАНИЕ НА БТА ЗА ЛИТЕРАТУРА, ИЗКУСТВО И КУЛТУРА, ГОДИНА LX

ЛИТЕРАТУРА
ИЗКУСТВО
КУЛТУРА

СОФИЯ ОТ ПЪРВИЯ ТРАМВАЙ ДО ДНЕС



ISSN 0324-0444 26009
9 770324 044004



МАЙ

ЮНИ



ЮЛИ

АВГУСТ

Литература Изкуство Култура



ЛИК

СЕПТЕМВРИ 2026

ТЕМАТИЧНО ИЗДАНИЕ
НА БЪЛГАРСКАТА
ТЕЛЕГРАФНА
АГЕНЦИЯ

ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР:
Кирил Вълчев

ГЛАВЕН РЕДАКТОР:
Георги Лозанов

ОТГОВОРЕН РЕДАКТОР:
Яница Христова

МЛАДШИ РЕДАКТОР:
Ренета Георгиева

КОРЕКТОР:
Лиляна Николова

ХУДОЖНИК НА КОРИЩА:
Данаил Алексиев

КОРИЩА:
Колаж с със снимки от архива
на БТА на жълтите павеа от
бул. „Цар Освободител“ и няколко
софийски трамвая от различни
периоди.

ДИЗАЙН И ПРЕПЕЧАТ:
Леонора Константинова

ПО ДИЗАЙН НА СТУДЕНТИ ОТ НХА:
Теодор Мирчев
Елисавета Драгомирова
Виктория Димитрова

В БРОЯ СА ИЗПОЛЗВАНИ СНИМКИ ОТ:
архив на Пресфотото БТА,
pressphoto@bta.bg
ISSN 0324-0444

КОНТАКТИ:
Българска телеграфна агенция
1124 София,
бул. „Цариградско шосе“ 49

РЕКЛАМА:
marketing@bta.bg / 02 926 2296

ИЗРАБОТКА:
„ПРИНТИНГ ХАУС“ ЕООД



СЪДЪРЖАНИЕ

СОФИЯ ОТ ПЪРВИЯ ТРАМВАЙ ДО ДНЕС

6 | Княжевският трамвай
Иван Вазов

10 | Васил Терзиев, кмет на Столичната община:
Отговорността ни днес е да не позволим
България да се отдалечава от Европа

20 | С трамвай София поема към XX век
Станислав Колев

28 | С името София
Яница Христова

35 | Доц. д-р Венета Ханджийска-Янкулова,
директор на Регионалния исторически музей – София:
Тръгването на първия трамвай е било
изключително събитие за софиянци

39 | Жълтите павеа в София

40 | Инж. Иван Иванов в последното си интервю:
Рилският водопровод ще живее милиони години

46 | София в архива на Българската телеграфна агенция



Уважаеми читатели,

Бях поканен от „Литературен вестник“ да се включа в поредица интервюта (тип анкета) със столичани, професионално реализирани в сферата на културата, на тема „Мое то софийско детство“. На въпроса с какво обикновено пътувахте из града, отговорих: „С трамвай, разбира се – Дванайсетката, която „въртеше“ на Колелото, както тогава наричаха днешния площад „Журналист“. Докато мама и татко бяха на работа, ме гледаха жени (по-точно гувернантки, но през соца тази дума се избягваше, защото звучеше твърде буржоазно). Гаджето на една от тях беше ватман и за моя радост прекарвах с часове на първия стол в трамвая, вперил поглед през прозореца, за да може тя на воля да се „занае“ с любимия си. Край на това сложи мама, когато случайно ни засече и разбра, че синът ѝ обикаля София с трамвай, „вместо да си играе на въздух в градинките“. Годината да е била примерно 1962-ра.

Позволих си да започна с този твърде личен спомен, тъй като настоящият брой на списание ЛИК е посветен на София по случай сто двадесет и пет годишнината от пускането на първия ѝ трамвай. Тъкмо той ме изкуши да изоставя далечните политически, икономически, социални и дори културни хоризонти, които една столица несъмнено има, и да търся човешките ѝ измерения, каквито всеки роден град предполага.

Да се вслушам в звуците на всекидневието му, сред които отчетливо се долавя трамваен звън. Трамваят е устойчив символ на София в плана на лайфстайла, отправя към определена представа за начин на живот подобно на предпочитаните места, храна, облекло, маниери, спорт, музика, звезди, сленг... Въпросът обаче е, че в София се наблюдават поне три различни лайфстайла, защото тя самата събира в себе си три града: следосвобожденския, следдеветосептемврийския и следдесетоноемврийския.

Трамваят се появява още когато София е в Третото българско царство и първата му линия е Централна гара – площад „Славейков“ със спирки по желание. Той е част от ускорената модернизация, която изненадващо бързо (говори се дори за „българското чудо“) превръща града от османска провинция в европейска столица. В архитектурата на новостроящите се сгради започват да личат западноевропейски черти, навлиза сецесионът с присъщата му естетическа съпротива срещу остарелите нрави и норми. Градският елит вече води интензивен социален живот, за който са открити клубове, кафенета и ресторанти – Военният клуб, Писателското кафене, ресторантите и бирариите около площад „Бански“ и т.н. Посетителите им „в костюм и с бастун“ се чувстват интегрирани към цивилизования свят, учат в престижните му университете-

ти и се връщат в родината си, за да съдействат за просперитета ѝ. Дамите с шапки, дълги рокли и корсети са канени на журове, излети край София и благотворителни прояви. Отстояват свободата на чувствата си и градът спорадично е разтърсван от граматични любови, от които си остава най-поразителната между Лора и Яворов. Заедно с това софийското общество тогава е вярващо и вцърковено, изпитва страх от Бога и любов към ближния независимо от вярата му. София „расте, но не старее“ като град на религиозна и етническа толерантност, символично изразена от триъгълника в центъра му между църква, джамия и синагога. Затова и успява да спаси с активната роля на Църквата своите евреи през Втората световна война. В Третото българско царство определящи за мисленето и поведението на софиянци са порядъчността, чувството за лично достойнство и национален дълг и западноевропейските културни влияния.

След Девети септември ценностите и на земното, и на небесното царство са отхвърлени и носителите им трябва да бъдат забравени. Дошлите на власт местни комунисти под команда от Москва подлагат на целенасочено унищожение градския (той е и националният) елит, чиито представители са обявени за „бивши хора“. Това значело, ако въобще оживеят, че повече нямат място в столицата, а роднините им са подложени

на репресии заради „лош произход“. Крайната цел е била да отпадне съпоставката с „новите хора“, излезли от горите и земянките, които компенсират примитивността и необразоваността си с насилие. То е било задължително, за да се наложи в страната – независимо от волята на населението, диктатура съветски тип. София за близо половин век става една от източно-европейските ѝ столици.

Диктатурата веднага се изписва върху лицето на града. Безследно трябва да изчезнат красивите къщи на „бившите хора“ заедно с фамилните им истории. В центъра израства ансамбъл от три сгради-мастодонти в „сталински барок“, където се помещават трите ключови институции на партията-гържава – Партийният дом, Държавният съвет и Министерският съвет. Човешката мяра е пометена от властова парадност и високомерие. Симетрията и повтарящите се елементи във фасадите създават внушение за неотменим ред. Пространствена поанта на ансамбъла е огромна рубинена петолъчка, която, забита високо в небесата, настоява, че комунизмът е заместил религията и сам е религия без бог, чиито проповедници са партийните секретари. Търсената безчовечност и строгост на архитектурата те кара „по условие“ да се чувстваш виновен и нищожен.

Макар и обратни като подход и разточителство, построените през комунизма в

перифериите на града масови спални от еднакви панелни блокове с излъчване на кутия за обувки постигат сходен ефект върху човека: потискат индивидуалността му и го запращат в сивия поток на подобие, където да се чувства никои. Повтарящите се фасади, разпределения на апартаментите и дори на мебелите в тях сякаш нарочно създадени, за да не можеш нищо да разпознаеш като свое (различно от това на съседа), дават израз на насажданата класова омраза към частната собственост. Повече от скучната архитектура на блоковете, с падналата мазилка и разбитите входи, предлагат и още един инструмент за репресия – експанзията на грозното. То по неписан закон минава и през визуална на вещите, съветско или родно производство, през етикетите и опаковките, дори през вкуса на храната в работническите, студентските и училищните столове и прониква в отношенията между хората: сервитюри, шофьори, магазинери, чиновници и пр. Те задължително трябва да бъдат сърдити и да изглежда, че ти се карат. Въобще животът в „социалистическия лагер“ трябваше сякаш да бъде наказание заради основателното подозрение, че дълбоко в себе никои не го харесваше и предпочиташе да се беше родил зад Желязната завеса.

Годините обаче си вървяха и софиянци въпреки всичко се стремяха да живеят своя нормален живот, да се рад-

ват на децата си и да пазят паметта за предците си. По-възрастните отказваха да ползват сменените от комунистите имена и както преди наричаха улиците „Солунска“ и „Пиротска“, Борисова градина и Такевата градинка, къпалнята „Мария Луиза“ и бакалниците „Тебекиев“ и „Браделев“, месарницата „Докузанов“ и ресторант „Ашингер“... Продължаваха и помежду си да се обръщат с господине и госпожо вместо със задължителните, според партийния протокол, гругарю и гругарко. Партийната върхушка от своя страна постепенно се изкуши от флирт с интелигенцията и ѝ позволи поне донякъде да развива талантите си извън слепите идеологически граници, дори бяха реабилитирани художници и писатели от „царско време“, отречени веднага след Девети септември. В Руския клуб, Чешкия клуб или клубовете на творческите съюзи се създаваше новата артистична бохема на града, по масите смехът побеждаваше страха и можеше да разкажеш анти-съветски виц, без непременно да си намериш края като Сашо Слагура в концентрационен лагер. Сталинският барок беше отхвърлен заедно с култа към самия Сталин и в София се появиха образци на модерната архитектура, каквато се правеше в Западна Европа и САЩ, като хотел „Плиска“ и Външното министерство, като хотел „София“ и кино „Сердика“, като зала „Фестивална“ и театър „Со-

фия“... Реставрирани бяха и някои от оцелелите стари къщи в центъра. Дълбоко в недрата на следдеветосептемврийския град преддеветосептемврийският, макар и силно потиснат, продължаваше да съществува.

Тъкмо върху неговата основа стъпи следдесетоноемврийският град, когато, освободили се най-после от съветската диктатура, започнахме да възстановяваме връзките, които тя 45 години по-рано бе прекъснала. Оцелелите къщи, както и фабрики и магазини се върнаха на собствениците им от Царска България. Заглавия на възрождени вестници, органи на възрождени партии викаха сега вестникопродавачите по софийските улици... Партерните етажи, които през соца стояха някак безжизнени и недружелюбни, изведнъж събудиха спомена за улица „Търговска“ и се изпълниха с алъш-вериш, гребни радости, частни инициативи и надежди за бърза печалба. Неспирно се отваряха и затваряха ресторанти и барове, на всеки втори ъгъл се появяваше застрахователна къща или банка, които по масовост на разпространението си можеха да се конкурират само с бинго залите и казината. Можеше, ако не успееш в друго, поне да превърнеш мазето си в клекшоп, където направо върху тротоара да продаваш напитки и цигари, шоколади и вафли, сапуни и шампоани...

Но демокрацията – особено след диктатура, която меч-

тае да се върне – е трудна работа, включително в градската среда. И красивите стари къщи пак се рушаха, макар вече не по идеологически причини, а от обикновена алчност – за да може да се разгърне на тяхно място колкото се може повече застроена площ. РЗП се оказва върхова ценност на възникналия в началните години на прехода параикономически елит, чието разговорно име беше „мутри“. Къщите им с размери на прогимназии бяха построени без каквато и да е грижа за инфраструктура, градоустройствена логика или законови норми, а стилът им, както можеше да се очаква, беше „мутробарок“. То въпреки различията им ги правеше подобни, както бяха и самите им обитатели в неизменните си анузи. Новият градски „елит“ имаше твърде малко общо с вкуса, възпитанието и мотивите на своите преддеветосептемврийски предци и много повече с комунистическата върхушка – и като икономически произход, и като разбиране за живота. Така тя тихомълком бе исторически амнистирана – следдеветосептемврийският град във вълни на соцносталия взе да си връща жителите от панелните комплекси и палатите в полите на Витоша, но откъдето и да било от другаде, защото тяхната „адресна регистрация“ бе в мисленето им.

Жителите на третия, следдесетоноемврийския град са приоритетно млади хора, които като своите дядовци и прадядовци отново свобод-

но пътуват и учат из Европа и Америка. Принадлежат на глобалния свят и следят процесите в него. Имат развита гражданска чувствителност, която периодично ги кара да излизат в триъгълника на властта, за да протестират срещу безобразията ѝ. Приживяват се с метро или колело по новопрокараните велоалеи и пазаруват от ековериги и фермерски пазари. Пред скъпите бутици по „Витошка“ предпочитат магазините „Втора употреба“ и най-вече онлайн търговията. Те са изцяло съвременни хора – на нивото на своите връстници от другите европейски столици, но проявяват интерес и внимание към собственото си минало и неговите стойности. Затова все по-могнен сред младите става старият еврейски квартал пред Халите и зад Банята, където е въпрос за престиж да отвориш галерия, кафене, ресторант или пекарна...

София днес е три града едновременно и е въпрос за личен избор в кой от тях ще живееш.

Приятна разходка из София с броя на списание ЛИК (подходящ за четене в трамвай).

КНЯЖЕВСКИЯТ ТРАМВАЙ

(наблюдения)

Двата вагона на електрическия трамвай, закритият и откритият, гърмейки екливо по релсите, напущаха Княжево претърпани с народ, както бива всеки празничен ден.

Пред мене пак се откри широка гледка от Софийското поле с веригата на Стара планина в дъното; бялата грамада на столицата, увенчана с високите кубета на черквите, на големите къщи и държавните сгради, сияеше, заляна от лучите на слънцето, климнало вече над Вискер планина.

Контрольорът, който презглежда билетите, мой познайник, момък с дълго чернооко лице, с фуражка, пак ме приближи във вагона, дето стоя – възглавничния, и след като ми повърща билета, ми каза ниско сред гръмота на колелата:

– Ше паднат ли скоро тия?

Тоя честен човек винаги, колчим пътувам по княжевската линия, пошенва ми стереотипно тия думи, очаквайки отговора ми с тайна тревога в очите, и получава винаги за отговор едно нямо дигане на рамената ми, което иска да каже:

– Не се знай знай ли се...

– Дано паднат, а то тая трудна служба по трамвая... Па сега нищо, ами зимно време?

Аз съм покъртен от страст-

ния ламтеж на контрольора да служи на отечеството, за което вярва, че трябва само едно променение на кабинета, и се чуда с каква дума да го окуража да чака храбро деня, когато съдбата ще му се усмихне; но той се бързо отмахва от мене и отива в безвъзглавничния вагон, дето произхожда някаква препирня и скарване.

От горнебанския път са нахълтали нови пътници там и изпълнили празното място между седищата. Единът, военен доктор, се мъчи да седне между двамата души и като не сполучва да си пробие място между коленете им, сяда въз коленете на едного, студент, пристигнал от Европа, с очила. Студентът вика, протестува възмутен. Като съглежда контрольора, той му казва сърдито:

– Контрольор, аз платих тука да седя, а не да сядат на мене. Дигни тоя безобразен господин.

Военият доктор скоква като оживен, цял зачървенял:

– Ти си безобразник! Язък ти на очилата!

– Язък ти на калъчката!

– Господин докторе, това седище е само за четири души, вие не можете да седнете на него... – казва контрольорът.

– Та той не е седнал на него!

– забележва усмихнат един пътник с големи мустаци и с голям корем.

Но вратата се тегли и аз вече не чувам интересния разговор.

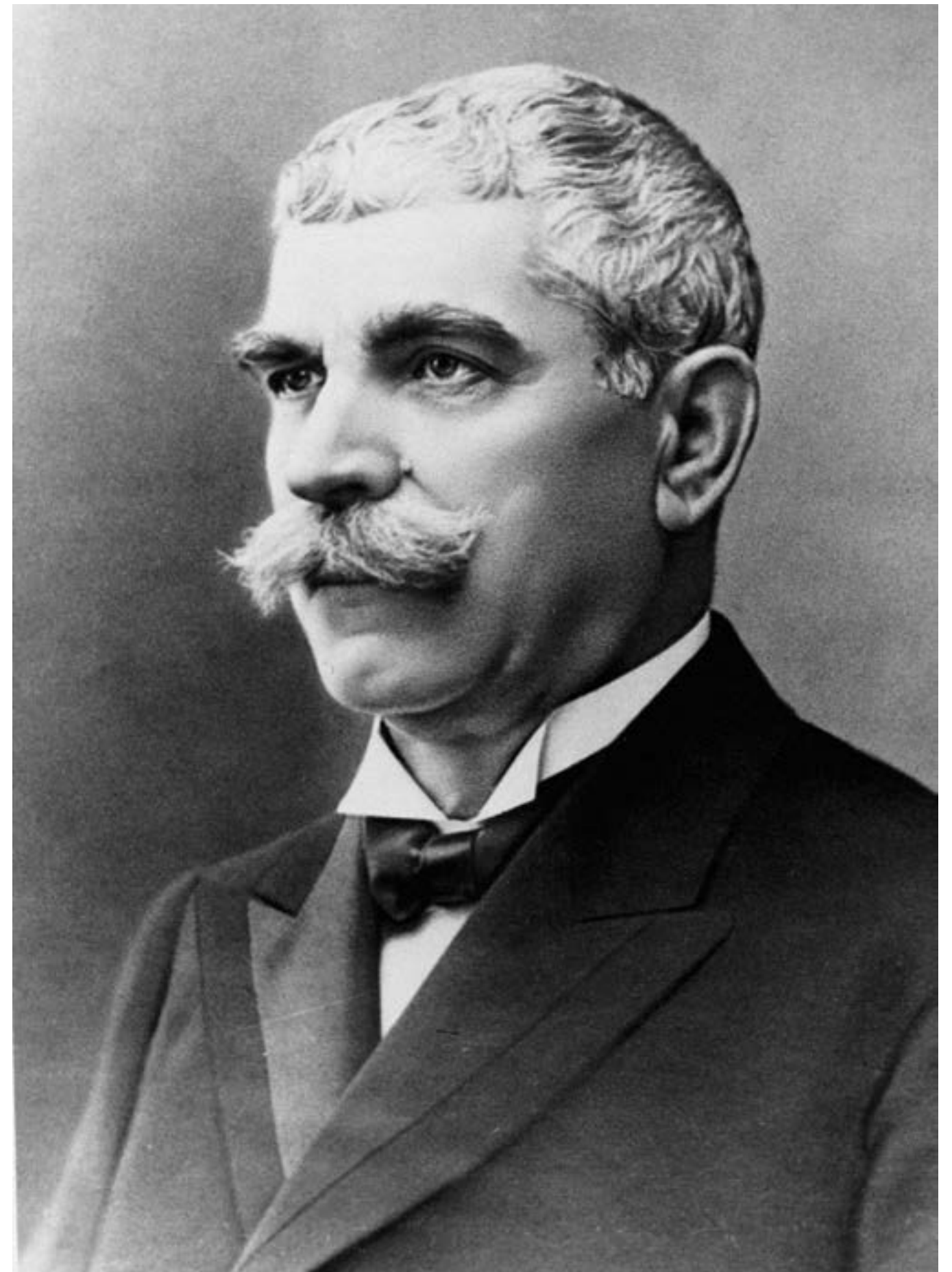
Вниманието ми привлича разговора на влашки, който става в моя вагон. Срещу мене са две млади хубавички госпожи българки, а до тях един господин и една кресливо накинчена с евтина премяна млада жена с вулгарно лице и коси развени под огромната сламена капела; до нея прав стои груз един млад господин във вехти дрехи, с лице зачървеняло и с глас полупиян. Тия последните троица влязоха на изпразнените места при Павлово и между тях ставаше влашкия разговор, твърде жив.

Правият казваше на госпожата с огромната капелина:

– Разбери, драгичка (dragolitz), че аз ти говоря от сърце и не желая да се сърдиш от шегите ми... Аз само се шегувах. Но ти знаеш моята любов към тебе колко е голяма. Нали знаеш?

– Знам – отговори ниско на влашки тя, като погледна изпод вежди към другите пътници.

– Аз знам, че знаеш, затова не искам да ми се сърдиш... Обичаш ме, нали? – казваше



правият, като се клатушкаше и гържеше с лява ръка за ремика, превесен от потона.

– Обичам те, но не прави така, срамота е – отговори тя, като погледна пак изпод вежди.

Другарят им забележи по влашки:

– Мълчете, тука има хора, ще чуят...

– Те не знаят влашки – отговори правият.

Аз неволно се усмихнах при тия думи; погледнах двете българки госпожи – и те се усмихнаха при тия думи и се спогледаха лукаво; погледнах двамата цивилни и офицера на моето сегалище – и те се ухилиха и спогледаха лукаво.

Значи всичкият свят във вагона знаеше езика на Михай Витязя!

Румъните забележиха усмивките и разбраха значението им. Зачървиха се. Седналият румънин потикна леко към вратата въздихающийят Ромео, като му каза:

– Иди навън да изпушиш едно цигаро.

– Не пуша – опираше се правият, като вливаше очите си в засрамената румънка.

– Иди да те земе малко вятъра или ще те земат дяволите!

И той стана и изкара сантименталния си, веселичък от павловско пиво приятел на предната платформа.

Като спаси по тоя енергически начин от по-нататъшното излагане румънската чест, благоразумният господин седна на мястото си и ни погледна с мек знаменателен поглед,

като че искаше да ни каже:

– Не обръщайте внимание; в празничен ден павловското пиво много упоява...

Дамата вече гледаше се из прозореца, почървеняла и смутена. По косата ѝ бяха остали шушки и листца от акациите, под които си бяха правили пикникът.

Осталата гружина се разговаря нещо и разговорът дохожда на разбойниците, що ежедневно обикалят и обират около София.

– Та ние сме в Турция! – казва ядосано един.

– Или в Гърция – преди шейсет години, в Хаджи Ставросовата Гърция – казва груг.

– Има си хас да нападнат трамвая, както притъмнява – гума трети.

– На ориентът на нищо се не чуи и всичко очаквай – казват големите мустаци с големия корем.

– Некадърна власт – въздиша офицеринът.

Тия думи дават тон на нов разговор по днешното политическо положение. Няколко време той остана върху тая нервозна почва. Не, от лошо по-лошо! Няма сигурност, няма пари. Няма оправия!... Седнат е нужен – монархическо управление трябва, нали? Да си съберем ума в главите!

Един се обръща към оногова, който изрази последното желание, и му казва усмихнато:

– Вие сте от реформаторската партия?

От задната платформа е влязъл един грунав горнобан-

ски шоп, видял тук по-свободно място и внесъл една иглична атмосфера от миризма на лук и потно тяло, неизмито осем години. Той се хвана за ремика. Веднага ресевъорът дойде при него строг.

– Тук се не стои! – Шопът го гледа ухилено-умолително.

– Там ме натискат бе, братко!

– Тука не може!

– Да си доплатим, джанъм? Колко – пет пари? Десет пари още? И сяда на свободното място до дамата с огромната капела. – Булката няма да се гневи, нали? – и той я погледва учтиво.

Внезапно румънката се наведе, погледна под сегалището под краката си, после занаднича под нашето сегалище безпокойно.

– Ауу! – изпуска тя и скокна уплашена.

– Шо има? Шо има? – питат присъстващите.

– Клеопатра! Клеопатра! – вика тя.

Влизат другарите ѝ бързо.

– Клеопатра забравихме в градината!... – И тя прави знакове отчаяни, за да се върне, за да спре трамвая.

Обясняват ѝ, че трамваят не може да спре, даже да би поускала самата египетска царица.

Във вагона е натиск, тревога.

Но трамваят спря сред пътя, на място, дето не съществува разминувка.

Господинът с големите мустаци и с големия корем неговува и вика към ватмана

пламнал.

– Молим, само за едно куче спирате! Тръгвайте.

Трамваят не тръгва, румънката се сили да изскочи, напразно задържана от другарите си при входа.

Отвън се чува глъчка във вечерната грезавина.

– Шо спират?

– Какво има?

– Има нещо важно! – отговори някой.

Мъчат се да видят из прозорците.

– Дерайлиране стана? – вика господинът с големите мустаци.

– Няма дерайлиране – вика друг.

– Де чиновникът? Викайте го да ни обясни!

– Господа, трамвая са спрели разбойници! – каза офицеринът, като стана и улови сабята си машинално.

Тая дума „разбойници“ вдърви всички. Румънката забрави

Клеопатра.

Одевешният разговор за върлуването на разбойници в най-близките околности на столицата беше настроил вече въображенията и никой не се усъмни, че трамваят е спрял от злосторници.

Дамите хванаха нервно и несъзнателно висящите на корсетите им златни верижки от часовниците.

– Полиция! – викаше един.

Разбойниците не влязоха.

Кондукторът влезе и обади, че биле сложени, вероятно от деца, камъне по релсите, та трамвая спрели, доде ги дигнат.

Отдъхнаха си всички.

Румънката пак се развика за Клеопатра и я затърси изново под сегалището.

Шопът ѝ казва:

– Стой, мари невясто, ще паднеш някому на коленете, не огрешавай хората.

Но Клеопатра се подаде от

безвъзглавничния вагон. Румънката я грабна истерично и я стисна на гърдите си.

– Блестемата!

И тя стисна още по-нежно Клеопатра.

Накрай София румънската гружина с Клеопатра заедно слезе. Слезе и шопът да иде на близкия хан.

Трамваят пак полетя и загърмя из Алабинска улица, осветлена вече от електрическите лампи.

Не помня кой беше казал, че човекът е един свят. С по-малко изглед на парадоксалност би могло да се каже това за един вагон на княжевския трамвай.

При първия празничен ден, който иде, аз пак ще пътувам за Княжево...

1901 г.

ВАСИЛ ТЕРЗИЕВ, КМЕТ НА СТОЛИЧНАТА ОБЩИНА: ОТГОВОРНОСТТА НИ ДНЕС Е ДА НЕ ПОЗВОЛИМ БЪЛГАРИЯ ДА СЕ ОТДАЛЕЧАВА ОТ ЕВРОПА



Васил Терзиев, кмет на Столичната община
Снимка: Столична община

„Задачата ни днес е по-различна от тази през 2007 г. Тогава България трябваше да стане част от Европа. Днес нашата отговорност е да не позволяваме България да се отдалечава от нея“, казва в интервю за списание ЛИК кметът на Столичната община Васил Терзиев.

Той припомня, че преди 125 години София не е чакала да стане богат европейски град, за да инвестира в модерен транспорт – инвестирала е в модерен транспорт, защото е искала да бъде европейски град. По думите му метрото днес не заменя трамвая. „Напротив – трамваят остава едно от най-добрите решения за наземен транспорт в големия

град. Затова инвестираме едновременно под земята и на повърхността“, посочва Терзиев.

Васил Терзиев е роден на 9 юни 1978 г. От 1992 до 1996 г. учи в Първа английска езикова гимназия в София, а висшето си образование получава в Американския университет в Благоевград, където с отличие завършва специалността „Бизнес администрация“.

На 6 ноември 2023 г. Васил Терзиев печели кметските избори и става кмет на София. В обществения живот влиза след успешно изградена бизнес кариера – чрез многобройните си инициативи и инвестиции той има важна роля в развитието на технологичната и иновативната екосистема в България.

През 2002 г. Васил Терзиев е един от четиримата основатели заедно с Бойко Ярмов, Светозар Георгиев и Христо Косев на Telerik – компания, която стартира в сферата на услугите в информационните технологии и бързо се разраства. Част от биографията му са и ръководни позиции в Progress Software и Eleven Ventures. Той е и сред съоснователите на Campus X, Bulgaria Innovation Hub и Endeavor България, свързани с предприемачеството.

Васил Терзиев инвестира в български стартапи и подкрепя множество благотворителни инициативи. За приноса си към обществото и бизнеса той е носител на множество награди, сред които Награда за индустриален мениджмънт „Атанас Буров“ (2015), „Христо и Евлоги Георгиеви“ (2016), „Екосистемен герой на годината“ от BESCO (2020) и др.

Пред списание ЛИК Васил Терзиев разказва как Столичната община отбелязва 125-годишнината от тръгването на първия трамвай в града и какво е бъдещето на електрическия транспорт в столицата. Сред темите, които коментира пред изданието, са и кои практики от опита на други столици може да се интегрират в София и по какво, откакто сме в ЕС, софиянецът може да усети в ежедневието си, че е жител на европейска столица.

На въпроса дали общината по-щедро се отнася към културата, отколкото държавата, кметът споделя: „Културният живот на един град не се създава от администрацията. Създават го хората, които пишат, рисуват, играят, снимат, танцуват, правят музика и имат смелостта да предложат нещо ново. Работата на общината е да разпознае достойнството на този труд и да му даде пространство да се случва.“

Господин Терзиев, тази година се навършиха 125 години от тръгването на първия трамвай в София, който превръща в седмия европейски град и една от първите европейски столици с електрически транспорт. Столичната община как отбелязва тази годишнина?

– Отбелязваме тази годишнина с много работа за градския транспорт. Защото най-добрият начин да почетеш едно толкова важно наследство е да го продължиш.

Преди 125 години София е направила смел избор – инвестирала е в една от най-модерните транспортни технологии на своето време. Днес нашата задача е същата – да мислим не само как хората се придвижват сега, а как ще се придвижват след 10, 20 и 30 години.

Метрото е голямото продължение на тази история. Това лято пуснахме три нови метростанции в „Подуяне“, а

в момента изграждаме още **7 нови метростанции** – към „Слатина“ и при „Обеля“. Подготвяме и следващите разширения към „Люлин“, „Студентски град“ и по „Симеоновско шосе“. Новите участъци, по които работим, ще дадат достъп до метро на още около 150 хиляди софиянци.

Но метрото не заменя трамвая. Напротив – трамваят остава едно от най-добрите решения за наземен транспорт в големия град. Затова инвестираме едновременно под земята и на повърхността. Осигурихме европейско финансиране за следващия етап от развитието на метрото и за сериозно обновяване на наземния транспорт – **с 20 нови трамвая, 75 тролейбуса и 50 електробуса**, заедно с необходимата инфраструктура.

Зад тези числа стои нещо съвсем човешко – повече хора да имат удобен транспорт близо до дома си, да чакат по-малко, да пътуват в по-но-

ви превозни средства и да имат реален избор да оставят автомобила.

За мен има нещо много хубаво в тази приемственост. **Преди 125 години София не е чакала да стане богат европейски град, за да инвестира в модерен транспорт. Инвестирала е в модерен транспорт, защото е искала да бъде европейски град.**

Днес дължим на следващите поколения същата амбиция.

Каква част от градския транспорт в София днес е електрическа и кога целият ще бъде такъв? Близко ли е бъдещето, когато изкуственният интелект ще замени ватманите и шофьорите и така един път завинаги ще се реши въпросът със заплатите им?

– София вече е много по-електрически град, отколкото вероятно си даваме сметка. Около 60% от пътниците в градския транс-



София, 3 април 2026 г. Столичната община и Министерството на транспорта и съобщенията организират официална церемония в Туристическия информационен център „Трамвай 83“ по валидиране на пощенско-филателно издание, посветено на 125 години електротранспорт в София. То е валидирано от заместник-кмета по направление „Транспорт и градска мобилност“ на Столичната община Виктор Чаушев, служебния министър на транспорта и съобщенията Корман Исмаилов, кмета на София Васил Терзиев и автора на монетата и марката доц. Светлин Баледров.

Снимка: Милена Стойкова, БТА

порт вече се превозват с нулевоемисионен транспорт – метро, трамваи, тролейбуси и електробуси. Целта ни е до 2040 г. целият подвижен състав да бъде с нулеви емисии.

Това обаче не става просто като заменим един автобус с друг. Трябва да изградим цялата система около него – зарядна инфраструктура, достатъчно електрическа мощност, депа и гаражи, които да обслужват новата техника. С предстоящата инвестиция ще обновим подвижния състав на един от трите автобусни гаража, а следващата задача е поетапното обновяване и на останалите два с електрически автобуси.

Технологиите се развиват много бързо, но градският транспорт е тежък режим на работа и електрическите

превозни средства трябва надеждно да го покриват през цялата година.

Колкото до изкуствения интелект – не мисля, че трябва да гледаме на него като на начин да се отървем от шофьорите и ватманите и така да „решим“ въпроса със заплатите им. **Технологията трябва да помага на хората да вършат работата си по-добре и по-безопасно, а не да бъде оправдание да не оценяваме труда им.**

И това вече се случва. Новите превозни средства ще имат системи, които следят слепите зони, предупреждават за опасност от сблъсък и намаляват риска от човешка грешка.

Автономният обществен транспорт със сигурност ще се развива, но не бих обещавал гата, на която шофьорът ще

изчезне от софийския автобус. **Близкото бъдеще според мен не е градски транспорт без хора. То е градски транспорт, в който хората разполагат с много по-добри технологии.** А нашата работа е да инвестираме и в двете.

Кои кметове на София по ваша преценка са допринесли най-много за развитието на града и управленческият маниер на кой от тях ви е най-близък?

– Ако трябва да посоча кметове, оставили особено силна следа в развитието на София, бих открил генерал Владимир Вазов и инженер Иван Иванов. И двамата управляват в трудни времена, но мислят за града с хоризонт, който надхвърля собствения им мандат. Рилският вого-

провод е може би най-добрият символ на тази приемственост – големите промени в един град рядко започват и завършват с един човек.

Като управленчески подход обаче Владимир Вазов ми е особено интересен. Той идва от съвсем различно време и би било пресилено да правя директни сравнения, но ми е близко разбирането му, че преди да променяш града, трябва да можеш да управляваш добре самата община – да има дисциплина, работещи служби, финансова устойчивост и ясна отговорност.

Близко ми е и нещо друго – отношението към публичната служба като към дълг. Кметът не е собственик на града. За определено време хората са му поверили отговорността за него и той е длъжен да остави след себе си не само завършени проекти, а по-силни институции и започнати решения, които следващите да може да надграждат.

Затова не бих казал, че имам кмет, когото се опитвам да копирам. Всяко време има своите задачи. Но ако трябва да посоча управленчески качества от историята на София, които чувствам близки – **прагматизмът, дисциплината и чувството за дълг на Владимир Вазов, съчетани с инженерния размах и дългосрочното мислене на Иван Иванов**, са много добър ориентир.

Кои добри практики от други столици си заслужава да възприемем? София

малката Виена ли е? Защо кренвиршите във Виена са по-вкусни от софийските?

– Не знам дали София трябва да бъде „малката Виена“. Аз бих предпочел да бъде **добрата София** – град със собствен характер, който има самочувствието да се учи от най-добрите.

И го правим. Гледаме как Виена развива обществен транспорт и жилищната си политика, как Париж връща публичното пространство на хората, как Копенхаген прави активната мобилност естествена част от ежедневието. Няма нужда да измисляме отначало решения, които вече са доказали, че работят. Трябва да разберем кое от тях работи за София и да имаме смелостта да го приложим.

Но има още нещо, за което рядко говорим, когато правим тези сравнения. **Сравняваме резултатите на европейските столици, но много по-рядко сравняваме инструментите, с които разполагат техните кметове.**

Бюджетът на София е около **1,5 млрд. евро**. Бюджетът на Виена е около **22 млрд. евро**. Това не е пряко сравнение – Виена има и функции на федерална провинция, но точно в това е част от отговора. В много успешни европейски градове местната власт има значително повече собствен ресурс, правомощия и възможност да планира дългосрочно.

В България все още сме много централизирана държава.

София генерира почти половината от икономическата активност на страната, но голяма част от данъчните приходи от тази активност отиват в централния бюджет. В същото време хората съвсем основателно търсят от кмета решения за транспорта, улиците, училищата, детските градини, чистотата и развитието на града.

Затова за мен една от най-важните добри европейски практики, които България трябва да възприеме, всъщност не е конкретна велоалея, трамвай или парк. Тя е **децентрализацията** – повече отговорност да бъде дадена там, където проблемите се виждат най-добре и където гражданите най-пряко могат да поискат сметка за решенията.

Не става дума държавата просто да дава повече пари на София. Става дума за по-зрял модел: **повече местна отговорност, повече собствен ресурс и повече отчетност пред хората**. Ако кметът носи отговорността за качеството на живота в града, трябва да има и достатъчно инструменти да го променя.

А за кренвиршите – не съм сигурен, че приемам условието на въпроса. Но едно съм научил от управлението на град: **когато една рецепта е добра, продуктите са качествени и си осигурил достатъчно ресурс, крайният резултат обикновено е по-вкусен**. Работи и за градовете.

По какво, откакто вля-

зохме в ЕС, софиянецът може да усети в ежедневието си, че е жител на европейска столица?

– Това е много важен въпрос, особено сега, когато приближаваме 20 години от членството на България в Европейския съюз. За това време пред нас израсна цяло поколение, което не помни България извън ЕС. За тези млади хора свободата да пътуват, да учат и да работят навсякъде в Европа, да общуват и да се чувстват част от нея не е придобивка – тя е естественият свят, в който са израснали.

Разбира се, европейското членство се вижда и във физическата промяна на София – в метрото, транспорта, инфраструктурата, обновените публични пространства. Но би било твърде малко да сведем Европа до това.

Да бъдеш европейска столица, не означава само да изглеждаш европейски. Означава да отстояваш европейски ценности.

За мен е важно, че София продължава да бъде център на свободно и демократично мислещи хора – хора, които не се задоволяват с това да имат метро, добри тротоари и красив град. Те очакват свобода, върховенство на правото, толерантност, солидарност и ясна ценностна посока и от националната политика. Очакват България не просто формално да принадлежи към Европейския съюз, а да отстоява цивилизационния избор, който направи с при-

съединяването си към европейското семейство.

Това се вижда много ясно и в живота на самия град. Столичната община има естествено и изпълнено с много живот партньорство с европейските посолства в София, включително с Великобритания. Заедно правим културни и обществени събития, говорим за общите ни ценности и отваряме града към европейските общества.

Много силен пример за мен са събитията на посолството на Украйна и на Н. Пр. посланик Олеся Илашчук. Те събират много хора не защото някой ги задължава да бъдат там, а защото софиянци сами избират да покажат солидарност с един европейски народ, който защитава свободата и правото си сам да определя своето бъдеще. **Това също е европейска София.**

И може би точно това е най-голямата промяна за тези почти 20 години. Европейската принадлежност вече не е само външнополитически избор на държавата. За огромна част от хората в София тя е част от собствената им идентичност и от представата им за това в каква държава искат да живеят.

Затова задачата ни днес е по-различна от тази през 2007 г. Тогава България трябваше да стане част от Европа. **Днес нашата отговорност е да не позволяваме България да се отдалечава от нея.**

Ще има ли в крайна сметка небостъргач и къде евенту-

ално трябва да се извисява той? Накъде трябва да се разширява столицата или трябва да спре дотук? Налага ли се формирането на втори градски център и актуална ли е още идеята той да бъде около Централна гара?

– Девизът на София е „Расте, но не старее“. Аз вярвам и в двете части на това изречение. София ще продължава да расте и не мисля, че задачата ни е да спрем развитието ѝ. Въпросът е **как расте.**

Твърде дълго градът се развиваше по обратния рег – първо идваха жилищата и офисите, а след тях започвахме да се питаме откъде ще мине улицата, има ли място за детска градина, достатъчна ли е канализацията, как ще стига градският транспорт и къде ще остане зеленото пространство. Резултата го виждаме в много квартали и днес.

Това е моделът, който искаме да обърнем. **Първо трябва да мислим за инфраструктурата и свързаността, а след това за застрояването.** Къде има или можем да осигурим метро и градски транспорт, улична мрежа, ВиК, училища, детски градини, паркове и публични пространства – и около тази инфраструктура да насочваме развитието на града.

Същото важи и за частните инвестиции. Искам повече инвестиции в София. Един растящ град има нужда от тях. Но когато една голяма инвес-

тиция променя цял квартал, ефектът ѝ не свършва на оградата на частния имот. Затова променяме начина, по който общината работи с инвеститорите – **частните инвестиции да участват в решаването на инфраструктурните проблеми, които създават или задълбочават, а не просто да ги оставят след себе си.**

Това не означава да наказваме бизнеса или да искаме нещо извън закона. Напротив – общината трябва да бъде предвидим партньор с ясни правила. Инвеститорът трябва да може да реализира успешен проект, а хората в квартала да получат по-добра, не по-лоша среда. **Когато някой печели от развитието на София, София също трябва да печели от неговата инвестиция.**

Затова и въпросът за небостъргачите за мен не започва с това колко е висока една сграда. Започва с това **къде е, как**

е свързана с града и какво натоварване създава около себе си. Високото строителство може да има място в един съвременен град, но не навсякъде и не на цената на транспортен и инфраструктурен проблем за всички около него.

София има нужда и от повече от един силен градски център. Град с този размер не може да принуждава огромна част от хората всеки ден да пътуват към едно и също място. Затова трябва да развиваме **полицентричен град** – повече добре свързани места, в които има работа, услуги, култура, образование и качествени публични пространства. Районът около Централна гара безспорно има огромен потенциал именно заради транспортната си свързаност, но аз не бих ограничавал развитието на София до идеята за един-единствен „втори център“.

Градоустройството има един особен недостатък – резултатите от добрите и от лошите решения се виждат след години. Част от проблемите, които решаваме днес, са резултат от решения отпреди десетилетия. И част от решенията, които вземаме сега, ще бъдат оценявани от хората след нас.

Затова нашата задача не е просто да строим повече. Тя е след 10 или 20 години София да погледне назад и да види, че днес сме започнали да растем по-добре.

Имате ли идеи как интензивният социален живот да се пренесе от центъра на града и в панелните му спални? Как се решава въпросът, че петдесетгодишният срок на годност на някои от тези комплекси е изтекъл?

– Големите жилищни комплекси на София действител-



София, 3 април 2026 г. Марката, изработена по проект на доц. Светлин Балездров, във връзка със 125-годишнината от началото на електротранспорта в столицата. Снимка: Милена Стойкова, БТА

но са планирани до голяма степен като „спални“, но градът отдавна ги е награснал. „Младост“, „Люлин“, „Надежда“, „Хаджи Димитър“ вече имат работа, образование, услуги и социален живот. Следващата стъпка е да развиваме по-силни квартални центрове.

Не е необходимо всеки квартал да прилича на центъра на София. **Необходимо е всеки квартал да има свой център** – място с услуги, култура, спорт, зелени пространства и работа. Това е и идеята на 15-минутния град: голяма част от ежедневието ти да може да се случва близо до дома, без за всяко нещо да прекосяваш София.

Колкото до панелните блокове – те нямат предварително зададен 50-годишен срок, след който стават негодни за обитаване. Но възрастта им означава, че трябва да знаем в какво конструктивно състояние са. Затова според мен програмите за обновяване трябва да включват не само енергийна ефективност и нова фасада, а и конструктивно обследване, и когато е необходимо – укрепване.

Тук обаче стигаме до по-голям проблем. **Само в рамките на този мандат на местната власт в България се сменяха шест правителства.** При такава политическа динамика е изключително трудно да има последователна национална политика, която изисква хоризонт от 10 или 20 години.

А градовете не може да се управляват на хоризонта на живота на едно правителство.

Именно затова настояваме за устойчив модел за държавна подкрепа на общинските инфраструктурни проекти – с ясни правила, предвидимо финансиране и дългосрочен хоризонт, който да не започва отначало при всяка политическа промяна.

Защото тези квартали не са миналото на София. В тях живее огромна част от града и нашата задача е да им дадем следващите 50 години живот.

Виждате ли проблем в това, че имената на творците в другите изкуства са известни, докато на архитектите не са, въпреки че живеем сред техните произведения?

– Да, и според мен това е част от начина, по който помним историята на един град. Познаваме имената на писателите, художниците и композиторите, но много по-рядко знаем кой е проектирал сградата, покрай която минаваме всеки ден.

Би било добре повече софийски улици да носят имената на архитекти. Но бих добавил и инженерите, ландшафтните архитекти и озеленителите. Колко от нас знаят имената на хората, създали софийските паркове, водоснабдяването или инфраструктурата, която използваме всеки ден? **Градът също е произведение и зад него стоят автори.**

Но ако говорим за имената на улиците, има още един дисбаланс, който ми се иска

да променяме – твърде малко от тях носят имена на жени. А жените имат огромна роля в българската история, култура, наука и обществения ни живот.

Имената, които даваме на улиците и площадите си, всъщност казват **кого сме избрали да помним.** Добре е тази памет да разказва по-пълно историята на хората, които са създали София и България.

Общината по-щедро ли се отнася към културата, отколкото държавата с общинно ниския процент в бюджета си?

– Да. И бих казал – не само по-щедро, а и с много повече уважение към културата и към хората, които я създават.

За мен културата не е разход, който правим, ако след всичко са останали пари. Тя е част от идентичността на София, от качеството на живот и от причината хората да искат да живеят тук. Затова всяка година увеличаваме средствата за култура, а през 2026 г. те достигат близо **3% от общинския бюджет.**

Но уважението не се измерва само в пари. То означава да дадеш на творците предвидимост, да не ги караш всяка година да се чудят дали ще има програма и кога ще започне тя, да уважаващ труда им и да създаваш условия добрите идеи да се случват. Затова тази година отворихме Столичната програма

„Култура“ по-рано, за да може организациите и независимите артисти да планират работата си. За 2027 г. получихме рекордните **467 кандидатури** и ще работим за още по-голям бюджет, така че повече качествени проекти да получат подкрепа.

Искаме и културата да излезе от традиционните си места. Да я има не само на големите сцени и в центъра, а в кварталите, в малките пространства и там, където хората живеят всеки ден.

Защото културният живот на един град не се създава от администрацията. **Създават го хората, които пишат, рисуват, изграят, снимат, танцуват, правят музика и имат смелостта да предложат нещо ново. Работата на общината е да разпознае достойнството на този труд и да му даде пространство да се случва.**

Това е отношението към културата, което бих искал да виждам и на национално ниво.

Справихте ли се с мафията в сметосъбирането и в кои други сфери усетихте заплашителното ѝ присъствие? Кои са съюзниците ви в борбата с нея?

– Справяме се. Битката не е приключила, но вече направихме нещо, което доскоро изглеждаше невъзможно – **казахме „не“ на хора, които са свикнали нещата да стават по техния начин.**

Казахме „не“ на оферти, кои-

то щяха да струват на софиянци над **220 млн. евро повече през** следващите години. Само за „Слатина“, „Погуяне“ и „Изгрев“ спестихме над **81 млн. евро.** Това са огромни пари и сами по себе си са достатъчна причина да не отстъпим.

Но за мен по-важният резултат е друг. **Доскоро почти никой не вярваше, че на този модел изобщо може да бъде казано „не“.** Че можеш да откажеш да подпишеш, когато цената е неприемлива, и да издържиш на това, което следва.

Защото след „не“ дойдоха административен саботаж, съдебни жалби, натиск и реални проблеми за града. Това е модел, който разчита да притисне институцията до стената, докато тя не реши, че е по-лесно да плати. Разчита на усещането за безнаказаност и на това, че някъде винаги ще има чадър.

Ние не отстъпихме. И не допуснахме София да бъде затрупана с боклук, за да бъдем принудени да приемем условия, които смятаме за неприемливи.

Ако ме питате кои са съюзниците ни в тази битка – това са хората. И най-вече онези софиянци, които имаха търпението да издържат заедно с нас. Защото натискът беше насочен към общината, но цената в ежедневието си плащаха те. Имаше дни с препълнени контейнери, имаше гняв и напълно основателно недоволство. Имаше и доброволци, които излязоха и помогнаха на терен.

Благодаря им. Търпението им не беше пасивно чакане. То ни даде възможност да не се озънем и да не купим политическо спокойствие с техните пари. Старият модел разчита хората да се уморят преди него. Този път това не се случи.

Днес зоните постепенно влизат в нормален режим, услугата работи и договорите са за десетки милиони по-малко. Но още по-важно е какво правим, за да не се повтори това. Изграждаме собствен общински капацитет, договорите за различните части на София вече няма да изтичат едновременно и връщаме общината в ролята на възискателен възложител, който определя условията, вместо да бъде поставян пред свършен факт.

Това за мен е успехът дотук – не просто че спестихме над 220 млн. евро. А че показвахме, че институцията може да каже „не“ и да остане права след това.

Но не си правя илюзията, че всичко е приключило. Когато променяш система, изграждана с години и носила много пари и влияние, тя не изчезва след една спечелена битка.

Битката продължава. Но вече има една много важна разлика – никой не може да казва, че тази битка не може да бъде спечелена.

Каква е тактиката ви на работа с Общинския съвет, в който няма подкрепящо ви мнозинство?

– Работим в безпрецедентна ситуация. От една страна, имаме силно фрагментиран Общински съвет, в който никои няма мнозинство. От друга – виждаме колко лесно понякога се намира мнозинство, когато трябва да бъдат защитени определени икономически интереси. Неслучайно още през 2024 г. се роди понятието „**икономическо мнозинство**“, когато уж временно бяха сменени ръководствата на общински дружества, които управляват стотици милиони и ключови системи на града – транспорта, парното и други.

Моята тактика е сравнително проста: **не тързувам подкрепа. Търся подкрепа за конкретни решения.**

Не смятам, че кметът трябва да ходи от партийна централа в партийна централа, да се моли и да договаря кой на кого каква услуга ще направи. Нито градът трябва да зависи от това кой с кого се харесва. Внасяме предложенията си публично, с разчети и аргументи, и разговаряме с всеки, който е готов да говори за това кое е добро за София.

Готов съм да променя решение, ако някой ми покаже с факти и по-добри аргументи, че греша. **Но не съм готов да заменя обществен интерес срещу политически комфорт.**

Когато има подкрепа – работим заедно. Когато няма – продължаваме с инструментите, които имаме. А когато важно за София решение бъде спряно или изкривено, моята работа е хората да знаят какво е било предложено, кой как е гласувал и

каква е цената за града. Защото в крайна сметка всички сме избрани от софиянци и пред тях трябва да даваме отчет.

Това понякога прави управлението по-бавно и със сигурност го прави по-трудно. Но **няма да си купувам мнозинство. Ще продължа да го търся за всяко добро решение за София.**

Като успешен бизнесмен намирате ли начин да се противопоставите на останалото от социализма недоверие към богатите по принцип? Успявате ли да ги привлечете да инвестират в града? Имате ли реализирани проекти в резултат от публично-частно партньорство?

– Мисля, че богатството само по себе си не е нито добродетел, нито порок. Има значение как си го създал и какво правиш с възможностите, които то ти дава.

Идвам от бизнеса и знам колко труд, риск и постоянство стоят зад една успешна компания. Затова бих искал да уважаваме повече предприемчивостта и успеха. Но разбирам и недоверието – имаме достатъчно примери за богатство, натрупано благодарение на близост до властта или по правила, които не са еднакви за всички. **Доверие то се печели. И от бизнеса, и от политиците.**

За мен по-важният въпрос е как привличаме хората с капитал, идеи и предприемаческа енергия да участват в развитието на София. Не просто да построят следващата сграда, а да видят града като място,

в което си струва да оставят нещо след себе си.

Все повече инвеститори разбират, че добрият проект не се измерва само с доходността – има значение как се вписва в квартала, какво пространство създава и как ще изглежда след 20 години. А ролята на общината е да създаде ясни правила, при които отговорното инвестиране се насърчава.

Така се преодолява и старото недоверие към богатството – не с идеологически спор, а с повече примери за **успех, който оставя стойност и за другите.**

Каква е ролята на гражданите за по-добрия живот в собствения им град и как мобилизирате усилията им?

– Огромна. В крайна сметка общината може да чисти, да строи и да организира услуги, но **добрият град не се създава само от администрацията. Създава се от хората, които живеят в него.**

Затова се опитваме не просто да информираме гражданите, а да им даваме повече възможности да участват. Отворихме над **300 типа общински данни** и ефектът беше почти незабавен – хора започнаха сами да правят приложения, да анализират информацията и да търсят решения как градските системи и услуги може да работят по-добре. Това е точно гражданската енергия, която искаме да отключим.

Правим анкети и обществени обсъждания по теми, които променят облика и начина на

живот в София. Искаме хората не само да реагират на готовите решения, а да участват в разговора за тях.

Но има и нещо по-голямо. **Иска ми се постепенно да върнем усещането, че градът е нашият общ дом.** А в общия дом имаме не само права и очаквания към някого друго, но и отговорност – как пазим, какво оставяме след себе си, дали мислим за човека след нас.

Общината трябва да си върши работата. Гражданите имат пълното право да го изискват от нас. Но най-добрите градове се получават тогава, когато хората не питат само „**Какво ще направи общината за мен?**“, а и „**Какво можем да направим заедно за града си?**“

Коя е мисълта, която ви мотивира сутрин да отидете на работа? През обедната

почивка разхождате ли се по улиците, за да разговаряте с непознати съграждани? Къде обичате да вечеряте?

– Мисълта е, че **София може да бъде управлявана по нов начин** – не с политическа сметка от избори до избори, а с поглед към поколенията след нас. Близо три години след началото на мандата това продължава да е предизвикателство, така че мотивацията не спада. Има още много за доказване :)

Не ми е необходимо специално да излизам в обедната почивка, за да разговарям със софиянци. Срецам ги постоянно – по улиците и на събития. Спират ме, говорят ми, понякога ме поздравяват, доста по-често ми казват какво не е наред. И това е полезно. Кметът много лесно може да остане затворен между срещи, доклади и статистики, а градът в крайна сметка е

това, което хората преживяват всеки ден.

Вечер предпочитам да съм въкъщи или с приятели. Използвам всеки възможен момент да запазя нормалния си живот – да бъда с дъщерите си и с хората, които са били до мен много преди да стана кмет.

Някои от приятелите ми в началото изобщо не разбираха защо бих оставил бизнеса и бих избрал обществен живот. Напълно ги разбих – понякога и аз си задавам този въпрос. За радост днес все повече от тях разбират и ме подкрепят.

Може би защото отговорът е сравнително прост. **Има моменти, в които не избираш това, което е най-удобно за теб, а това, което вярваш, че си длъжен да опиташ да направиш.** За мен влизането в обществен живот беше такъв избор.



София, 3 април 2026 г. За отбелязването на 125 години електротранспорт в столицата е изработена и монета по проект на доц. Светлин Балездров. Снимка: Милена Стойкова, БТА

С ТРАМВАЙ СОФИЯ ПОЕМА КЪМ ХХ ВЕК

Станислав Колев е роден през 1954 г. в София. Завършил е специалността „Български език и литература“ в Софийския университет „Св. Климент Охридски“. Работил е като журналист в Българското национално радио и в периодичния печат. Има стотици публикации в различни издания, авторски предавания в Българското национално радио и Българската национална телевизия. След 1990 г. работи в областта на обществените комуникации и рекламата, носител е на различни награди, бил е член на УС на Националния комитет на България за УНИЦЕФ.

Проявява дългогодишен интерес към историята на София. Автор е на книгите: „София: От първия трамвай до последната спирка на метрото 1898-2019 г.“ (2019), „Кметът на София инж. Иван Иванов“ (2021), „Мостове над реките на времето – историята на ТРЕЙС Груп“ (2025), „Началото – История на градския трамваен и тролейбусен транспорт в София“ (2025).



Станислав Колев
Снимка: личен архив

В зората на ХХ век, на 1 януари 1901 г. (14 януари стар стил, понеделник), в 10.00 ч. по улиците на София тръгва първият електрически трамвай.

Окичена цялата в знамена и цвята в този мразовит ден, малката моториса с №13 потегля от гарата. Неизвестен фотограф е запечатал паметния за историята на столицата миг. На архивната снимка се вижда трамваят с табела „Гарата

– Игнатиев“ между шпалир от десетки мъже, първите назначени ватмани и кондуктори, граждани, чиновници и военни, застанали от двете страни на релсите. В дъното на кадъра са трима изискано облечени господа, вероятно представители на Софийската община. Макар това знаменателно събитие да се случва посред зима, от снимката личи, че земята егва-егва е покрита със ситен снежец.

Очите на всички, присъстващи на тази историческа снимка, са вперени в обектива на фотографа. Виждаме сурови мъжки лица, гледащи към нас през годините – облечени в черни палта и в сиви шаячни шинели, всички с мустаци, с бомбета, калпаци, униформени фуражки. Отпред вляво малчуган се е сгушил до баща си, но и той гледа сериозно. Няма радостни усмивки, веселие. Има сурова събраност, характерна

за нашите предци от онова време. Единственото, което сякаш се чете в погледите на тези мъже, е: „Това е история.“

Трамваят, в който пътуват официалните гости – чиновници от общината и белгийски инженери от спечелилото концесията „Френско-белгийско дружество за трамваите на София“, тръгва от гарата, преминава през Шарения мост (Лъвов мост), движи се по бул. „Мария Луиза“, подминава Джамята на пл. „Бански“ „Баня башъ“, сетне завива по „Търговска“, излиза на ул. „Граф Игнатиев“ и спира на последната си спирка в този празничен маршрут – пл. „Славейков“.

Доста подробна картина на събитието дава в. „Вечерна поща“¹ с информация под заглавие „Освещението на трамвая“, поместена в броя му от 16 февруари 1901-ва. Ето какво научаваме от нея:

„Вчера, часът в 10, според специални покани от Дирекцията на трамваите, се извърши освещението на работите и тържественото пускане в движение на трамвайните вагони. В централната юзина, в присъствие на представители на пресата, светски и духовни власти, Негово В. Преосвещенство митрополита Теодосий, в служение с 4 свещеници, извърши акта на освещението, след което бидоха подписани книгата по приемането. Часът, в 11, поканените бидоха разведени с пет вагона до

площада „Славейков“. В вагона № 13 бяха заели места духовните лица заедно с г. редактора на Църковен вестник. Часът, в 11+10, гостите се върнаха в приготвения машинен салон на юзината, гдето имаше сложен банкет с 120 конверти, приготвен от г. Мориц Рат. Наздравниците бяха почнати от г. Д. Йовев, делегиран представител на дружеството, г-н Палас, професор от Женева, експерт по приемането на електр. работи, който изтъкна напредъка на тая толкова млада страна, чийто прогрес бил щастлив да констатира в самото му огнище. Всички завършиха наздравниците си с благопожелания за Н. Ц. Височество. Под парата на шампанското българи, белгийци, италианци и евреи си деляха впечатленията от солидността на изкараната работа, от точността на приготвянето и най-после радостта за неоспоримата енергия на г. инженерите, които присъстваха на това тържество.“

Какви ли са били възненението, удивлението, радостта или страха на софиянци, които се тълпят по улиците на трамвайния маршрут в този ден, за да зърнат това грънчащо, свистящо, закачено за електрическите жици чудо на техническия прогрес! Тропотът и скърцането на металните колела върху релсите сякаш възвестяват началото на нова ера, която ще промени София и живота на нейните граждани за десе-

тилетия напред.

За появата на първия електрически трамвай и как той се възприема от софиянци в началото на 1901 г., имаме прекрасно свидетелство от патриарха на българската литература Иван Вазов в един от неговите разкази.

„В електрическия трамвай“

Иван Вазов

„Nil admirari! – На нищо не се чуди! А, между това, колко е чудно!... През последната половина на миналия век човеческият ум, демон, пощурял в утрема си към невероятното и непостижимото, грабна от небесата – втори Прометей – тайните на светкавицата и тури на наша служба неуловимия ток на тайнствения елемент – електриката; на-кара я да ни пренася мисълта от единия край на света до другия, почти с нейната бързина; да ни препраща гласа, да ни осветлява, а най-после – да носи и нас!...“

Какво ахкане и негодувание у всички софиянци, когато гледаха запречкването със стълбове софийските мегдани и улици за нуждите на електрическото осветление и на електрическия трамвай и замрежването въздуха с тая паяжина от медни жици! Никога столицата не е знаела, че е имала толкова любители на красотата си! А помните ли какви възхитени сборища се трупаха около първите пуснати трамваи, няколко дена наред натъпкани като сардели или

¹ В. „Вечерна поща“ (1900 – 1901), архив на Националната библиотека.



Пускането на първия трамвай в София през 1901 г.
Снимката е предоставена от Станислав Колев

като Ноевия ковчег – изберете
кото щете от тия две срав-
нения – с пътувачи от двата
пола и от всичките възрасти?
Негодувание, учудване, въз-
хищение – всичко мина.

Софиянци вече не се чудят –
те видяха по-чудни неща и им
се пречудиха също. Вратолом-
ните изненади на българска-
та политика и ония, които ни
готви, ги направиха да обръз-
нат на всичко...

Когато цяла София се извози
и насити на трамвая, вредих
се и аз да му се порадвам и се
качих при Банката на вагона с
надпис „Гарата-Игнатиев“. Той
отиваше към гарата.

Първият клас, дето сядам
въз кадифено седалище, е съв-
сем празен; вторият клас е
населен от една бабичка, от
двама гимназисти, от едно
слугинче-момиче и дете, кое-
то държи в ръцете си.

Един мургав чиновник с
плитка шапка и сив шаячен

шинел, който ми дава билет.
Той е твърде учтив.

Трамваят продължава пътя
си към Търговска улица. Той
се тресе, гърми, стъклата
на прозорците чаткат. Това
тръскане и шум произвеждат
неприятно впечатление из
първ път. Но големите сгоди
на това съобщително сред-
ство стократно го изкупуват.
Спираме на Александровския
площад, цял настръхнал със
стълбове, като едно приста-
нище с корабните мачти. Ни-
кой не влазя, и външният чи-
новник, който кара каруцата,
звъни за тръгване. Аз ги на-
ричам чиновници, и тогова, и
първият, защото не им знам
особените названия. После на-
учих, че ги викали ватман и
ресевйор! Ето ти и трамвая,
че внася нов международен
вклад в речника ни! Всяко но-
вовъведение в живота ни вла-
чи подире си рой чужди думи
в езика, и той, сиромахът, ги

гълта, усвоява, обогатява се,
оварварява се... Завихме в Тър-
говска улица, дето пак виждам
в джамлъка на руския чаен ма-
газин куклата на миловидната
Лотиева Madame Chrysantème,
обиколена от навалица любо-
питни. Но мургавият чинов-
ник със сивата шаячена шине-
ла се изпречва пред мене и ми
казва учтиво:

– Господа, молим извинете!

Аз се озъртам в недоумение,
защото само аз съм в пър-
вия клас. Мигар той употреби
многократно число заради ку-
ченцето ми, що влезе с мене.

Учтивият чиновник прибавя:

– Не се пуши тука – и ми по-
сочва надписа над вратата:
Забранено е пушенето!

Аз се извинявам и фърлям
цигарата... Аз с радост виж-
дам през прозореца зида на
Черната джамия и че набли-
жавам края на улица „Игна-
тиев“... Трамваят спира срещу
английското консулато, зад
кото се тъмнее кърът. Под
електрическия фенер няколко
деца поздравяват с радостни
ура пристигането ни.“

София, 7 февруари 1901 г.

С потеглянето на първия
електрически трамвай Со-
фия заема мястото си след
столици като Берлин (1881),
Будапеща (1887), Прага (1891),
Брюксел (1894), Париж (1895),
Виена (1897), но и преди Лон-
дон, Стокхолм, Лисабон,
Варшава. Първият електри-
чески трамвай става она-
зи теглителна сила, която
измъква завинаги града от
праха и калта на неговото

минало. Заедно с новите ули-
ци и площади, осветени от
електрическите лампи, с из-
граденото водоснабдяване
и с новите красиви сгради,
трамваят е една от онези
осъществени мечти на софи-
янци столицата да тръгне
по пътя на своето европей-
ско бъдеще, от което тя ще
стане неразделна част.

Зад всичкото това стоят
прозорливостта, огромна-
та воля и трудът на стро-
ителите на Нова България.
Несъмнено, изключителен е
приносът на големия ни дър-
жавник Стефан Стамболов,
министър-председател в
този период, на кметовете
Димитър Петков и Димитър
Яблански, на много общински
съветници, за да може през
1901 г. София да заеме мяс-
тото си сред останалите
европейски столици, изполь-
зващи този толкова модерен
за времето си обществен
транспорт.

Превозните средства, кои-
то се движат из София преди
1901 г., са конските омнибуси,
наричани и „конски трамваи“
(те се движат по пътното
платно, а не върху релси, ка-
квито са конските трамваи
по това време в някои други
европейски градове). Техните
маршрути са от железопът-
ната гара до Гурковския пло-
щад (сега „Св. Неделя“) и от
там – до Горна баня, Княжево
и Панчарево.

За съществуването на
този вид транспорт в София
научаваме от заявлението

на софийските граждани, жи-
веещи на Гурковския площад,
изпратено до софийския гра-
доначалник:

„Г-не Градоначалниче,
Известно Ви е, че омни-
бусът (трамваите), които
ходят за Княжево-Горна баня,
ежедневно се установяват на
Гурковския площад (Кору-чеш-
ма). От конете на колите се
е образувало цяла конюшна и
от миризмите освен дето не
може да се стои в дюкяните
ни в таз горещина, но даже не
може и да се мине оттам.

Като Ви донасяме горното,
честта имаме да Ви помолим,
Г-не Градоначалниче, да се раз-
поредите да им се определи
друго място за стоене или пък
да им се определи точно ча-
сът за тръгване, за да не сто-
ят цел ден на площада.

Гр. София

3 юли 1886 г.

С почитание:
(следват подписи)

Резолюция: Настоящото
прошение на неколцина софий-
ски граждани от Гурковския
площад препращам на Софий-
ската градска общинска коми-
сия да определи друго място
за стоене на трамвая, защо-
то наистина смрадът от ко-
ните е нетърпим. Най-добре
би било трамвая да стои при
склада за каменни въглища.

Гр. София

7 юли 1886 г.

Градоначалник: (п) А. Хранов²

За строителите на новата

столица е съвършено ясно, че
„конските трамваи“ не от-
говарят по никакъв начин
на нуждите на общината за
решаването на проблема с
градския транспорт.

Общинските съветници
бързо отхвърлят предло-
женията за разширяване на
влаковите линии от гарата
до централната част на гра-
да, което щяло да замърся-
ва въздуха, като прозорливо
избират най-съвременния
и най-верен път – изполь-
ването на електрически-
те трамваи – някои от тях
вече са виждали тази новост
на техническия прогрес по
улиците на Берлин, Виена,
Будапеща.

Историята на електри-
ческият трамвай като град-
ско превозно средство
започва на 16 май 1881 г., ко-
гато под ръководството на
инж. Вернер фон Сименс пър-
вият електрически трам-
вай тръгва по линията
между Берлин и селцето
Грос-Лихтерфелде (днешно
предградие на германската
столица).

В масивите на Държавна
агенция „Архиви“ са съхране-
ни почти всички протоколи
от заседанията на Софий-
ския градски общински съвет
от онова време. В подвърза-
ните томове – с внушителни
размери и тегло – неизвест-
ни писари със ситен красно-
пис са отразили старателно
дневния ред, разискванията
и решенията от всяко едно
заседание. Протоколите са

² Градски архив София – ф.1 оп. 3, а.е. 1125

с отбелязана дата и година, начален и краен час на заседанието, имената на кмета и присъстващите общински съветници.

Така от протокола от 24 май 1897 г. можем да научим, че Софийското градско общинско управление с Обявление № 12470 от 9 юни с.г., отпечатано на български и френски език, решава:

„Да отдаде на концесия за срок от 50 години:

а) Снабдяването Столицата София с електрически ток, нужен за електрическото осветление на градът, обществените и частните здания, както и за двигателна сила и

б) Направата и експлоатацията на електрически трамвай в Столица София и околността ѝ“.

Обявява също „на всеобщо знание“ отдаването на концесията и се съобщава на интересувашите се, че „срокт на приемане на офертите ще приключи на 10 септември 1897 г., 10 ч. сутринта, когато ще се произведе и търгът“.

Интересът към този търг е изключително голям. Документи за участие в него подават „Сименс и Халске“, Берлин, компании от Франкфурт, от Брюксел, Милано, Париж и трима български предприемачи. Освен тези над 20 други чуждестранни фирми от Англия, Унгария, Румъния, Австрия, Италия, Германия и други страни заявяват писмено, че желаят да участват в търга и молят да им бъдат изпратени поемните условия за построяването и

експлоатирането на софийските трамваи.

Първият търг е анулиран. Следващите два – също. Едва „На 30 XII 1897 г. софийската община отдала чрез търг снабдяването на столицата с електрически ток и електрически трамваи на концесионера инж. Шарл Бертолюс от Париж, Франция, който на 21.VII 1898 г. сключва надлежащия контракт със Софийската община...“

Интересното е, че на този търг освен никому непознатия френския инженер, зад когото не стои нито фирма, нито банков консорциум, се явяват доста сериозни участници като Виенската Ферайникте Електрицитет Акциен Гезелшафт, клон на германската EAG и швейцарска „Оерликон“.

И тук се случва нещо странно. Преди да започне каквато и да била работа по изграждане на електрическата мрежа и електрическите трамваи, неочаквано спечелилият търга инж. Шарл Бертолюс решава да преотстъпи правата си по спечелените от него концесии на „Френско-белгийското дружество за електрическите трамваи на София“ (Societe Franc-Belge des tramways electriques de Sofia) и на френското „Дружество то на големите предприятия на Марсилия“ (Societe des Grande Travaux de Marseille) за електричеството...

КОИ СА КОНЦЕСИОНЕРИТЕ

Френското „Дружество на големите предприятия на

Марсилия“ е основано през 1891 г. от Огюстен Феро (Augustin Féraud) като строителна компания за изграждане на отходната канализация на френския град. Тя бързо се разраства и започва да работи в различни области. През 1898 г. се специализира и в енергетиката и по-специално в изграждането на водно-електрически централи.

За съжаление, за съществуването на „Френско-белгийското дружество за електрическите трамваи на София“ (Societe Franc-Belge des tramways electriques de Sofia) в Държавния архив на Белгия няма запазени архивни документи. Не открих никакви следи от него и в нашата Държавна агенция „Архиви“ – устав на дружеството, изпълнителен директор, отчетни документи. Може да се предположи, че то е било част от холдингова структура, формирана от френски и белгийски банки, които в този период са собственици на почти всички индустриални предприятия в Белгия. Според съвременното определение фирмата за софийските трамваи е била „акционерно дружество със специална инвестиционна цел“, т.е., за реализация на конкретен проект.

УНИКАЛЕН АРХИВЕН ДОКУМЕНТ

Съдбата понякога прави подаръци на упоритите изследователи. По време на срещата ми с г-н Жерар Шевалие (Gerard Chevalier), урег-

ник в „Музея на трамвая“ в Брюксел, споделих, че правя проучване за историята на софийските трамваи. Неочаквано след няколко дни получих в електронната си поща фотокопие на акция, издадена от акционерното дружество Societe Franc-Belge des tramways electriques de Sofia. Г-н Шевалие се беше обърнал за съдействие към белгийски интернет форум на любителите на историята на трамваите и беше получил копие на акцията от анонимен член на форума.

От текста на тази гвидентна акция с пореден № 00813 става ясно, че **още на 22 ноември 1898 г., почти месец преди Софийският градски общински съвет да прехвърли притежаваните от французина Шарл Бертолюс концесии за осветлението и електричеството на столицата с решението си от 1 декември 1898 г., акционерното „Дружество за електрическите трамваи на София“ вече е било отпечатаало акции, бил е формиран акционерният капитал и са били привлечени акционери. Процес, който отнема поне три-четири месеца.**

Нищо не е от днес или от вчера. Независимо от дългата сага и странностите на процеса на отдаването на концесиите той все пак има успешен край. Факт е и няма никакво съмнение, че бъдещите концесионери, получили правата върху електрическите трамваи и

осветлението на София от французина Шарл Бертолюс, притежават необходимия капацитет и професионален опит да извършат дейностите по този проект. Така с много надежди и очаквания общината и софиянци посрещат Новата 1899 година.

ВЕЦ „Панчарево“ е пусната в експлоатация на 1 ноември 1900 г. С това се поставя началото на общественото електроснабдяване в столицата и в страната. Централата осигурява електричество за осветление на града, за електрическите трамваи, за частни абонати и за индустриалните предприятия в столицата. Когато светват първите електрически газови лампи по улиците на столицата, с много малко закъснение София заема мястото си сред другите електрифицирани европейски столици: Париж (1878), Лондон (1878),

Лисабон (1878), Виена (1879), Берлин (1882), Прага (1895).

От първите дни на 1901 г. София вече се радва на модерния електрически обществен транспорт. В самото начало подвижният трамваен състав наброява 25 моториси и 10 ремаркета (пътническите вагони, приклучени към моторисите), доставени от Белгия. Първите моториси са двусосни, с по два мотора от 18 kW, с открити платформи, а салонът е разделен на две класи – първа и втора, като първата класа е комфортно обзаведена с тапицирани с плюш седалки. Стойността на един билет първа класа е 15 ст., а за втора – 10 ст. В зависимост от дължината на маршрута цената на билетите достига до 30 стотинки.

Когато тръгват първите трамваи, техният релсов път е 21 000 м на единичен



Трамваен билет от началото на XX век. Снимката е предоставена от Станислав Колев



Развълнувани граждани фотографират първото си пътуване с трамвай. Снимката е предоставена от Станислав Колев

коловоз, а заедно с разменните линии – 23 377 м. За около година е изградено необходимото релсово трасе. Създадената организация на движението първоначално е с единичен коловоз с „гаражи“ (определени места за разминаване), без „уши“ (колело, обръщало) на крайните спирки.

Основата на релсовия път е изграждана направо върху земята, често при липса на паваж. Някъде са поставяни надлъжни бетонни блокове или са използвани железобетонни траверси, другде е нанасян дебел слой пясък. Построените линии са с междурелсие 1000 (1009) мм, а 30-те стрелки са внесени от Белгия.

Първите шест трамвайни линии са пуснати в действие от 1 януари до 15 март 1901 г.

Линия №1: Гарата – бул. „Патриарх Евтимий“ (с обща дължина 5680 м), обслужвана от 6 моториси, като разстоянието в едната по-

сока се вземало за 40 минути. Маршрутът е бил: Гарата, „Шарения мост“ (Лъвов мост), бул. „Мария Луиза“, Джамията на площад „Бански“ Баня башъ, по ул. „Търговска“ (разрушена по-късно изцяло през бомбардировките от 1943-1944), ул. „Самоковска“ (преименувана малко по-късно на „Граф Изгнатиев“), бул. „Патриарх Евтимий“.

Линия №2: „Шарения мост“ (Лъвов мост) – бул. „Патриарх Евтимий“ (с обща дължина 1744 м), обслужвана от 2 моториси, с курс на движение от 24 мин, които тръгвали от „Шарения мост“, по бул. „Мария Луиза“, църквата „Св. Крал“ (след възстановяването ѝ от разрушенията от атентата през 1925 г. е преименувана на „Св. Неделя“), по бул. „Витоша“, до бул. „Патриарх Евтимий“, където свършвал градът и започвали казармите на VI пешехотен полк.

Линия №3: ул. „Брегални-

ца“ – Ветеринарната лечебница (с обща дължина 3635 м), обслужвана от 4 моториси при 35-минутен курс. Те се движели от ул. „Брегалница“ по ул. „Пиротска“, бул. „Мария Луиза“, пл. „Бански“, ул. „Търговска“, бул. „Дондуков“, бул. „Фердинанд“ (днес бул. „Васил Левски“) до ул. „Проф. Асен Златаров“, където се е намирала Ветеринарната лечебница.

Линия №4: пл. „Бански“ – „Орлов мост“ (с обща дължина 2567 м) е била обслужвана от 3 моториси при 34-минутен курс. Маршрут: пл. „Бански“ – ул. „Търговска“ – бул. „Цар Освободител“ – „Орлов мост“.

Линия №5: пл. „Македония“ – „Орлов мост“ (с обща дължина 1462 м). По нея са се движели 2 моториси, които вземали разстоянието за 30 мин. Тръгвали от пл. „Македония“ по ул. „Алабин“, покрай бившата сграда на Софийската община на ул. „Левски“ (сега „Дякон Изгнатий“) до „Орлов мост“.

Линия №6: София – Княжево (с обща дължина 8289 м) и обслужвана от 8 моториси при 45-минутен курс, които тръгвали от бул. „Дондуков“ през пл. „Св. Крал“ („Св. Неделя“), бул. „Витоша“, ул. „Алабин“, пл. „Македония“ до Княжево.

Шестата линия, наричана дълго време „Княжевска“, е най-дългата и свързва града с любимото място за отгих на софиянци – село Княжево. През почивните дни от пролетта до есента поляните около него се изпълват с лю-

бители на природата и стават място за шумни пикници и веселби.

„Златните 20“ – така може да бъдат определени годините между 1921-ва и 1941-ва в развитието на столичния трамваен транспорт в периода преди Втората световна война.

В периода 1927-1931 г. „Главната техническа работилница“ получава необходимото техническо оборудване, организирани са специализирани отделения: инструментално, шлосерско-стругарско, монтьорско, дърводелско, бубинажно, сарашко, леярно. През 1931 г. тук е доставена и инсталирана първата в страната електрическа пещ за топене на стомана. Инженерите и техниците вече са натрупали солиден опит. По предложение и под ръководството на инж. Кардалев от бракувани шасита на моториси започва създаването на нови 12 ремаркета серия № 501-512, летни и зимни, които остават в експлоатация до началото на 60-те години на миналия век. В историята те са известни под името „Кардалевите ремаркета“.

По разработка на инж. Йордан Йорданов през 1939-1940 г. са създадени 7 изцяло нови моториси, серия 141, с желязна заварена конструкция на отделна таглига, като са използвани вносни контролери и електрически мотори, с ръчна и с електрическа спирачка. В периода 1941-1943 г. са изработени 12 ремаркета с ръчна и с въздушна спирачка и две моториси серия 32 и 33.

Огромна роля за развитието на трамвайния транспорт има инж. Иван Иванов, кмет на София в периода 1934-1944 г. Наред с приноса му в благоустройството, приемането на Плана „Мусман“ за модерно градоустройство на столицата, той полага грижи за подмяната на остарелия парк, Дирекцията за трамваите и осветлението внася нови трамвайни моториси и ремаркета MAN от Германия. Ако човек надникне в т.нар. Поемни условия (изисквания пред производителите), ще остане изумен. Новите електрически превозни средства е трябвало да отговарят на най-модерните изисквания като технически показатели, луксозен салон, дори на перденцата е трябвало да бъде избродирано „Софийска община“.

По време на бомбардировките над София през Втората световна война голяма част от трамвайния парк също е разрушен – засегнати и спрени от движение са 61 моториси и 56 ремаркета. Три от моторисите, т.нар. „цепелини“, са изцяло унищожени, други трамваи са частично разрушени. На места релсите стърчат във въздуха, разкъсани са кабелите на токопреносната мрежа. София е в транспортен колапс.

Накратко за двете концесии за трамваите и електричеството на София. Още от самото начало те са били изцяло в интерес на френските и белгийските кон-

сионери, осигуряващи им огромни печалби и ощетяващи неимоверно бюджета на Софийската община. Сазите за прекратяването им са били трудни и продължителни. Но заслугите на двама столични кметове са неоспорими – на ген. Владимир Вазов, закрил концесията за трамваите през 1927 г., и на инж. Иван Иванов за премахването на тази за електричеството през май 1941 г. Крайният резултат е относително удовлетворителен за общината – тя откупува концесията за електричеството за брутната сума от 290 млн. лева, в която влизат активите на предприятието, пропуснатите ползи и лихвата върху тях, както и всички странични разходи като тези за благоустрояване на персонала.

Историята на софийските трамваи е дълга и вълнуваща като тази на нашата столица. Белязана от възходи и падения, тя продължава и днес. Летописът ѝ ще се пише и в годините напред. И в него винаги ще заемат място трудът и отдадеността на обикновените безименни трамвайни работници, които дават животворния ритъм на живота на нашата София.

С ИМЕТО СОФИЯ

София – една от най-древните столици в Европа, има дълбоки корени – градът е тук от хилядолетия и е устоял на превратностите на времето, натрупвайки богато историческо наследство през вековете. Районът е обитаван повече от 7000 години. Следи от праисторическо селище са открити около днешния квартал Слатина и са от епохата на неолита – VI-V хилядолетие преди Христа, като мястото изкушава първите жители с близостта си до горещ минерален извор. А бързото развитие на града е свързано и с ключовото му местоположение, в което се преплитат пътища, свързващи Западна Европа с Мала Азия и Близкия изток.

През вековете градът се нарича по различни начини. През I век преди Христа тук се заселва тракийското племе серди и мястото се превръща в Сердика – „града на сердите“. Малко след римското му завоюване, след 106 година, в чест на император Марк Улпий Траян градът вече се нарича Улпия Сердика.

През годините заедно с това наименование Византийските хроникьори разпространяват и название-то Триадица. То е свързано с провеля се през 343 година в базиликата „Света София“ Сердикийски събор, на който се събират духовните водачи на християнския свят. На него е утвърдено православното учение за „Агия Триада“, което на гръцки означава „Светата Троица“.

Впечатлен от стратегическото положение на града, през 809 година българският хан Крум го завладява и го причислява към българските земи. Тогава отново се променя и името му – той вече се нарича Средец, като олицетворение на мястото му в средата на Балканите, където се събират пътища за различни точки от света.

В края на XIV век градът започва да се нарича с името, познато и днес – София. За първи път то се споменава в документ от Дубровник през 1376 година, а през 1382-ра е отбелязано и в хрисовул на цар Иван Шишман. Смята се, че името е свързано с базиликата в града, издигната върху останките на храмове от древността. Според някои разкази, тъй като базиликата „Света София“ е разположена на ключово място, постепенно хората започнали да казват вместо „Отивам до „Света София“, просто „Отивам до София“...

Според друга легенда градът е кръстен на светицата на име София от ранното християнство, която заедно с трите си дъщери Вяра, Надежда и Любов загинула мъченически. Етимологията на името ѝ е свързана с едно от определенията, давани на Иисус Христос, и е със значение „Премъдрост Божия“.

На 17 септември, когато се чества празникът на света София и нейните дъщери, се отбелязва и денят на нашата столица.

София е обявена за столица на България на 3 април 1879-а – година след Освобождението от османско владичество. Решението е взето единодушно на Първото учредително Народно събрание.

Може би понякога столичани приемаме София за даденост. Нейните улици, шумни булеварди, високи сгради и натоварен трафик са се превърнали във фон, на който преминава ежедневието ни. Потопени в ритъма на града, забравяме, че той пулсира като жив организъм – променя се, разраства се и се надгражда. А името му се превръща и в свеобразна марка. Със „София“ се открояват някои от най-емблематичните сгради тук, но също и културни, научни и технологични инициативи, фестивали, организации, улици и др. Името се превръща едновременно и в символ на принадлежност. А понякога и в удобен маркер, който показва откъде води началото си някой форклорен ансамбъл например.

В списание ЛИК поместваме някои от обектите и организациите, които са избрали да вpletат името на София и в своето наименование. Част от тях принадлежат вече само на историята, но други присъстват активно и в днешния ден.

БАЗИЛИКАТА „СВЕТА СОФИЯ“



Изглед на базиликата „Света София“ от 1954 г.
Снимка: Димитър Дейнов, БТА

Макар и през Античността да е била извън крепостните стени на града, днес базиликата „Света София“ се намира в центъра на столицата и привлича погледите на туристите с характерния меде-но-червеникав цвят на своите стени, пред които гори Вечният огън.

Първоначално тя е малка гробищна църква, но в про-

дължение на два века върху основите ѝ една върху друга се изграждат няколко църкви. Смята се, че първата е построена по времето на римския император Константин Вилики, а сградата на храма, който действа и в момента, е от началото на VI век и се свързва с управлението на византийския император Юстиниан I.

Кръстовидната базилика „Света София“ е пример за архитектура от епохата на ранното християнство. Нейният външен вид, както и интериорът ѝ са с изчистен и семпъл дизайн.

Днес под нивото на храма е разположен музей без аналог в света, който включва обширен археологически комплекс. Той разказва за осемнадесетвековната история на римския град Сердика и включва останки от улици и некропол, както и основи на по-ранни християнски църкви.

През 1930 година базилика „Света София“ е обявена за паметник на културата. От 1998 година тя отново е функционираща църква. Образът ѝ е включен и в герба на столицата, създаден от Харалампи Тачев.

СТАТУЯТА НА СОФИЯ



Статуята на София – символ на столицата
Снимка: Владимир Шоков, БТА

От навечерието на 2001 година насам в центъра на града, малко над метростанция „Сердика“, извисява 8-метровата си осанка един от символите на столицата – статуята на София. Мястото не е избрано случайно – в Античността тук е била главната западна порта на града, където през 809 година влиза хан Крум със своята войска.

Автори на монумента са скулпторът Георги Чапкънов и арх. Станислав Константинов. Статуята е поставена в чест на настъпването на новото хилядолетие и е изгра-

дена по инициатива на тогавашния кмет на столицата Стефан Софийски.

Паметникът е поставен на 12-метров пиедестал и тежи около 5 тона. Той изобразява млада жена, която в дясната си ръка държи венец от лавър и дъб – символи на триумф и дълголетие. Няколко монети лежат в лявата ѝ ръка, върху която е кацнала и сова – пре-

пратка към значението на думата „София“ като символ на знанието и мъдростта.

Върху главата на статуята е поставена корона с очертанията на крепостна стена – по този начин се е изобразявала короната и на древногръцката богиня Тюхе, която е свързана със съдбата, късмета и благоденствието на градовете.

ТЕАТЪР „СОФИЯ“



Театър „София“ през 1989 г.
Снимка: Цветан Полонски, БТА

В район „Оборище“ на бул. „Янко Сакъзов“ 23А се намира забележителната сграда на театър „София“ – най-старият и най-голям общински театър в столицата.

Той е основан през 1966 година под името „Театър на поезията и естрадата“ от 17 актьори с режисьор Леон Даниел и художествен ръководител Андрей Чапразов. От 1969 година името му се про-

меня на Драматичен театър „София“, като през тази година арх. Жеко Жеков печели конкурса за изграждане на неговата сграда. Строежът завършва през 1974 година.

След тази на Народния театър „Иван Вазов“ това е втората сграда в София, построена с предназначението да отговаря на нуждите на театралното изкуство. Отвън сградата напомня на

Фигурата на София от мед и бронз е с тъмен цвят, като лицето, короната, ръцете и пръстите на краката ѝ са позлатени.

През годините паметникът на София предизвиква противоречиви мнения, в които се сблъскват християнските възгледи и езическите символи, вплетени в лика на младата жена.

крепост. Красивата ѝ архитектура е подпомогната от варовикови каменни облицовки и декоративни релефни пластмаси. Техни автори са Благой Илиев, Емилия Николова-Байер и Азлика Илиева.

От 2021 година сградата е в ремонт, но дейността на театъра не е прекъсвала. Вече няколко сезона различни сцени в столицата приютяват трупата и новите заглавия от афиша на театър „София“.

Традиции и модерно звучене се обединяват при изграждането на репертоара на театъра. Той често гостува и на сцени извън страната, като се радва на добър прием и от чуждестранната публика.

През годините част от състава му са били талантиливи актьори като Коста Цонев, Ицхак Финци, Катя Паскалева, Доротея Тончева и Иринея Константинов, който в продължение на две десетилетия е и директор на театъра.

ГРАНДХОТЕЛ „СОФИЯ“



Грандхотел „София“ през 1969 г.
Снимка: Димитър Ангелов, БТА

Следвайки елегантната извивка на площад „Народно събрание“, в непосредствена близост до храм-паметника „Свети Александър Невски“, в сърцето на града се намира хотелът, проектиран през 1968 година от младия арх. Александър Баров и неговия екип. Някога той се е наричал Грандхотел „София“ и е бил архитектурен образец за

периода, в който центърът на столицата се преустройва след щетите, нанесени от Втората световна война, и градът придобива нов социалистически облик.

Хотелът е от висок клас и изпълнява важни представителни функции, предоставяйки пространства за официални срещи, салони за приеми, място за настаняване на чуж-

МАГАЗИН „СОФИЯ“



Изглед от центъра на София през 1989 г. – бул. „Георги Димитров“ с централни хали (вляво) и магазин „София“ (вдясно).
Снимка: Н. Маринов, БТА

гестранни делегации и туристи, изискан ресторнт и дори кафе-сладкарница. А дневният и нощният му бар – с музиката, срещите и историите, които са се случвали там, все още живее в спомените на поколения столичани.

След приватизацията на хотела през 90-те години на миналия век се променя и името му – „Радисън“, а от 2017 година е InterContinental.

Днес с името Грандхотел „София“ се нарича нов петзвезден хотел в центъра на София, който се намира на ул. „Ген. Гурко“ № 1. Той отваря врати през 2004-та и през лятото на 2024-та отпразнува 20-ата си годишнина с грандиозно парти под наслов „Две десетилетия елегантност, едно Грандпреживяване“.

На бул. „Княгиня Мария Луиза“, точно на ъгъла с ул. „Екзарх Йосиф“ срещу Централните софийски хали преди няколко десетилетия се е намирал магазин „София“ – определян като „една от емблемите на София през епохата на социализма“.

Той е бил голям представителен търговски обект, разстилащ площта си в двуетажна сграда със сутерен. Според някои източници първоначално сградата е била замислена да приюти Музея на София. Но през 1961 година, след предефиниране на пред-

назначението на пространството от музейно в търговско, там отваря врати магазинът.

През 50-те години при строежа на сградата е открита находка – Триъгълната кула на Сердика, част от крепостната стена на античния град. Когато магазинът е функционален, кулата е била експонирана в секцията със спортни

стоки.

През 1992 година Столичният общински съвет решава да закрие магазин „София“ и отново се появява предложението в освободеното пространство да се разположи Музеят за история на София. Според експерти обаче мястото не е подходящо за целта и идеята отпада.

През 2005 година Столич-

ната община продава част от сградата на испанската компания Rosa. Подобно на центровете на Rosa в други големи европейски градове като Прага и Барселона мястото не е подбрано случайно – то следва традицията да бъде в реновирана сграда на магазин, свързан с историята на страната.

МБАЛ „СВЕТА СОФИЯ“



Сградата на МБАЛ „Св. София“ през лятото на 2026 г.
Снимка: Благой Кирилов, БТА

В полите на Витоша, в квартал „Манастирски ливади“, се намира привличащата погледа със съвременния си външен вид сграда на Многопрофилната болница за активно лечение „Света София“. Първата копка на медицинския център е направена през 2006 година, а в сайта си лечебното заведение е сложило слоган „20 години МБАЛ „Света София“ – Болницата на България!“.

Над 20 отделения се нами-

рат в динамично развиващата се болница, оборудвана с над 500 легла, няколко лаборатории, операционни зали и кабинети. С грижа за пациентите е изграден и спортно-възстановителен сектор, който включва плувен басейн, сауна, солариум, фитнес зала и др. Лечебното заведение поддържа и книжарница, библиотека, ресторант и кафенета.

Сред получените отли-

чия през годините са „Златна книга“ – почетна значка за принос към развитието на българската медицина, и „Златен печат“ за Европейски мениджмънт в медицината. През 2024 година МБАЛ „Света София“ е определена за „Болница на годината“. Отличието е връчено на церемонията Spring Bright Awards, организирана от Балканската медийна асоциация.

MALL OF SOFIA



Изглед от новооткрития търговски и развлекателен център Mall of Sofia през юни 2006 г.
Снимка: Владимир Шоков, БТА

Преди 20 години – на 9 юни 2006 година, официално е открит Mall of Sofia, един от първите модерни молове в страната.

Мястото, на което днес се извисява сградата му – между бул. „Александър Стамболийски“ и ул. „Опълченска“, и преди 1989 година е било планирано да бъде търговски обект, но строежът остава незавър-

шен. В началото на новото хилядолетие обаче търговският център става факт, следвайки духа на времето. Проектът е на MooreSpeakman International и е замислен като мултифункционален комплекс, който включва търговска част, офиси, кино, подземен паркинг.

При откриването на Mall of Sofia медиите го определят

като най-големия и модерен търговско-развлекателен център в страната. Тук се намира и първият IMAX кинозалон в България, който е и един от първите на Балканите.

Още преди официално да отвори врати, цялото търговско-развлекателно пространство в мола е отдадено под наем – общият брой наематели е 130, а над 40 са компаниите тогава, които са в списъка на чакащите да бъдат представени в комплекса.

„Mall of Sofia е град в града, грандиозен проект, напълно уникален за България“, казва тогава Елиезер Егоси, главен изпълнителен директор на Mall of Sofia.

И днес комплексът е място за срещи, шопинг, работа или развлечение на столичани.

SOFIA TECH PARK



Изглед към Sofia Tech Park в столицата.
Снимка: Христо Касабов, БТА

Бул. „Цариградско шосе“ № 111 – това е „адресът на иновациите“, мястото, където се помещава Sofia Tech Park. Първият научно-технологичен парк в страната е фокусиран върху информационните технологии, науките за живота и зелената енергия.

Целта на българското гържавно дружество е да дава пример за икономика на знанието в България и региона на Балканите и да превърне Sofia Tech Park в престижна локация за световни, регионални и национални изследователи и компании.

48 компании вече са част от бизнес общността на парка, като част от тях правят първите си стъпки в своята сфера, а други са вече утвърдени в областта си.

Sofia Tech Park се състои от няколко отделни звена, сред които са:

Лабораторният комплекс, който включва 11 високотех-

нологични лаборатории, създадени със съдействието на експерти от академични институции в страната. Те дават възможност за разработване на проекти на частни компании за стоки или услуги, като целта им е да се реализират на пазара.

Иновационният форум „Джон Атанасов“ засилва ди-

алога между научните и бизнес общностите, като предоставя мултифункционално място за събития, конференции, семинари и други мероприятия.

Бизнес инкубаторът подкрепя стартиращи бизнеси и стимулира развитието на иновативни стоки и услуги.

ФОЛКЛОРЕН ТАНЦОВ АНСАМБЪЛ „СОФИЯ – 6“



През 2011 г. столичният фолклорен танцов ансамбъл „София-6“ отпразнува 35 години на сцена с танцово шоу в Зала 1 на НДК.
Снимка: Минко Чернев, БТА

Над 50 години, от 1976 година до днес, Фолклорен танцов ансамбъл „София – 6“ пише своята история. Негов създател, главен художествен ръководител и хореограф е Николай Несторов.

През десетилетията съставът има над 3500 изяви в България и повече от 250 световни участия. 12 световни титли от някои от най-големите танцови конкурси са част от поводите за гордост на фолклорните любители. Та-

лантът им носи и над 15 награди „ГранПри“ и повече от 1500 отличия у нас. Те са и трикратно златни медалисти от републикански фестивали.

Сред отличията на Фолклорен танцов ансамбъл „София – 6“ са „Златна клонка“ на Съюза на народните читалища, „Златна лира“ и „Кристално озърлие“ на Съюза на българските музикални и танцови дейци, Колективна награда „Вдъхновение“ на Съюза на организациите за любителско из-

куство-СОЛИ и „Почетен знак“ на вицепрезидента на Република България.

През 2023 и 2025 година съставът е отличен с голямата награда „Огънят на поколенията“ и „Най-добър ансамбъл на България“.

От 1996 година Фолклорният танцов ансамбъл „София – 6“ е домакин и организатор на Международния фолклорен фестивал „Витоша“, който внася цвят, емоции и настроение в столицата.

Яница Христова

ДОЦ. Д-Р ВЕНЕТА ХАНДЖИЙСКА-ЯНКУЛОВА, ДИРЕКТОР НА РЕГИОНАЛНИЯ ИСТОРИЧЕСКИ МУЗЕЙ – СОФИЯ: ТРЪГВАНЕТО НА ПЪРВИЯ ТРАМВАЙ Е БИЛО ИЗКЛЮЧИТЕЛНО СЪБИТИЕ ЗА СОФИЯНЦИ

„Тръгването на първия трамвай е било изключително събитие за софиянци. Запазени са редица спомени и много снимки от тези дни, от които освен вълнение прозира и страх от новото превозно средство“, казва в интервю за списание ЛИК директорът на Регионалния исторически музей в София доц. д-р Венета Ханджийска-Янкулова. По думите ѝ притесненията бързо отшумяват и трамваите се превръщат в основен „двигател“ в развитието на града.

Доц. д-р Венета Ханджийска-Янкулова е избрана за директор на Регионалния исторически музей

в София през 2017 година. Тя е археолог, който има зад себе си дългогодишна практика на терен. Освен това доц. Ханджийска-Янкулова преподава в Катедра „Култура, историческо наследство и туризъм“ към Университета по библиотекознание и информационни технологии. В Софийския университет „Св. Климент Охридски“ тя води специализиран курс на студенти от специалност „Археология“. Пред списание ЛИК доц. Ханджийска-Янкулова споделя кои са ключовите събития в историята на столицата, разказана през експозициите в Регионалния исторически музей, както и кои артефакти от техния фонд впечатляват най-силно съвременните посетители. Тя коментира и какви са предимствата и рисковете, свързани с развитието на дигиталните технологии и виртуалната реалност. Като съвет към туристите, които за първи път посещават София, тя би препоръчала да видят града отвисоко, от Витоша. „Малко са градовете, които предлагат такава гледка“, смята директорът на Регионалния исторически музей в София.

По думите ѝ София и днес продължава да се развива като съвременен европейски град, особено що се отнася до многобройните и разнообразни културни събития. „Домакини сме на международни фестивали и панаири, на грандиозни концерти. Младите хора са все по-активни и се включват в живота на града“, подчертава доц. Ханджийска-Янкулова.



Директорът на РИМ-София доц. Венета Ханджийска-Янкулова
Снимка: Христо Касабов, БТА

Доц. Хангжийска, кои са ключовите събития в историята на столицата, разказана през експозициите в Регионалния исторически музей?

– Първият акцент в експозицията са свидетелствата за най-ранните обитатели на софийското поле – жителите на раннонеолитното селище Слатина-София. Най-богатата е археологическата колекция, свързана с Улпия Сердика, първия градски център на територията на днешна София, основан като такъв в началото на II в. Оттогава до днес градът се разраства и развива активно – освен важен от стратегическа гледна точка най-вече поради местоположението си, той е и значимо търговско средище през Средновековието, османския период и Възраждането. Периодът на Късното средновековие е представен основно чрез християнското изкуство, съхранено в многобройните манастири от Софийската Света гора. Разбира се, най-впечатляващо и с най-много експонати е показано времето след обявяването на София за столица. Градът се развива много бързо и успява да добие осанката на европейска столица само след няколко десетилетия.

Кои артефакти от миналото впечатляват най-силно съвременните посетители?

– Предполагам, че всеки посетител има свой любим артефакт. Много от тях се впе-

чатляват от изяществото на Ваза Диатрета – луксозна чаша от цветно стъкло от Античността. Находката от Казичане – три купи от злато, бронз и керамика, е загадъчно мистична. Разбира се, златната каляска в стил „Луи XIV“, подарена от френския двор за първата сватба на княз Фердинанд, която е единствена по рода си в България, както и станалите предмети от „Царската колекция“ – златното бюро, часовникът, мерцедесът, сребърните птици.

Освен централната сграда още няколко обекта са под ръководството на музея. Кои са те, как ги стопанисвате и с какво те привли-

чат туристите, а и самите софиянци?

- Да, музеят се грижи за няколко исторически и археологически обекта в града, като част от тях са и неговите филиали. Те са:
 - Археологическото ниво на базиликата „Св. София“
 - Археологически парк „Западна порта на Сердика“
 - Късноантичен мавзолей в квартал Лозенец
 - Триъгълна кула на Сердика
 - Комплекс „Антична Сердика“
 - Гробница-мавзолей на княз Александър I Батенберг
 - Експозиция за национално помирение в Гарнизонното стрелбище
 - Паметник на Незнайния воин



Сградата на Регионалния исторически музей – София
Снимка: Милена Стойкова, БТА

Поддръжката на обектите е трудна и изисква освен специфични познания и много средства, които често не достигат. Разбира се, много важна тук е и отгадеността на хората, които се грижат за тях. Активно развиваме разнообразни дейности, които да привличат посетители – временни изложби на различни теми, специални събития по повод празнични дни (Ден на София, Нощ на музеите, Ден на будителите), образователни ателиета, включване в експозициите на дигиталните технологии. Особено се гордеем, че сме първият музей в България, който активно адаптира експозицията си за хора със специфични потребности – незрящи, глухи, дислектици. Това е нашата инициатива „Достъпният музей“, която даде пример и за много други музеи в страната да работят повече в тази насока. Образователните ни програми, насочени към деца и по-малките ученици, също вече са разпознаваеми сред софиянци.

През тази година се навършиха 125 години от тръгването на първия трамвай в столицата ни. Запазено ли е нещо от онзи момент в архивния фонд на музея, а и въобще за това типично за София транспортно средство?

– Тръгването на първия трамвай е било изключително събитие за софиянци. Запазени са редица спомени и много снимки от тези дни, от кои-

то освен възмущение прозира и страх от новото превозно средство. Тези притеснения отшумяват бързо и трамваите се превръщат в основен „двигател“ в развитието на града. В нашата експозиция представяме реплика на трамвай от началото на века, в който посетителите може да седнат и да се потопят в тези времена.

Електрическият транспорт дава шанс на София да бъде модерен европейски град, изпреварвайки дори много други столици на континента. Доколко и как по ваша преценка успяваме днес да сме в крак с актуалните тенденции в градската култура?

– Смятам, че София определено и днес продължава да се развива като съвременен европейски град, особено що се отнася до многобройните и разнообразни културни събития. Домакини сме на международни фестивали и панаири, на грандиозни концерти. Младите хора са все по-активни и се включват в живота на града.

Музеят е разположен в една от най-красивите и емблематични сгради в София – бившата Централна минерална баня. Какво е вашето мнение за инициативата тя да бъде възстановена като балнеолечебен център и минерална баня със СПА процедури за обществено ползване? Как това ще се отрази на музея?

– Този въпрос вече почти десетилетие стои на дневен ред, като неговото решение все още е на ниво обсъждане на идеи. Създаването на балнеолечебен център в северното крило на сградата на старата баня реално е предвидено още когато е започнало преустройството на част от сградата и превръщането ѝ в музей. С течение на времето и явно и липсата на достатъчно средства така и не се стига до реализирането на този проект. Реално възстановяването на първоначалните функции на сградата в северната ѝ част, разбира се, вече в съвременните измерения на балнеолечебен и/или СПА център, не би засегнало дейността на музея. Това, за което ще настоява нашият екип, ако започне проектирането на подобен център, е изграждането на нови пространства в рамките на сградата (за което има реална възможност) за нуждите на музейния фонд.

Развитието на дигиталните технологии и виртуалната реалност какви предизвикателства носи за музеите днес? И какви са предимствата и рисковете, свързани с него?

– Стараем се да сме в крак с времето и да включваме дигиталните технологии в дейността си. Предимствата определено са много. Това, за което трябва да се внимава, е загубата на мярка, на



Макет на първия трамвай, тръгнал в столицата през 1901 г., разположен в сградата на РИМ-София.
Снимка: Благой Кирилов, БТА

достоверност. Именно тук е основната роля на музейния експерт, който трябва да прецени докъде са фактите и докъде да се простира фантазията, когато представяме миналото. Именно този подход стои в основата на създадените от нашия екип заедно с експерти по дигитални технологии виртуална реалност в Триъгълната кула на Сердика и интерактивните игри в зала „Наследствата на древността“.

Кои послания от древното минало на София може да навизират нейното развитие в бъдеще?

– Нашите предци не са ни оставили своите послания от далечната древност, но едно по-скорошно такова, мисля, че определено може да посочи как градът да се развива в бъдеще – „Расте, но не старее“, посланието от герба на София. Символите на герба сами

говорят какво трябва да пазим (миналото, природата), за да продължим да съществуваме като общност.

Какви съвети бихте дали на туристите, които за първи път посещават София? Кое задължително трябва да видят в града?



Между седалките на първия трамвай в София, пресъздаден в музея на града.
Снимка: Благой Кирилов, БТА

– Може да прозвучи странно, но бих ги посъветвала да видят града отвисоко, от Витоша. Малко са градовете, които предлагат такава гледка.

Кои места, сгради, произведения може да накарат столичани да изпитат гордост, че живеят в този град?

– Разбира се, те са много и всеки има свои предпочитания. Ако говорим за места, пак бих се обърнала към Витоша, която се издига величествено в непосредствена близост до нас. У мен понякога буди страхопочитание. Сред сградите най-любима ми е тази на Народния театър, който освен с архитектурата си впечатлява и с историята и личностите, свързани с него.

ЖЪЛТИТЕ ПАВЕТА В СОФИЯ*



Бул. „Цар Освободител“ пред сградата на Народното събрание – едно от най-емблематичните места в столицата, запазило своите жълти павета.
Снимка: Христо Касабов, БТА

След Освобождението на България и избирането на София за столица започва ускорен процес на модернизация на 14-хилядния ориенталски град. Градската управа се отнася с особено внимание и към благоустрояването на София. На мястото на старите криви, кални и задънени улици се появяват новите павирани улици и булеварди. За целта се отпускат значителни суми. Първоначално се използва каменен паваж, а асфалтовите настилки са отхвърлени от Общинския съвет като неподходящи по мнението на голямата част от тях. През 1907 г. чрез търг се определя дружество „Изида“ за изпълнител на паважните дейности. Взема се и решение за полагане на керамични настилки около Двореца, Народния театър

и други централни места в столицата.

Жълтите керамични павета са произведени в Австро-Унгария. Те са направени от варовит мерзел, известен в родината му като „марга“ и се добива в една-единствена кариера до Пещи. Технологията включва изкопаване и изсушаване на материала, смилане на прах, формуване и изпичане в специални пещи при 1300 градуса по Целзий. Този паваж има практически вечна якост (два пъти по-висока от гранитните павета, с четири пъти по-малко влагопоглъщане и изтриване), лесно се мие и чисти, добре отразява светлината. Недостатък е сравнително високата стойност и твърде голямата гъвкавост, която води до голяма хлъзгавост при дъжд и сняг.

Със своите естетически

достойнства жълтите павета на столицата са се превърнали в една от неговите емблеми. През 1934 г., почти четвърт век след поставянето им, инж. Иван Иванов (най-успешният столичен кмет) в обстоен доклад разглежда историята на благоустройствената дейност в София и оценява високо поставянето на керамичния паваж. Макар да създават някои неудобства, те са обичани от столичните граждани, които сържат запазването им като една от забележителностите на града.

Със Заповед № РД 9Д – 4 от 09.02.2016 г. на министъра на културата жълтите паважни настилки на София са декларирани като урбанистична и архитектурно-строителна единична недвижима културна ценност от местно значение.

* Текстът е предоставен за публикуване от Столична община

ИНЖ. ИВАН ИВАНОВ В ПОСЛЕДНОТО СИ ИНТЕРВЮ: РИЛСКИЯТ ВОДОПРОВОД ШЕ ЖИВЕЕ МИЛИОНИ ГОДИНИ

10 години 3 месеца и 15 дни – това е периодът, в който инж. Иван Иванов заема поста кмет на столицата – от 25 май 1934 до 9 септември 1944 година. Определят управлението му като „10 златни години за София“.

Иван Иванов е роден на 2 юли 1891 година в Сливен. Завършва началното си образование в Стара Загора, а след това заминава да учи в София и се записва във Военното училище. Когато е на 18 години обаче, го напуска и се насочва към професията на инженер. През 1910 година вече е студент по хидроинженерно строителство в Мюнхенския технически университет, а престоят му в Германия се оказва и съдбовен, тъй като там открива голямата си любов – Матилда Хинце, с която по-късно създава семейство и има три дъщери.

През 1920 година Иван Иванов е назначен за заместник-началник на службата за водоснабдяване на София, а пет години по-късно е назначен за директор на Дирекция за строителството на водопровода „Рила – София“. Заради приноса му ген. Владимир Вазов, кмет на София в периода 1926-1932 година, го нарича с прякора Рилски, а постигнатото определя като подвиг.

Трудът и успехите повишават популярността на инж. Иванов, който с постановление на Министерския съвет и Указ 210 на цар Борис III през май 1934 година е назначен за кмет на София. На този пост той се доказва като талантлив визионер, който мисли за бъдещето и за развитието на града. Макар и управлението му да преминава в тежко историческо време, беязано от набиращата мощ Втора световна война, София успява да придобие европейски облик и да получи много от придобивките, които са повод за гордост на софичани и днес.



Кметът на София инж. Иван Иванов през 1934 г.
Снимка: БТА архив

В този период към територията на града са присъединени селата Бояна, Горна баня, Драгалевци, Дървеница, Красно село, Княжево, Надежда и Слатина. Строят се и редица административни сгради, които оформят визията на столицата – Съдебната палата, Народната библиотека, сградите на Българската народна банка и Министерството на вътрешните работи, Централната сграда на Софийския университет, зала „България“, Музикалният театър, сградата на Столична община и др.

По време на управлението на инж. Иванов всички улици в центъра са павирани, а градът масово се озеленява и по централните булеварди са засадени кестени. Освен това коритата на Владайската и на Перловската река са облицовани с камък. Открита е и къпалнята „Мария-Луиза“ – един от символите на града и до днес.

Иван Иванов преживява тежко разрушенията след бомбардировките през 1944 година, тъй като за една нощ много от постигнатото в 10-годишното му управление на града се превръща в руини, а част от разрушенията остават невъзстановени.

След края на Втората световна война инж. Иванов е обвинен, че е германofil и въпреки исканията за разстрел Народният съд му налага доживотен затвор. Въпреки присъдата той продължава да работи по проектирането на язовир „Бели Искър“ – естествено продължение на Рилския водопровод. Язовирът се намира в подножието на Връх Мусала, на 60 км от София, и осигурява около 20% от питейната вода на столицата.

Язовир „Бели Искър“ е завършен през 1945 година, а година по-късно присъдата на инж. Иванов е отменена. След освобождаването му усилията на бившия столичен кмет са насочени в създаването на язовир „Искър“ – най-големия язовир в България и основен водоизточник на София днес.

На 20 юни 1965 година, след тежко боледуване, на 73-годишна възраст Иван Иванов си отива от този свят.

В последното интервю, което дава приживе, си спомня моменти от изграждането на Рилския водопровод и целта, която го е водила тогава – това е съоръжение, което ще направи живота на хиляди софичани по-добър и ще остане за вечността.

Интервюто е предоставено на списание ЛИК от настоящия кмет на Столичната община – г-н Васил Терзиев. След редакция в изданието споделяме избрани акценти от изказванията на инж. Иванов.

ПЪРВИТЕ РИМСКИ ВОДОПРОВОДИ НА СОФИЯ

София е, както знаете, старо селище. Траките са го основали и първото му име е било Сердика. По-късно римляните са направили тук едно укрепено селище и са издигнали бойни стени. Държали са тук голям гарнизон, защото Сердика се намира действително на централно място на Балканския полуостров, на кръстовището на едни от най-важните пътища от Запад към Изток

и от Юг даже към Север.

Разбира се, като всяко селище римляните е трябвало да се погрижат за водоснабдяването. И ние сме свидетели на многото останки, които се намират сега при разкопаването на центъра на София именно в средището на този римски кастел, че е имало водопровод, чието начало е откъм Витоша.

Витоша е била главният из-

точник за водоснабдяване на София – не само в римско време, но и по-късно. За това свидетелстват даже и имената на някои от изворите, които се намират над Бояна (...) Единицата от изворите, най-големият, и сега се казва Римска глава (...) Оттам при разкопаването се намериха стари водопроводни тръби, които са водили право до града...

След като София става столица на България и населението почва бързо да расте, трябва да се помисли за един по-хигиеничен начин за снабдяване на София с вода. И тогава по покана на правителство е дошъл у нас един руски инженер – Кубасов, който е направил изчисление за мрежата, модернизирал я, правил резервоара под Бояна, хваща изворите вече не с тези каменните, а с чугунени тръби и с чугунена голяма тръба е докарана водата в София, вече разпределена правилно, за да може да обхване цялата площ. Това така е останало до 1907 година.

София се канализира в това време. И нуждата от вода нараства извънредно много (...)

И тогава е замислено да се вземат водите пак от Витоша,

обаче от горния слой – от платото (...) Обаче се оказало, че водите са много колебливи. Пролетно време, когато започват да се топят снеговете, реките са буйни и дават много вода, обаче в късна есен и зимно време, когато започват силните студове, цялото плато горе замръзва (...)

След като са построили този водопровод през 1902 година, водата в София вече се е увеличила – станала е 110-120 литра на човек...

Но градът расте. София нараства бързо. От 1910-1912 година вече е един доста голям град с около 120-130 хиляди души. И водите лека-полека започват да не достигат... Ето защо започват да се правят проучвания откъде да се взимат води, като на първо време се е мислило все още да се използва витошката наличност

ПРОУЧВАНЕ НА РИЛА

(...) Тогава се повдигна и въпросът защо да отиваме на Рила, когато водите от Рила идват до София, нали? Чрез Искър минават близо до София – на 7-8 км. Не може ли от Враждебна и прочие да вземем подпочвени води? Аз направях тогава проучване и установих, че за да вземем тези води, които са по количество много несигурни и замърсени, защото са плитки, и да ги качим в София с помпи – това е много скъпа работа. И че имаме повече сметка да отидем, макар и по-далеч, да докараме водата гравитачно. И при привеждането на водата от тая голяма височина в Рила – от 1500 метра до 500 метра, значи 1000 метра денивелация ще спе-

челим, електрическата енергия, която ще добием едновременно с прекарването на водата, ще бъде допълнително перо и ще компенсират така в близко време разходите, които се правят, макар и по-големи, отколкото тези малки разходи, които ще направим тук, обаче експлоатационните разходи от изпомпването на водата са постоянни и вечни. Докато онези ще намаляват, тези най-много ще дойдат на едно ниво и ще се стържат толкоз (...)

Тогава Общинският съвет възприе тази идея, защото нуждата вече беше много голяма, крещяща. И са решили да се почнат проучванията. С проучването бях натоварен аз като ръководител.

на вода и именно да се вземе Владайската вода, голяма част от която е оставала неизползвана.

Но дойде войната тогава, спомнете си, от 1912-1913 година, дойде и голямата война през 1917-1918 година и нищо не се направи. Градът изпитваше, ако си спомняте, страшна нужда за вода.

Този каламитет беше така голям, че болници, ресторанти, хотели оставаха с дни без вода. На население се даваше на норма вода, нощно време някои високи квартали получаваха само по няколко часа вода, изобщо – положението беше много бедствено в това отношение.

Така че, когато се свърши голямата война, от 1919 година започна да се поставя този въпрос остро за разрешаване.

Събрах млади инженери – познати и добри. Започнахме най-напред на карта да решим този въпрос – как ще мине трасето, къде ще мине, кои води ще се хванат, колко пари ще струва. Така, теоретично най-напред. И след като се установи, че е rentabilно това предприятие, направих голям доклад до Общинския съвет, с който искахме вече да се почне да се проучва окончателно на място самият водопровод. Общинският съвет възприе тази идея и проучването се започне през 1919-1920 година.

Общинският съвет взе решение да се строи. Сега, вярно е, че голям проект беше това.

Защото най-напред е дължината – Рила стои около 60 км от София. Между Рила и София имаме грамадни препятствия – височини, планини, долини (...)

Точно трасето, което е избрано, има най-доброто решение от гледна точка на терен, на водене на линията (...) Трасето беше по всяко отношение изучено и избрано много правилно.

София, 2-5 юни 1934 г. Посещение на белгийска кралска мисия в България. Мисията, придружена от кмета инж. Иван Иванов, присъства на демонстрация на пожарникарите в София. Снимка: БТА архив



ПЪРВИЯТ ЕТАП – ЧАСТТА ОТ БИСТРИЦА ДО СОФИЯ

Кмет по това време беше генерал Владимир Вазов – един много благороден човек.

Когато пуцахме първия път водата от Бистрица, събраха са гостите на резервоара при Семинарията да чакат водата. Хубаво, но големите канали, големите тръби, докато се напълнят, минава много време. Взеха да губят хората търпение.

И тогава Вазов ме извика и каза: „Абе Иванов, да не сте събрали нещо? Да не сте направи-

ли голяма грешка, да сте дали обратни наклони негде и да не може да дойде водата?“ Викам: „Накайте, ще дойде.“

Тя се пълни, пълни, пълни, докато дойде. Тя беше дошла вече в Бояна, в Симеоново.

Но тръбопроводът от Симеоново, докато се напълни, мина доста време (...)

Подир четвърт час, след около 20 минути, водата шурна в резервоара.

И генералът ми вика: „Браво, бе!

Водата дойде!“

Рекох му – ние каквото правим, го правим както трябва – с измерване, контрол. Всичко това вече е направено с най-фина денивелация, с най-фин нивелмант. Защото в канала на хиляда метра, на един километър, има един метър падение. Можете да си представите колко точно трябва да се работи, за да може всичко това да върви правилно.

ОТКРИВАНЕТО НА РИЛСКИЯ ВОДОПРОВОД

Откриването на водопроводен фонтан и след като имаше обичайните молебени и прочее, беше открит водопроводът с отваряне на един кран. Рукнаха и бликнаха нависоко бистри-

те струи на Рила. Народът се весели, беше доволен и целият град ликуваше, защото действително се сдоби с богатство за здраве и за благосъстояние.

ИЗТОЧНИК И НА ЕЛЕКТРОЕНЕРГИЯ

Водите на Рила, идвайки от такава голяма височина, са използвани в две големи централи. Първата централа, която тогава беше замислена, е тази при Мала Църква – с пад от 304 метра водите на Белия и на Левия Искър произвеждат енергия за 10 000 кВт мощност.

Вторият пад се образува тук, при Симеоново – т.е.

старият пад от първото стъпало – Бистрица, той е 472 метра и всички води, преди да дойдат в резервоара при Семинарията, минават през турбините, произвеждат енергия, отдават светлина и енергия за работа на индустрията и на населението и тогава долазват водите за пиене и разпределение в резервоара и оттам в града.

ЯЗОВИР „БЕЛИ ИСКЪР“

Пролетно време и късно до лятото, до есента даже от Рила се черпят към 2 кубика вода, както казах, което прави към 106, 180 до 200 хиляди кубика в денонощието. Обаче през зимата тези води спадат – 600 или 700 литра по-малко. Това наложи като трети етап вече да се започне изграждането на язовира „Бели Искър“, който да задържи голяма част от пролетните води и да се допълва недостигът, който се явява в късна есен и през зимата. (...)

Ние се консултирахме по въпроса за язовирната стена с германски специалисти (...)

За голямо съжаление, в късо време след като започна строежът на язовира, започна и Втората световна война. Това докара известни трудности в изпълнението на работата, защото липсваха работници, липсваха материали и прочие. Във всеки случай строежът на този язовир, който е на 1800 метра височина в Рила, се извършваше в много трудни климатични условия – рано настъпване на зимата, дълбоки студове, големи снежни навявания, късно започване на затоплянето и възможност за работа. Работи се едва около 6-7 месеца в

Едновременно с докарването на водите беше разширена и мрежата на града, защото иначе водите не могат да бъдат поети. И дори сега, в този момент, мрежата на града не е достатъчна, за да побере всичките води от Рила, които идват в по-голяма част от годината.

годината.

И все пак, макар че липсваха материали, доставките на цимент бяха много ограничени поради нуждите на войната и за военното време, доставките от странство също така бяха затруднени, липсваше работна ръка – въпреки това този язовир в голямата си част беше завършен. След 9 септември 1944 година бяха останали да се завършат около 20 хил. кубика бетон и да се направи зидарията. Тази работа се завърши едва през 1945-1946 година. През 1946 година езерото се завири и се пусна вода за водопровода.

ЗА КАЧЕСТВОТО НА ВОДАТА

Трябваше да изучим качеството на водата от биологична, от хигиенна гледа точка.

За това ни помогна много проф. Петков. Той е неумо-

рен възрастен ботаник.

Скиташе в планината с нас и изучаваше всяко изворче, всяко езеро – флората, фауната и прочие. И даде заключителен до-

клад, че водите са много сладки, добри, качествени и т.н. Успоредно с това се извършваха и химически, и бактериологически наблюдения.

ВОДОПРОВОД ЗА МИЛИОН ГОДИНИ

Строителната дирекция на водопровода имаше задача да следи, да дава планове, да дава точно всичко, което трябва да се направи. И да се следи, защото изпълнението на работата да става много добре.

Трябва да кажа, че нашата контрола беше в това отношение действително много затегната, много дисциплинирана. Благодарението на това водопроводът ще живее милиони години, както се казва. Дълго време ще живее.

Столетие ще живее.

(...) Защото водопроводът ще трябва да преживее и нас, и вас, и още стотици други, значи трябва да се строи както трябва (...)

Скоро, като се включваше сега централата „Бели Искър“ със стария водопровод, стана нужда да се прекъсне за известно време водата от Бели Искър към „Бели Искър“. И големият тунел от 3200 метра беше свободен и можахме да го проходим. Не само аз, но и много отидоха

да го видят от строителните организации сега, за да видят как се е строило едно време. И да видят един тунел, който е правен преди 25-30 години вече и е оставен да се намира в това положение, в което е направен при пускането. Нито капчица вода няма застояла нигде! Всичко се изтича. Мазилките – правилни, профилите – правилни. Ни пукнатина, ни нищо...



Строежът на язовир „Бели Искър“ през 1943 г.
Снимка: БТА архив

София в архива на Българската телеграфна агенция

Архивът на Българската телеграфна агенция съхранява новини от създаването на агенцията през февруари 1898 година до днес. Част от информационния поток често са и съобщения и репортажи, които разказват за София – столицата на България, която, както твърди девизът ѝ, „расте, но не старее“. През десетилетията градът се развива, обогатява и надгражда в различни посоки – от градоустройството и архитектурата през инфраструктурата до иновациите, които са част от облика му днес.

В списание ЛИК помещаваме акценти от малка част от новините, публикувани в бюлетините и емисиите на БТА, в които се описва развитието на София и любопитни факти около нейната история.

1903

„Тая зарань се извърши тука тържественото осветение на Майчиния дом, който носи името на покойната княгиня Мария-Луиза. Този дом е първата от този род болница в България и е основан от покойната княгиня“, съобщава БТА от София на 19 ноември.

На осветението присъстват Негово царско височество князът и Нейно императорско и кралско височество ерцхерцогиня Клотилда, заобиколени от духовенството, дипломатическото тяло, министрите, сановниците на Двореца и всички висши граждански и военни чиновници. „Нейно императорско и кралско височество ерцхерцогиня Клотилда положи своя подпис върху осветителния акт при подписа на Господаря“, допълва още новината от геня.

1914

На 9 януари БТА пише, че по време на пребиваването

си във Виена царица Елеонора е приела председателя на австрийския „Червен кръст“ – граф Траун, и му изказва своите благодарности за значителната помощ, дадена на българската армия от „Червения кръст“ през войната. „Царицата, която има намерение да основе в София училище и дом за милосърдни сестри от българския „Червен кръст“, посети онзи ден училището и дома на милосърд-

ните сестри от австрийския „Червен кръст“, допълва още публикацията.

1916

На 2 януари БТА цитира новина от Берлин, в която пише: „Тази заран тръгна първият балкански трен от Берлин за Цариград през Виена, Белград и София.“

На същия ден вестниците във Виена обнародват ста-



София, 2-5 юни 1934 г. Посещение на белгийска кралска мисия в България. М. Дюпон и С. Стоилов отиват в царския дворец с карета с конен впряг.
Снимка: БТА архив

тии, с които поздравяват първия балкански трен, който показва колко естествен е съюзът между държавите от Северно море до Персийския залив. „Нашата монархия, България и Турция, които защитиха заедно жизнените си интереси, застрашени от общия неприятел, и спечелиха заедно и едновременно паметни победи, очакват и се надяват, че създадената през войната връзка ще остане и след нея и че заедната икономическа работа ще ги сближи още повече“, пише още в съобщението.

1917

На 5 януари БТА предава от Цариград, където Камарата гласува единодушно турско-българска пощенска телеграфна и телефонна конвенция, подписана на 17 април 1914 година и ратифицирана със закон от 14 октомври същата година. Камарата гласува също закон, с който на компетентния министър се позволява да подпише с България съглашение, с което изменя чл. 19, отнасящ се до постройката на телефонна линия Цариград-София и продължаващ срока за довършване на линията една година след свършването на войната.

1919

На 15 август БТА публикува статия със заглавие „Българите по оценка на един гръцки депутат“, препечатка от атинския вестник „Неа Елас“

от края на юли. Тя започва с думите „Публикуваме следната характеристика на българите като държава, народ и нация. Интересно е да знаем с кого имаме работа в бъдеще. Не е в интереса ни да подценяваме враговете си. Авторът, народен представител в гръцката камара, се показва такъв, който се вдълбочил в духа на българската нация.“

„Народният музей в София е една бедна колекция от работи на византийското или гръцко-римското изкуство, и то от немного напредналото време. За да бъде човек справедлив, трябва да каже, че музеят притежава една добра номизматическа сбирка от гръцки, трако-македонски стари монети“, пише авторът. По думите му културното движение на българите започва от 1878 година, когато се освобождават от турското иго. „Оттогава насам българите наистина достатъчно напреднаха“, посочва той.

„София има изглед на европейски град с хубава железопътна станция, чудесна общинска баня и отличен парк, голяма катедрална църква, театър, хали, пазари, които лъщят от чистота“, допълва още авторът на статията.

1924

На 21 октомври БТА припомня статия по външни събития, появила се в парижкия вестник „Л'Енформацион“, 2-н Жан Жорж, като говори за френската балканска политика, казва между друго следно-

то: „Отбелязахме със задоволство постигнатото в Женева между Гърция и България споразумение за малцинствата, което предвещава една ера на подобрение отношенията между двете страни. Франция също ще трябва да направи усилия, за да възстанови приятелството и доверието между Белград и София. Ние не сме имали досега една остатъчно методична и ясна българска политика. Ще имаме много работа с този смел, трудолюбив и пестелив народ, чиито интереси съвпадат с неговото желание за мир и който пръв между бившите неприятели даде доказателства за своята искреност при изпълнение на договора. София е един отличен стожер за маневриране на Балканите. Чест ще бъде на французката политика, ако улесни българското правителство при възобновяване на сърдечните отношения с неговите съседи от Малкото Съглашение.“

1925

На 18 април БТА цитира новина от Париж, в която се посочва, че всички вестници публикуват телеграми от София за зверския атентат в църквата „Св. Неделя“ и най-подробно коментират това събитие, като порицават аграро-комунистическите деяния и большевистката пропаганда и изказват съжаленията си за невинните жертви.

Вестник „Фигаро“ резюмира борбата против комунизма и отбелязва, че 2-н Цанков е

дал вече многобройни доказателства, че той ще съумее със своята енергия да вземе всички необходими мерки, за да гарантира сигурността на своето отечество от предизвикателствата на червения и зелен интернационал, пише още в публикацията от геня.

На 15 декември Столичното централно общинско управление съобщава: „В миналото се е предполагало да се пуснат в движение директни коли по линията Пирот – Подуене, за която цел се предприе постройката на двойна линия по ул. „Църковна“. Понеже тя се привърши и пробните резултати се оказаха добри, Дирекцията на трамваите е наредила до 14-и този месец следното разписание на трамвайните линии: Гробища – Св. Неделя – 3 коли; Пирот – Подуене – 11 коли; Гара – Гробища – 7 коли; Гара – Св. Неделя – 2 коли; Захарна фабрика – Св. Неделя – 2 коли; Княжево – 8 коли; Военно училище – Св. Неделя – 3 коли; Арсенала – Св. Неделя – 4 коли.“

1926

В публикация от 16 януари се посочва, че Дирекцията на трамваите и осветлението опровергава съобщението на някои софийски ежедневници, според които трамвайните билети щели да се печатат занаятчийски в странство.

Дирекцията се заминава със средствата, които трябва

да се предприемат, за да не могат занаятчийските билети да бъдат фалшифицирани.

1928

На 7 февруари БТА цитира публикация от Италия, в която се посочва, че две периодични издания от Рим и Милано поместват телеграми от София, в които се съобщава за взетия от италианците търг за построяване на Рилския водопровод.

1929

„Българската делегация пристигна снощи в Познан“, цитира на 9 септември Полската телеграфна агенция. През този ден българските екскурзианти посещават правителствения павилион на изложбата в Познан. Представителите на българските индустриални среди присъстват на конференция за въпроса за полско-българските търговски отношения. Сред тези, които държат речи, са и подпредседателят на Софийската търговска камара г-н Танев, главният редактор на вестник „Утро“ и кметът на София г-н Вазов.

1930

На 25 септември тричленна българска комисия от хигиенисти пристига в Будапеща, за да установи с директора на хигиеническият институт в града окончателните планове

за подобен институт, който се проектира да бъде създаден в София.

1932

На 17 август в присъствието на председателя на републиката на аеродрома във Варшава тържествено се открива въздушната линия Варшава-Вилнюс-Рига-Талин, цитира БТА новина на Полската телеграфна агенция. Министърът на съобщенията г-н Кюн подчертава, че новата линия представлява естественото продължение на линията Солун-София-Букурещ-Варшава и че тя е най-дългата линия на Европа – 2700 км, съединяваща б приятелски държави.

1933

Новина от 19 юни оповестява резолюции, взети от Подкомисията за съобщенията на Балканската конференция, която заседава в София от 15-и до 17-и този месец и която е с участие на делегати от всички балкански страни.

В публикацията се посочва, че за да се постигне завършването и свързването на пътищата от международен интерес, които минават през балканските страни, подкомисията предлага да се считат като големи междубалкански артерии от първостепенна важност, като съединяващи балканската мрежа с големите пътни мрежи на Европа и които ще трябва да бъдат построени под формата на полуавтомобилни пъ-



София, 22 август 1932 г. Пазарен ден в столицата.
Частната стопанка Надя Рашкова предлага на гражданите пресни зеленчуци.
Снимка: Виолета Попова, БТА

тища. Сред предложенията е и пътят Постумия (и Суботица) – Белград – Цариброд – София – Цариград.

1934

На 27 септември БТА цитира новина от Белград, в която се посочва, че Техни величества кралят и кралицата на Югославия заминават в 11 часа и 56 минути за София, за да направят посещение на българската царска двойка.

На 29 септември БТА цитира новина от Париж, в която се казва, че вестник „Тан“ посвещава уводната си статия на посещението на югославянските владетели в София. В нея между другото се казва: „Засилвайки сближението си с

България, Югославия действа в съгласие със своите съюзници от балканското споразумение. Всяко подобрене на отношенията между София и Белград ще се отрази благотворно и върху отношенията между София, от една страна, и Букурещ, Анкара и Атина. По този път България ще може да стигне сигурно до присъединяването си към Балканския пакт, което е силно желано от всяка гледна точка и за което тя трябва да може да даде свободно своето съгласие в подходящия момент, без да накърни своето достойнство, своята независимост и националния си живот.“

1935

В новина от 21 септември от Варшава се посочва, че Осмият конгрес на Международната федерация на техническия и професионалния печат е приключила работата си. Г-н Огюст Боск, председател на френската секция, е избран за председател на федерацията. Идният конгрес ще бъде свикан в Париж. Конгресът решава да създаде в София международна библиотека на техническия печат, съобщава още новината от геня.

1937

На 30 март БТА цитира новина от Белград, в която пише, че югославските вестници отбелязват успеха, постигнат от правителството на г-н Кьосеиуанов в общинските избори в София и в Софийската област. По този случай те обнародват коментари и дописки, в които подчертават значението на този успех за правителството – успех, който показва, че народните маси са враждебно настроени спрямо бившите партии. Вестник „Време“ помества по този повод специална дописка от София и уводна статия, в която казва: „Г-н Кьосеиуанов имаше право, когато заявяваше, че вчера се привърши мачът между правителството и опозицията, мач, следен от народа с голям интерес. Касаше се да се узнае дали българският народ е желаел да се върне отново към старите партийни безпътици или



София, 12 Март 1953 г. Изглед от центъра на София – поглед към Централни хали и бул. „Георги Димитров“.
Снимка: Симеон Ненов, БТА

г-н Кьосеиванов имаше право, когато твърдеше, че българският народ желае само вътрешен мир, понеже е осъдил старите партии поради тяхната безплодна дейност. Прочее, борбата се водеше не против демокрацията, но за старата или за новата политическа техника.“ По-нататък вестник „Време“ казва, че опитът на г-н Кьосеиванов е един голям успех за българския министър-председател, понеже в София „опозиционно гнездо“ и в Софийската област повече от един милион и двеста хиляди избиратели гласуваха за правителството. Последните общински избори в Софийската област може да се смятат като първи етап по пътя на вътрешното нормализиране, което се извършва в най-голямо спокойствие.

В първата половина на юни в София гостува германският министър на външните работи барон фон Нойрат. Преди заминаването си прави прег

представител на Българската телеграфна агенция следните изявления: „Радвам се, че ми се отгава възможност да изкажа още един път благодарността си за откровения и сърдечен прием, който печатът и населението ми оказа. Вашата столица показва при прекрасното юнско време своите най-хубави страни. Добиwa се впечатлението, че София се развива под вещо ръководство във всички направления. Преди години имах случая да посетя София. Толкова повече се радвам, че мога да констатирам големия подем, в който се намира вашата столица и въобще вашата страна. Както Германия, така и България са поставени пред големи задачи, които биха могли лесно да се разрешат. Но там, както и тук, не липсват решителност и воля да се отстранят всички мъчнотии.

1938

На 1 април от Министерството на войната съобщават, че от няколко дни в

София заседават официални представители на българското и югославското правителства по сключване договор за експлоатация на въздушната линия София – Белград.

В новина от 5 май се посочва, че тържественото откриване експлоатацията на въздушната линия София – Белград от югославското дружество „Аеропут“ ще стане на 9 май на аерогрум „Божурище“. По този случай ще пристигнат в София видни представители на югославското военно министерство и въздухоплаването, кметът на Белград, журналисти и други.

В 16 часа и 20 минути на 9 май пристига на аеропристанище „Божурище“ първият аероплан от югославското дружество „Аеропут“, който ще извършва въздухоплавателната служба между Белград и София. На аеропристанището, украсено с български и югославски знамена, са излезли да посрещнат аероплана директорът на въздухоплаването полковник Бойдев заедно с много български военни и граждански летци, както и с политически дейци.

На 10 май в 1 и 1/2 часа столичният кмет инженер Иванов дава обяд в ресторант „България“ на пристигналите вчера от Югославия гости по случай откриването на въздушната линия София – Белград. На обяда кметът Иванов произнася реч, на която отговаря помощник-кметът на Белград г-н Тодорович.

1939

В 11 часа сутринта на 1 юни на авиопристанище „Божурище“ се извършва скромно тържество по случай откриването на въздушната линия на „Луфт Ханза“ София – Цариград.

При откриването присъстват пълномощните министри на Германия г-н Рихтхофен и на Турция г-н Беркер, и началникът на щаба на войската генерал-майор г-н Хаджипетков, командирът на въздушните на Негово величество войски г-н полковник Бойдев, директорът на консулско-стопанския отдел при Министерството на външните работи пълномощният министър г-н Вачов, инспекторът на „Луфт Ханза“ г-н Краузе, директорът на пощите г-н Янков и на корабоплаването г-н Славянов, поддиректорът на печата г-н Данев, германският въздухоплавателен аташе полковник Райтел, директорите на „Луфт Ханза“ в София господата Попкръстев и Хазе, офицери и граждани.

На 15 юли по случай откриването на новата въздушна линия Рим – София Негово величество царят е благоволил да награди ескадрения генерал г-н Пелегрини, шеф на цивилната авиация в Италия, с великия кръст на ордена за военна заслуга, легационния секретар граф Суарди с ордена за гражданска заслуга трета степен и инспектора на компанията

„Ала Литория“ маркиз Гавоти с ордена за военна заслуга трета степен.

На 15 юли БТА публикува и новина от Рим, в която се разказва, че по покана на въздухоплавателното дружество „Ала Литори“ група български журналисти предприемат първото пътуване по новооткритата линия София – Рим. Полетът трае 5 часа и 50 минути със спиране в Солун, Тирана и Бриндизи. През това първо пътуване аеропланът развива средна скорост от 260 км в час, като се издига на максимална височина от 4000 м. Пътуването е извършено при великолепно време и отлични условия.

Българските журналисти, придружени от г-н Франкине, дописник на агенция „Стефани“ в София, пътуват с официалните лица на италианската делегация, дошла в София за откриването на новата въздухоплавателна линия.

1940

На 3 януари БТА предава от Берлин и посочва, че кметът на София г-н инж. Иванов заедно с директора г-н Горанов и други двама членове на Софийския общински съвет пристигат в Дрезден, за да се съвещават с професор Мусман относно плана за благоустройството на българската столица. Г-н инж. Иванов е приет от кмета на Дрезден в кметството.

По случай 62-годишнината от освобождението на София на 6 януари сутринта е отслужен благодарствен молебен в храм-паметника „Св. Александър Невски“.

На молебена присъстват министър-председателят г-н Кьосеиванов, представителите на Негово величество царя легационният съветник г-р Костов и майор Банков, министърът на просвещението проф. Филов, министърът на войната генерал Даскалов, министърът на благоустройството инж. Василев, началникът на Военното на Н.В. училище генерал Михов и други висши офицери, началникът на Протокола г-н Белицов, помощник-кметовете на Голямата столична община, висши чиновници от Министерството на външните работи и на изповеданията, ветерани от освободителната война и представители на родолюбивите и културните организации.

На 23 март е извършено откриването на редовната въздушна пътническа служба Москва – София. В 5 часа след пладне на летище „Божурище“ пристига първият съветски самолет с пет души екипаж начело с командира г-н Кириченко и представителя на „Аерофлот“ г-н Кошкин.

Гостите са посрещнати на летището от командира на въздушните на Негово величество войски и други официални лица.

На 16 май в 10 часа и 30 минути в нарочния кът в Боровата градина е извършено тържествено посаждане на японски вишни и други дръвчета, пратени в дар на Столичната община от общината в Токио. Преди церемонията по посаждането речи произнасят японският пълномощен министър г-н Хатчия, който предава посланието, изпратено от кмета на Токио, и столичният кмет инж. Иванов, който отговаря на речта на японския пълномощен министър и изразява благодарността на столичното гражданство.

В писмото от кмета на Токио се казва, че „тези дървета са дар от град Токио – столицата на Япония, за град София – столицата на България, в знак на приятелските чувства, които нашият народ питае към вашия, и аз се надявам, че те ще бъдат добре посадени и отгледани, с нежна грижа и любов от страна на софийските граждани“.

А в речта си инж. Иванов между другото казва: „Този ценен дар, японските вишни и декоративни дръвчета, подарени от моя уважаем колега г-н кмета на Токио за българската столица, израз на приятелство на една голяма нация, която съумя да се издигне с упорит труд и непоколебима вяра в крайния успех до ранга на световна велика сила, е нещо повече от символ за връзките, които съществуват и ще се развиват между

младата и мощна далекоизточна империя и младия български народ. Този мил и хубав дар, който днес столицата получава, е залог, че приятелските връзки, започнали така щастливо, ще крепнат и ще процъфтяват като тези прекрасни растения, приети от българската земя.“

На 16 май се открива и новата пътническа въздушна линия Букурещ – София – Атина, която започва редовната си рейсова служба.

В 12 часа по обяд на летище „Божурище“ пристига от Букурещ първият пътнически самолет на въздушната пътническа компания „Ларес“. При пристигането на самолета са отгадени военни почести от почетния взвод от въздушните на Негово величество войски.

1941

На 5 юни БТА цитира новина от Букурещ, в която се казва, че г-н Джорджеску, който е посетил София с министъра на пропагандата г-н Крайник, обнародва във вестник „Унирея“ редица статии с впечатления от българската столица. В една от статиите си той възхвалява хубостите на София, нейния величествен парк от езера, басейни и розови градини, който нарича „очарователно място за посетителите и удоволствие и здраве за децата“. Г-н Джорджеску завършва статията си с призив за румъно-българско разбирателство и единство, като твърди, че „е време да се проникнем от здравия разум и от духа на справедливостта“.

В новина от 28 септември се посочва, че кметът на Берлин и г-жа Шеег, помощник-кметът г-н Пфаул и градският директор г-н Румерт заедно със

столичния кмет и г-жа Иванова, помощник-кметовете господата Стоилов и Патеф, директорът на архитектурно-градоустройствената дирекция архитект Горанов и други, заминават сутринта за язовир „Бели Искър“. Гостиите, водени от ръководителите на постройката на язовира, разглеждат строежите, след което заминават за връх Граничар.

„Тази вечер кметът на Берлин г-н Шеег, столичният кмет г-н инж. Иванов и придружаващите ги лица се завърнаха през Чамкория в столицата“, пише в края на новината.

1942

На 30 април БТА цитира новина от Рим, в която се казва, че от 3 май преките железопътни връзки между Италия и Балканите ще бъдат възстановени с един влак, който ще бъде във връзка с друг влак, който ще бъде пуснат между Лион и Турин и който ще свързва Турин с Люблина, Загреб, Белград, София и Солун. Между Рим и Будапеща ще бъде пуснат в движение директен влак през Люблина.

1943

На 18 юни БТА цитира новина от Букурещ, в която се посочва, че в най-големите румънски вестници „Универсул“, „Курентул“ и „Тимпул“ господата журналистите Негро, Ромолус Диану, Аурел Вишою обнародват обширни статии с първите си впечатления от България.

Вестник „Универсул“ се спира главно на София, която според автора на статията е направила през последните години забележителен напредък и се е превърнала в модерен западноевропейски град.

Говорейки за живота в българската столица, авторът на статията отбелязва, че гражданите са добре облечени и че продоволствието е уредено, а животът – евтин.

Румънските журналисти са се завърнали с най-отлични впечатления от българската столица София, в която се работи извънредно много и която се е превърнала в красив и чист град. Един от вестниците се спира на монументалните сгради в София, като казва, че храм-паметникът „Св. Александър Невски“, Съдебната палата, палатата на Народната банка и палатата на радио-студиото са истинска гордост за всеки българин, защото са построени с български материали, с български труд и с български средства.

1944

На 24 февруари БТА предава от Загреб, където хърватският печат помещава редица обширни статии, в които се порицават остро терористичните въздушни нападения над България.

Официозът вестник „Хърватски народ“ помещава обширна дописка за разрушенията в София и бележи, че никой българин не се отчайва, а вярва твърдо в победата над злото. „България – казва

се в дописката, – е издържала много изпитания и е излизала по-твърда от тях. Тя ще издържи и сегашното.“

„Утре, неделя, по трамваите ще се събира допълнително такса от пет лева, като общият приход ще отиде в касата на „Общонародната помощна акция за бойците от фронта“. Билетът ще важи за целия ден“, пише БТА на 15 октомври.

В публикация от 21 октомври се посочва, че „Нашият Бродкастинг Къмпани“ от Ню Йорк обнародва съобщение на своя кореспондент от България Гьотри Джансън. Той казва: „През последните няколко седмици населението на София, по-голямата част от което се беше евакуирало в провинцията по време на тежките съюзнишки бомбардировки през миналата зима и се вече завръща по домовете си. Обаче нито един от тях не намираща жилището си неповредено. Тежки английски и американски бомбардировки така разрушиха всичко с изключение на околностите на София, че само едно на пет жилища е обитаемо, и то само след поправка на стени и прозорци. Възстановяването е почнало, но в малък мащаб.“

В новина от 20 ноември се посочва, че във връзка с но-



Разрушения на сградите на ъгъла на улиците „Граф Игнатиев“ и бул. „Толбухин“ след въздушното нападение над София на 11 януари 1944 г. Снимка-репродукция: Евгения Бобева, БТА архив

вия градоустройствен план на Столичната народна община и предстоящия конкурс между всички български архитекти и инженери за изготвянето му директорът на Архитектурно-градоустройствената дирекция при Столичната народна община арх. Любен Тонев заявява следното: „По безспорен начин се налага ревизирането на общия градоустройствен план на столицата, одобрен с наредба-закон от 12 април 1938 година и изработен от немския професор Мусман. Докато по-рано градоустройственият проблем за столицата



София, 14 април 1955 г. Изглед от строящия се център на столицата. Снимка: Георги Викентиев, БТА

днес при новата политико-обществена обстановка, настъпила след 9 септември, е необходимо тези важни за бъдещето на столицата въпроси да се сложат за разглеждане с активното съдействие на всички наши компетентни среди.

Тези именно съображения налагат нуждата от ревизирането на общия градоустройствен план на столицата.

А като се има предвид, че не може и не трябва да се спре животът в столицата и нейното цялостно изграждане, в което се включва и нетърпящото отлагане възстановяване на разрушените сгради, то се налага да се пристъпи веднага към разрешаване на главните градоустройствени въпроси и линии поне за застрашената градска част на столицата през обявяване на конкурс между всички български архитекти и инженери.

Всички трябва да обединим усилията си с оглед на новия

политически облик на страната, за изграждане на изостанала и разрушена столица София като една истинска, достойна столица на свободна, демократична и благоденстваща България.“

1945

На 23 март в заседателната зала на Столичната народна община открива заседанието си комисията по журиране на идейните скици за градоустройственото разрешение на градската част на София, представени на обявения за целта конкурс. На заседанието освен комисията присъстват множество архитекти и инженери, които проявяват голям интерес към конкурса и представените скици. За конкурса са представени 35 проекта, които ще бъдат разглеждани публично и поотделно по реда на постъпването им.

Заседанието е открито от

столичния кмет г-н Никола Бронзов. „Бих казал, че днес е един културен ден за нас. След големите събития, които страната ни изживя, след големите разрушения, които бяха причинени на София, ние сме изправени пред повелителния дъг да възстановим и изградим отново столицата.

Разрушенията ни дадоха възможност да ревизираме общия градоустройствен план и да поставим новите линии, по които ще пресъздадем нова София. Чрез нещастията нека се доберем до щастливото развитие и изграждане на столицата като един напълно модерен град“, казва той.

На 15 април в Дирекцията на трамваите и осветлението се състои предмайска конференция на ватманите и кондукторите, на която присъства и министърът на вътрешните работи г-н Антон Югов. В кратко слово той подчертава отговорната задача на кондукторите и ватманите, които трябва да положат най-големи усилия, за да осигурят редовното и правилно движение на трамвайните коли в столицата.

След това министър Югов посещава трамвайното депо в Красно село, където купи трескава дейност въпреки трудните условия на работа. В последните няколко месеца са били регистрирани много добри резултати и са постигнати редица успехи. Така повредените при бомбарди-

ровките трамвайни коли са напълно възстановени и годни за употребяване. Вече е напълно готова и ще бъде пусната наскоро в движение първата трамвайна кола, изработена изцяло в България.

„В неделя, на 29 т.м., 10 ч.пр. пл., ще бъде открита Столичната градска библиотека при отделието за културни грижи на Столичната народна община, която се намира на ул. „Славянска“ 13. На първо време ще започне да работи службата за заемане на книги за домашен прочит“, пише в новина от 26 април.

В реда на предмайското съревнование персонала на библиотеките изпълнява отлично поставената си задача да подготви библиотеката и да я открие на 1 май, допълва още публикацията от деня.

На 5 октомври столичният кмет г-н Никола Бронзов заявява следното: „Постройката на язовир „Бели Искър“ е приключена, като предвидената строителна програма е изчерпана с две седмици по-рано. В неделя, 14 т.м., ще бъде сложена последната доза бетон. От вчера започна заваряването на стената, която е 520 м дълга и 50 метра висока.“

1946

В новина от 5 февруари се посочва, че през 1946 година на Столичната голяма община предстои да извърши редица

големи неотложни мероприятия. По-главните набелязани такива са следните: възстановяване на много общински сгради, разрушени от бомбардировките; провеждане Общия градоустройствен план на столицата; окончателно възстановяване на водопроводната и канализационната мрежа, както и нейното разширяване и подобряване; доставка на трамвайни коли, автобуси и тролейбуси за облекчаване обществения превоз, разширяване на трамвайната мрежа и много други.

На 13 март, преди качването си на самолета, столичният кмет г-н Славчо Стоилов дава изявление за целта на своето пътуване. „Заминаваме с помощник-кмета инж. Тарабанов за Брюксел, където ще присъстваме на заседанията на Международната конференция на градовете и на местните власти. На тая конференция сме поканени да присъстваме като български делегати с официално писмо от главния секретар на Съюза на градовете и на местните власти г-н Бинк“, казва той. По думите му присъствието им на конференцията в Брюксел ще им помогне да спечелят нови приятели и да засилят още повече престижа на Столичната община. „Нашето отиване в Брюксел ще използваме между другото, за да уредим по възможност доставка на трамвайни моторси и други материали. Както

знаете, белгийските трамвайни моториси се оказаха извънредно издръжливи и се движат по трамвайната мрежа от самото въвеждане на трамвайните съобщения в столицата“, казва още кметът.

1947

На 22 юни преди обяд тържествено е положен основният камък на най-големия електрификационен обект в страната по дъзгодишния стопански план – топло-електрическата централа „Надежда“.

На тържеството, устроено по този случай зад Софийската централна гара, на мястото на стария радиопредавател, присъстват много официални лица и граждани.

Техническият директор на централата инж. Константин Михайлов изнася обширен доклад за назначението на ТЕЦ „Надежда“ и за хода на строелите. Според доклада топло-електрическата централа ще произвежда електрическа енергия и същевременно ще оползотворява образуваната пара за топлоснабдяването на София. С това тя ще допринесе извънредно много за енергоустройството на столицата чрез централно снабдяване с топлина на индустриалните предприятия, гарата, обществени и жилищни сгради и за производство на евтина електрическа енергия за индустрията и за домакинствата. Чрез горенето на нискокачествените въглища в моделните котли на центра-

лата ще се пестят висококачествените пернишки и други въглища за малките индустриални котли и за домакински нужди.

Планира се централата да бъде пусната в действие до края на 1948 година.

„Днес на Бургаската аерогара – летище Сарафово, се състоя голямо тържество по случай пристигането на първите пътнически самолети от новооткритата първа българска въздушна линия за граждански съобщения София – Бургас“, съобщава новина от 29 юни.

Тогава тук се стича голямо множество бургаски граждани и селяни от околните села, представители на Областния комитет на ОФ, на ОФ партии, на Бургаската община и др.

При качването на самолетите пътниците-гости са посрещнати най-тържествено с военна духова музика.

Въздушният път София – Бургас е прелетян точно за два часа.

На 6 септември тържествено е чествана годишнината от героичната стачка на трамвайните служители и е открит първият етаж на новата трамвайна линия по бул. „Хр. Ботев“. По този случай на площада пред Централната гара е свикан голям митинг.

След изказванията на официалните лица група артисти

и народни певци изпълняват подходяща програма, след което помощни-кметът инж. Милко Табаков прерязва триколовната лента и обявява линията за открита. Веднага след това първата трамвайна кола потегля по новата линия.

Завършената част на трамвайната линия е дълга 1340 метра и е двояна.

1948

„Столичните трамваи според данните на служба „Статистика“ при Столичната община са превозили през 1945 година 160 585 000 пътници, през 1946 година – 212 558 000 пътници, а през 1947 година – 227 000 000 пътници“, съобщава новина от 19 януари.

На 29 април тържествено е открита първата част на тролейбусната околоръстна линия в столицата – между пл. „Руски паметник“ и Сточна гара.

По този случай на пл. „Руски паметник“ се състои многолюден митинг с участието на гражданството от квартал „Червен кръст“.

Министърът на вътрешните работи другарят Антон Югов поздравява от името на министър-председателя другаря Георги Димитров, от името на правителството и от свое име работниците и служителите по трамваите с новата придобивка за столицата.

След това прерязва лентата и обявява линията за открита. Официалните лица се качват на тролейбусите, които, предшествани от духовата музика на трамвайните служители, потеглят към крайната спирка на новооткритата линия. По пътя на различни места гражданите устройват на министър Югов и на придружаващите го официални лица сърдечни овации.

1949

„От утре започва да функционира новоучреденото предприятие за лек пътнически превоз (таксита) при Дирекцията на трамваите“, пише в новина от 1 март. Планира се на първо време да бъдат пуснати в движение ограничен брой таксита, които ще работят със следните автогари: пл. „Бански“, „Република“, ул. „Раковски“ и „Аксаков“, „Орлов мост“, „Дим. Благоев“ (бивш пл. „Македония“), „Централна гара“, „Подуенски мост“, „Ген. Заимов“ и „Евлоги Георгиев“ и „Княжево“.

Всеки пътник може да поиска лека кола лично или по телефона между 6 и 22 часа. Между 22 и 6 часа сутринта кола може да се поиска за спешни случаи: болест, злополука, прозшествие и пр.

Заплащането ще става точно по установената тарифа срещу задължителна квитанция, издадена от водача на колата, на кочана на която пътникът се подписва при броенето на сумата.

Превозът на пътници с леки

коли с таксиметров апарат се поема изключително от Столичния народен съвет. На всички частни коли, таксита или не, се абсолютно забранява да превозват пътници срещу заплащане под каквато и да било форма и предлог.

В публикация от 16 март се посочва, че разширението на тролейбусната мрежа в столицата продължава усилено. Работите по продължението на тролейбусната линия до гара „Сердика“ край Централната гара и по ул. „Опълченска“ са значително напреднали и новата част от тролейбусния пръстен ще бъде пусната в експлоатация най-късно до 1 май тази година. След наравата на надлеза при гара „Сердика“ тролейбусният пръстен в столицата ще бъде окончателно сключен.

1950

Новина от 21 март съобщава, че Столичният градски народен съвет полага големи грижи за организирането на летовищата, игрищата и площадките за децата на трудещите се в столицата. През тази година ще бъдат организирани 33 летовища за 6000 деца, 52 детски игрища и 57 спортни площадки за 6500 деца. В организирането на детските игрища и площадки ще вземат активно участие масовите и обществено-политическите организации.

1951

„На Централната софийска гара – вратата на нашата столица, ежедневно пристигат или тръгват хиляди хора от всички краища на страната. Транспортните работници от колектива на гарата полагат усилия за културно обслужване на пътниците“, пише БТА на 12 ноември.

За да не става нужда пътниците да се прекачват през композираните влакове, настоящем коловозите се удължават и перонът на гарата се разширява. Мощни високоразговорители съобщават пет минути предварително за всяко заминаване и пристигане на пътническите влакове. За пренасяне на багажа им пътниците се обслужват от специални жп преносвачи.

В новината от деня се посочва и че билетопродавачите от Софийската гара са образували бригади за култур-



Изглед на паметника на Цар Освободител и Софийския университет от 30-те години. Снимка-репродукция: БТА архив

но обслужване и навременно снабдяване на пътниците с билети, а за поддържане чистота в чакалните се полагат значителни грижи.

На перона на гарата има аптечен пункт, от който пътуващите може да си набавят всякакви медикаменти. Помещението за майки и деца е добре подредено и се обслужва от медицинска сестра.

„С братската помощ на Съветския съюз през 1947 година започна изграждането на тролейбусна мрежа в столицата. От Съветския съюз бяха доставени всички необходими съоръжения и тролейбуси. Изучавайки опыта на съветските специалисти по градския транспорт С. Г. Писарев, В. К. Петров и В. Г. Сосянц, Софийският градски транспорт построи пръстена от „Руски паметник“ до гара „Сердика“, свързва крайните квартали „Сталин“ и „Левски“ с редовно превозно средство“, посочва публикация от 16 ноември. „В чест на 34-ата годишнина от Великата октомврийска социалистическа революция се пусна в експлоатация и тролейбусната линия до „Илиенци“, която осигурява редовен превоз за трудещите се от заводите и фабриките. Общо досега са построени 16,7 км тролейбусни линии“, се допълва още в новината. Тя припомня и че през 1950 година в завод „6 септември“ започва производството на тролейбуси в нашата страна. Колек-

тивът на завода досега е произвел 5 тролейбуса и работи за завършването и на шестия тролейбус.

1952

На 12 януари в новопостроената сграда на Държавния музикален театър в столицата се провежда тържество по случай откриването на театъра.

Председателят на Комитета за наука, изкуство и култура акад. Сава Гановски предава новопостроената сграда за използване, като пожелава на творческия колектив на театъра всестранни успехи в борбата за прогресивно и високохудожествено изкуство в служба на народа.



София, 21 февруари 1953 г. Изглед от София – паметникът Цар Освободител и строежът на Софийския университет.
Снимка: Симеон Ненов, БТА

Всеки столичанин ежедневно се радва на хубавите планински масиви на Витоша, обградили нашата столица. През цялата година към Витоша се отправят хиляди столични трудещи се за отдих, спорт и свеж въздух, пише БТА на 23 октомври.

За запазване и разкрсяване на Витоша Министерският съвет е приел постановление за преустрояването ѝ в „Нареден парк за отдих и спорт“ с обща площ 227 000 декара.

В ателиетата на „Софпроект“ работят 18 специалисти – инженери, архитекти и техници, за завършване плана за преустрояването на Витоша.

Княжевската борова гора,

разположена в полите на планината, се преустройва в крайградски парк. Планината се разделя на три зони. В първата зона ще бъдат изградени почивни станции, във втората – нови хижи, и в най-високата част на планината – ски-бази и хижи за около 1500 души.

На 28 ноември започва работата по осъществяването на плана за преустрояване центъра на София. Дадена е строителна линия за сградите на Дома на съветите, министерствата на тежката промишленост и на електрификацията, представителния хотел на Софийския градски народен съвет и универсален магазин. От периода на проектиране се преминава вече към осъществяване на огромните и красиви строежи, които ще преобразят центъра на столицата. Сега се извършват последните работи по разчистването и ограждането на терените, определени за строеж. Извършени са всички проучвателни работи на почвените и подпочвените условия. Съставен е и план за организиране на строителната площадка с оглед бързото завършване на грандиозните строежи.

„Няма да изминат и няколко години, когато в центъра на София ще се издигнат величествените нови постройки, които ще дадат социалистически облик на столицата на нашата родина“, пише в новината от деня.

1953

На 16 декември се открива новата сграда на Държавната библиотека „Васил Коларов“ и нейният директор произнася реч. Той казва, че външният архитектурен вид на сградата по проекта на архитектите Иван Васильов и проф. Димитър Цолов, оформен в издържан модернизирания класически стил, е запазен като безспорно високохудожествено постижение на архитектите-проектанти. Проведени са ред изменения във вътрешните разпределения на сградата, налагащи се с оглед правилното функциониране на библиотечните отдели и служби. По думите му, когато бъде завършено окончателното съоръжаване и на модерното 7-етажно механизирано бетонно-стоманено книгохранилище, Държавната библиотека ще разполага в своето ново монументално здание с около 14 500 кв. метра използвана полезна площ.

От 28 декември започва да работи Първа градска обединена болница, която ще обслужва 50 000 трудещи се от столицата. В сградата на новата обединена болница се помещават стационар с 250 легла, с шест отделения: вътрешно, хирургическо, акушеро-гинекологическо, детско, очно, ушно-носно-гърлено, поликлинично отделение с кабинети по всички специалности, стоматологично от-

деление със зъботехническа лаборатория, рентгеново и физиотерапевтично отделение и др. В новата болница са създадени условия за осигуряване на пълно и комплексно лечение на болните.

Новата болница е снабдена с необходимата съвременна медицинска апаратура и инструментариум, с които може да се извършват всякакви диагностични изследвания.

Обединената болница осигурява медицинска помощ за населението непрекъснато през цялото денонощие. Тя ще служи като образец за организацията на работата на всички обединени болници в страната.

1954

На 8 септември в залите на бившия дворец в столицата е открит за посещение Етнографският музей при Българската академия на науките. На откриването на музея присъстват видни обществени и културни дейци и много трудещи се.

Директорът на Етнографския институт и музей акад. Ст. Романски открива музея с кратка реч. В Етнографския музей се събрани, подредени и запазени материали от бита и културата на нашия народ, предмети, свързани с неговия личен, семеен и обществен живот, с неговия поминък, жилище, домашно устройство, облекло и накити. Досега са подредени 11 изложбени зали.

На 1 октомври край хижа „Алеко“ на Витоша се организира голямо физкултурно тържество по случай откриването на първия ски-лифт у нас.

Подпредседателят на ВКФС Ботю Ботев произнася реч, в която изтъква значението на тази голяма придобивка за любителите на зимния спорт у нас – дело на наши инженери и технически работници. Дължината на лифта е 700 метра с разлика във височините 226 метра. Той има 33 столчета, всяко от които изминава за 8 минути цялата дължина. За един час по ски-лифта може да бъдат извозени над 120 души. Голямото значение на ски-лифта за нашите скиори се състои в това, че един скиор би могъл за един ден да премине слалом 15-20 км.

За улеснение на скиорите и развитието на ски-спорта в близките години ще бъдат построени ски-лифтове и в планините Рила, Пирин и Родопите.

Председателят на Софийския градски народен съвет Димитър Попов прерязва лентата и обявява първия ски-лифт за открит.

На 31 декември, в последния ден от годината, колективът на трамвайния и тролейбусен завод „6 септември“ е завършил първата трамвайна моториса М4-53, проектирана от инж. Й. Йорданов и изработена изцяло в завода.

Новата синя моториса, наречена моториса на мира, е при-



София, 12 юни 1952 г. Тролейбусна спирка пред Софийския университет „Св. св. Климент Охридски“. Снимка: Виолета Попова, БТА

годена за единично движение без ремарке. Такова движение се въвежда навсякъде в големите градове на други страни, за да може движението да става по-бързо, да не намалява пропускателната способност на уличните кръстовища. Новата моториса ще подобри уличния транспорт особено в градската част, където движението е много оживено в отделни часове на деня.

30 декември ще остане паметен ден за строителите на язовир „Сталин“, пише в новина на БТА. Още в тъмни зори многобройният колектив на строежа започва последното почистване на бъдещото язовирно езеро. Следобед зидарите от бригадата на Сотир Илиев бързо откъртват и изнасят последните гървени и железни греди. Настъпва най-тържественният момент. В 17.30 часа монтажниците от бригадата на Харалампи Иванов натискат специалните бутони и капа-

ците на постоянните изпускатели един след друг плавно падат, за да препречат пътя на река Искър. Мощно „Ура!“ оглася околността. Тържествено прозвучават сигналните сирени. Започва завиряването на най-големия язовир в нашата страна. Устремът и волята на строителите се увенчават с победа. Водите на река Искър спират завинаги да текат по вековното си корито. Заг язовирната стена започва да се оформя голямото изкуствено езеро, в което ще се съберат стотици милиони кубически метра вода. Тази огромна водна сила ще задвижи мощните турбини на водоелектрическите централи „Пасарел“ и „Кокаляне“, които ще изпратят много светлина в хиляди селища и енергия в заводите. От тук водите на покорената река ще се отправят по напоителните канали, за да превърнат Софийското поле в цветуща градина...

1955

Със заглавието „Голяма победа на строителите на Софийската напоителна система“ е публикувана новина на 8 януари. „Още не е заглъхнала радостта от пробното завиряване на язовира-гигант „Сталин“ и днес строителите от Софийския стройрайон на ДСП „Водстрой“, които работят на обект „Бент Панчарево“, отпразнуваха нова голяма победа. В 15.30 часа бе пробит тунел №1 на източния магистрален канал. На 30 метра под скалистия хребет се срещнаха миньорите от бригадите на Теофил Виденов и Стоил Митев. Последният шум на компресорните пистолети разкъса презградата между двете бригади и в братска презръдка миньорите изразиха своя възторг от завоюваната победа“, пише в публикацията.

Пробиването на тунел №1 започва в края на март миналата година. Въпреки тежките зимни условия и твърдия скалист терен героичните строители не се стъписват пред никакви трудности и удържат с чест дадената дума – да завършат предсрочно тунела.

Голяма е радостта на целия строителен колектив от завършването на първия тунел на източния магистрален канал на Софийската напоителна система. Недалеч от тунела след построяването на бент „Панчарево“ ще се образува голямо езеро. Оттук част от водите на река Ис-

кър ще потекат по източния магистрален канал към плодородните полета на Софийска и Елинпелинска околия за напояване на стотици хиляди декари земя. Друга част от водите на езерото ще се отправят по бъдещия плавателен канал Панчарево – София.

1956

На 8 септември тържествено е открит хидровъзелът „Сталин“ – най-голямото засега хидротехническо съоръжение в нашата страна. Към язовирното селище отрано заприичдат с коли, камиони и пеша много трудещи се от София, Самоков и околните села. Те се стичат към брега на грамадното изкуствено езеро, разляло се на много километри. Под село Горни Пасарел, там, където завършва Самоковското поле и склоновете за Плана планина образуват красиво дефиле, сега ос издига висока 76 метра бетонна стена. „Тук – в началото на Самоковското поле, нашите славни строители построиха величествения хидровъзел „Сталин“ – още един грандиозен паметник на социалистическата епоха“, пише в новината от деня.

Министър Кимон Георгиев казва, че река Искър е една от най-интересните реки у нас в силodobивно и напоително отношение. Тя взема водите си от най-високите планински масиви на Рила, преминава през Самоковското в Софийското полета, както и през Крайдунавската равнина,

като се провира между планинските вериги Плана и Лозен, а по-на север – през Стара планина. Най-горното завиряване на Искър в язовир „Бели Искър“ е по-високо от нивото на същата река при вливането ѝ в Дунава с повече от 1800 метра, а средното годишно водно количество, което протича през нея, е около 1700 000 000 куб. метра. Тази висока генивелация на тоя сравнително голям средногодишен воден отток прави река Искър една от най-важните в силodobивно и напоително отношение реки у нас.

1957

На 15 април в центъра на столицата тържествено е открит новият Централен универсален магазин. Много труд и майсторство са положили стотиците строители, магазинери, продавачи в изграждането на този просторен и светъл дворец на социалистическата търговия. Разнообразните стоки, красиво подредените витрини, щандове и салони радват всеки български гражданин.

Заместник-министърът на търговията Атанас Костов произнася реч за строителството и значението на Централния универсален магазин. Той изтъква, че този огромен модерен магазин отговаря на ръста и темповете на развитие на родната социалистическа промишленост и кооперативното земеделие и ще представлява истинска постоянна изложба на тяхна-

та продукция. В магазина ще работят около 500 търговски работници, а в ресторанта и сладкарницата – около 150 души.

Присъстващите с интерес разглеждат най-напред гастронома, красиво подредените щандове с обувки, кожени изделия и детски играчки. След това с помощта на движещите се стълби се изкачват на първия етаж, където са изложени за продажба текстилни и трикотажни изделия, бижутерийни стоки и часовници. На втория стаж гостите разглеждат разнообразната детска, мъжка и дамска конфекция, отделите за дамски и мъжки шапки и сладкарницата към магазина. Те преминават покрай многобройните щандове за продажба на разнообразни домакински потреби, електрически материали, радиоапарати, спортни уреди и музикални инструменти. На най-горния етаж разглеждат красиви мебели, пъстроцветни килими и други изделия за домашни нужди. Върху площ от 18 500 квадратни метра по щандовете се подредени над 4500 вида стоки в най-разнообразен асортимент.

1958

В полите на Витоша, близо до кв. Бояна, се намира един от най-големите строителни обекти в столицата – Кино-центърът. През тази година строителите трябва да предадат за използване няколко от основните производствени

ни сгради – филмобазата, кинолабораторията, централната котелна и тринадесет блока от главната сграда. Работниците, които строят главната сграда, бързат да завършат вътрешните мазилки, монтажа на електрическата и отоплителната инсталация, за да може до края на годината да предадат снимачните павилиони, посочва новина от 11 февруари.

„София – град градина“ е заглавието на статия от 17 юли, която започва по следния начин:

„Расте, но не старее“ – такъв е девизът, написан върху герба на столицата. И наистина от година на година се увеличава броят на софийските жители, строят се много нови жилищни и обществени сгради. Столицата непрес-

танно расте и се разхубавява, обновява се нейният вид. Почти всеки десети дом е нов, построен през последните десет години.“

За разкрсяването на града допринасят и многото зелени насаждения, площта на които всяка година се увеличава. Няма вече квартал без собствена градина. По всички булеварди и по много от софийските улици са засадени декоративни дървета – липи, акации, тополи, диви кестени и други. Ненапрасно всички чужденци, които посещават столицата, заявяват, че София е град-градина.

От началото на тази година площта на градините, парковете и тревните ивици достига 3 884 002 метра. Сега на един жител в столицата се падат по повече от 3 кв. метра зелени площи.

„Голям дял в увеличаването на зелените площи имат

столичани. И млади, и стари участват доброволно със своя труд при засажданото на дръвчетата и оформяното на градините и парковете, както и при тяхното поддържане. Столичани обичат, пазят и се грижат за градините и парковете – белите гробове на София“, пише още БТА.

1959

На 17 януари край гара „Сердика“ се състои тържество по случай откриването на моста-надлез „Сердика“. Той е дълъг 315 метра, широк 15 метра и архитектурно добре оформен. За да преминават успешно по него и нощно време тролейбуси, автобуси и други видове превозни средства, са поставени 52 луминесцентни осветителни тела.

С думите „Да е честит на столичани“ Д. Попов прерязва трикоьорната лепта и обявява моста за открит. В 12:30 часа по новооткрития мост-надлез преминава първият тролейбус.

С предаването за ползване на моста-надлез „Сердика“ се сключва първият в столицата тролейбусен пръстен Руски паметник – Сточна гара – Централна гара – гара „Сердика“. А това, освен че допринася за съкращаване на пътя между южната и северната част на столицата, ще осигури за народното стопанство около един милион и половина лева икономия от транспортни разходи.

Бързото развитие на столицата наложи изработването на нов генерален градоустройствен план, съответстващ на новите социалистически изисквания, пише в новина от 4 юни. Изработването на общ градоустройствен план за реконструкция на София и крайградския район – една от най-отговорните и най-голяма по обем градоустройствена задача, е решена от нашите архитекти и инженери. Колективът завършва проекта четири месеца предсрочно.

На 4 юни започва обсъждането на проекта. Доклад през съвещателната комисия, в която участват специалисти по градостроителство, прочита арх. Л. Нейков, ръководител на колектива, изработил генерален план за реконструкция на София и околорадската зона.

На заседание е прочетен и докладът „Районно планиране“ от арх. К. Хаджииванов.

В залата на ул. „Гурко“ 1 са изложени редица едромасабни табла, които показват нагледно как са решени отделни градоустройствени проблеми като комуникацията, озеленяването, водните площи, индустриалните райони и др.

Обсъждането продължава през следващите дни.

1960

На 4 януари кореспондент на БТА беседва с директора на предприятието „Градски пътнически транспорт“ при СГНС инж. Георги Обретенов.

„Столичният градски наро-

ген съвет полага големи грижи за облекчаване превоза на пътниците – казва инж. Обретенов, – но в сравнение с развитието на строителството, промишлеността и благоустрояването на големия град транспортът изостава. Броят на трамвайните, тролейбусните и автобусните коли е все още недостатъчен за редовното извозване на пътниците. Затова мерките, които Софийският градски народен съвет ще вземе през новата година, са насочени главно към увеличаването на наличния парк и разширяването на трамвайния и тролейния път. Предвидено е през тази година да се изработят и пуснат в движение нови 10 трамвайни моториси, 16 трамвайни ремаркета, 10 тролейбуса, 30 автобуса и 10 автобусни ремаркета. Ще се разширят три от токоизправителните станции, за да се осигури захранването с електроенергия на увеличения брой коли...“

1961

На 15 март в новата сграда на Трета обединена градска болница е открит първият у нас Център за сърдечносъдова хирургия. Това е нова голяма придобивка за нашата медицинска наука и практика в областта на сърдечносъдовите заболявания. Прекрасните условия, при които тук ще работят нашите хирурзи-кардиолози, ще дадат възможност за разгръщане и задълбочаване на тяхната



София, 26 февруари 1958 г. Трамвай № 4 минава по маршрута си в столицата. Снимка: Симеон Ненов, БТА

научна работа, за постигане на още по-големи успехи при лечението на сърдечните пороци, на повредени и наранени кръвоносни съдове и други сърдечни страдания.

В новина от 7 юли се казва, че в столицата са пуснати в пробно движение две нови трамвайни моториси, наречени „Космонавт“. Те превъзхождат както по технико-икономически показатели, така и по удобства и красота всички свои предшественички. Трамвайните моториси „Космонавт“ са дълги 22 метра. В тях може да се возят над 200 души. В кабината на ватмана е монтиран микрофон, чрез който той освещава пътниците за посоката на движението на трамвая, за спирките. Новите моториси са пригодени за ползване без

кондуктор. При входовете на четирите врати са поставени каси за самообслужване на гражданите.

Публикация от 15 декември припомня, че старата църква „Света София“ е извънредно ценен културен паметник от V век. От миналата година е започната консервация на църквата, която ще продължи и през 1963 година. При направените разкопки и проучвания от наши специалисти са открити нови данни, които спомагат за окончателното уточняване първообраза на храма, който представлява трикорабна кръстовидна базилика с купол. Установено е, че на това място са строени последователно четири по-малки църкви, които са разрушавани по време на неприятелски нападения. По-

следната – петата църква, е „Света София“ – построена по всяка вероятност след голямото нападение на хуните през 441-447 година. Тя била пригодена като църква-крепост за съхраняване на останалите под нея гробове на християни-мъченици, избити по време на християнските гонения.

1962

На 12 ноември е публикувана новина със заглавие „Открит е новият универсален магазин „София“. „На бул. „Г. Димитров“ 16 днес бе открит новият универсален магазин „София“, в който се продават повече от 1001 вида стоки. Разположен на два етажа, модерно строеният магазин предлага на гражданите пособия за спорт и туризъм, фотоматериали, кожени изделия, дамска и мъжка галантерия, детски играчки, фин вълнен, памучен и копринен трикотааж, бижута, парфюми и одеколони, хранителни и други стоки“, съобщава БТА.

1963

На състоялата се на 17 април в СГНС пресконференция с журналисти от столичния печат/БТА, Радио София, Българската телевизия и кинематографията заместник-председателят на ИК на СГНС инж. Васил Пчеларов говори за осигуряването на безопасно движение в столицата. Той изтъква, че през последните години броят на частните и обществените моторни превозни сред-

ства в столицата нараства извънредно много. Това изисква още по-строго да се спазва правилникът за уличното движение. Пчеларов съобщава, че към изпълкома на СГНС е създадена постоянна комисия по обществения ред, която заедно с другите масови организации и цялата столична общественост ще работи за възпитанието на гражданите и шофьорите за създаването на образец ред в столицата.

1964

На 20 юли Държавното стопанско предприятие „Кореком“ откри на ул. „Гр. Изгнатиев“ номер 10 нов представителен магазин за продажба на стоки срещу чужда валута и благородни метали. Такива представителни магазини „Кореком“ има вече във Варна и Бургас. Освен това той ползва и повече от 30 магазина на вътрешнотърговската мрежа.

За улеснение на купувачите като платежно средство в магазините на предприятието се въвеждат и специални бонове. Те ще се продават от Българската външнотърговска банка, клоновете на БНБ и ДСП „Кореком“ на български граждани срещу конвертируема капиталистическа валута и срещу злато и сребро, отстъпвани на ДИП „Златарска промишленост“ и промкомбинатите в страната.

1965

„В реките, които протичат през района на Голяма София,

се вливат много силно замърсени отпадъчни води. Затова още отсега се предприемат най-ефикасни мерки те да бъдат пречиствани. Иначе водите на тези реки ще станат негодни за напояване, животът в тях ще бъде унищожен, ще се превърнат в източник на заразни болести“, пише в новина от 15 януари.

Североиточно от столицата, преди да се влее река Владайска в река Искър, в землището на ТКЗС „Бенковски“ през 1970 година е предвидено да влезе в действие първият етап на мощен комплекс от най-съвършени съоръжения за пречистване на 199 000 куб.м вода в денонощие. Когато десет години по-късно заработи и вторият етап на комплекса – един от най-големите и най-модерните в Европа, за 24 часа през него ще преминават 366 000 куб.м вода. Към 1980 година се предвижда да бъде изградена и цялостната канална мрежа на столицата, която ще обхване 12 000 хектара площ и ще обслужва 12 на сто от населението на България – 908 000 души. Всички отпадъчни и дъждовни води ще напускат очертанията на града посредством тази обща канална мрежа и ще бъдат пречиствани от новата комплексна станция.

1966

С публикация на 13 януари БТА припомня, че в първите дни на януари 1901 година тържествено е пуснат по линията „Гарата“ – „Граф Изгнатиев“ пър-

вият електрически трамвай в София. Тогавашното софийско градско общинско управление водило дълги преговори за отдаване на концесия снабдяването на столицата с електрически ток и пускането на електрически трамвай. В организираниите два търга участвали близо 30 наши и чуждестранни фирми. Осветлението било контрактирано от френското гужество за електрификации „Марсилия“, а построяването и експлоатацията на трамваите – от белгийското акционерно гужество „Електрически трамвай – София“. Преди 65 години по софийските улици преминава последният „конски трамвай“. Мотрисата на новия трамвай не била приспособена за електрическо спиране и когато трябвало да спре, ватманът давал „заден ход“. Тогава в столицата е имало шест трамвайни линии, по които са се движили 25 моториси и 10 ремаркета. През същата година е било построено и сегашното депо „Станьо Василев“. София е един от първите градове в Европа, в които електричеството задвижва трамваите.

1967

Със заглавието „Подземен трамвай в столицата“ е публикувана статия на 7 март в бюлетин на БТА. В нея се посочва, че бързото развитие на София като политически, икономически и културен център и ежегодното увеличаване на нейните гости от чужби-



София, 3 март 1958 г. Трамваен кондуктор Василия Петрова издава билет на пътничка.
Снимка: Симеон Ненов, БТА



София, 17 май 1958 г. Поглед към новия Централен универсален магазин (ЦУМ).
Снимка: Симеон Ненов, БТА

на поставят пред столичния транспорт тежки проблеми. За да се облекчи движението на пешеходци и превозни средства, решено е да бъдат прокарани подземни трамвайни линии в две посоки – север-юг и изток-запад. Вече е създаден колектив за изготвяне на технико-икономическия доклад на това сложно строителство, което се предполага да започне в края на 1968 година или в началото на следващата година. След завършването на този крупен обект цялото трамвайно движение в центъра ще слезе „под паважа“.

1968

На 7 февруари е съобщено, че Държавното автомобилно предприятие за таксиметрови и пътнически превози вече разполага с 21 деветместни автобусчета „Ниса“, закупени от Полша. Те ще бъдат използвани за задоволяване

нуждите на гражданите от бърз и евтин транспорт. От 8 февруари предприятието открива първите две маршрутни таксиметрови линии.

Новите автобусчета ще се движат през 7-8 минути от Четвърти километър, бул. „Ленин“, площад „Александър Невски“, ул. „Раковски“, бул. „Сливница“, „Г. Димитров“ до гарата. Другият маршрут е: гарата, булевардите „Хр. Ботев“, „Прага“ до жилищния комплекс „Борово“ и обратно до гарата. Всеки пътник по обозначените маршрути ще може да спира таксиметра, да слеза и да се качва, където пожелае, тъй като няма определени спирки. Цената на цялото пътуване от единия до другия край е 20 стотинки. Новите таксита-автобуси ще работят всеки ден от 6 часа сутринта до 22 часа. В събота след 15 часа до неделя 22 часа те може да бъдат наемани от гражданите по заявки за екскурзионни пътувания,

посещения в провинцията и други случаи срещу минимално заплащане.

1969

На 12 май в столицата тържествено е открит още един забележителен обект на нашето социалистическо строителство – модерният грандохотел „София“, пише в новината от деня.

Разположен в самия център на столицата и носещ нейното име, този комплексен строеж е забележителен по своята изисканост на оформлението. Построен по проект на колектив от „Главпроект“ с ръководител архитект Александър Баров, за неговото изграждане са съсредоточени усилията, творчеството и майсторството на българските строители в навечерието на 25-годишния юбилей – гордост за столицата и страната.

Новият хотел разполага с 220 стаи общо с 400 легла, обзаведени седем ресторантски заведения с повече от 1100 места. Проектантският колектив сполучливо е решил важни градоустройствени проблеми, сътворени са изящни оригинални архитектурни, декоративни и монументални художествени оформления, разнообразни и сложни монтаж-инсталационни работи, богато мебелиране.

„Министерският съвет е приел разпореждане Театърът на поезията и естрата при Комитета за изкуство и култура да премине

от 1 декември към Софийския градски народен съвет под наименованието Драматичен театър „София“. Комитетът за изкуство и култура ще осъществява методическото и репертоарното ръководство, а изпълкомът на СГНС – организационно-административното и финансовото“, пише в новина от 4 декември.

1970

На площад „Руски паметник“ на 21 март започва строежът на най-големия и най-люксовия хотел в столицата.

Хотелът ще бъде на 20 етажа и ще разполага с 830 легла, като на всеки етаж ще има специални апартаменти, предназначени за правителствени чуждестранни делегации. Той ще бъде снабден с климатична инсталация и ще разполага с няколко ресторанта. Единият от тях ще бъде с подвижен покрив, а другият, който ще бъде ресторант-аперитив, ще се намира на последния етаж. В близост до него ще има специализиран ресторант, от който ще се открива красива панорама над града, околностите и Витоша. Освен това в хотела ще има добре обзаведени бар, сладкарница и нощно заведение.

Във връзка с предназначението на хотела като временна резиденция на чуждестранни държавни ръководители, на делегации и други официални лица и като средище за конференции и съвещания ще бъдат уредени зали за пра-

вителствени приеми и зали с преводачески кабинети и уредби. Закритият гараж към хотела ще подслонява 200 коли.

На 30 април тържествено е открит големият модерен пешеходен подлез между Централния универсален магазин и хотел „Балкан“.

Проектиран от колектив от „Софпроект“ с ръководител Г. Ганчев, този подлез представлява комплекс от подземни улици – луксозни магазини, кафе-бар и музей. Между подземните улици е запазена старата църква-архитектурен паметник „Света Петка Самарджийска“.

1971

На 21 май, в навечерието на Празника на българската култура и славянската писменост, радостен повод събира хиляди студенти в столичния квартал „Дървеница“. На възторжен митинг те отпразнуват завършването на първия етап от изграждането на студентското гравче – новите светли общежития за 11 000 студенти.

За голямата придобивка на столичната академична младеж говори министърът на народната просвета проф. Стефан Василев. „През петата петилетка – заявява той, – в София бяха построени общежития с над 12 хиляди легла, а през шестата броят им ще се увеличи с още 18 хиляди и в останалите градо-

ве на страната – с 10 хиляди. След време студентският град ще се разгърне на площ 270 хектара и непрекъснато ще расте. Тук ще се построят сградите на шест висши учебни заведения.“

Първият секретар на ЦК на БКП и председател на Министерския съвет другарят Тодор Живков прерязва триколорната лента и обявява за открити новите общежития, след което разглежда блоковете на студентското гравче.

1972

„София – още по-красив и модерен град“ е заглавието на новина от 2 септември, когато изпълкомът на СГНС одобрява идеен проект за реконструкция на предгаровия площад на Централната гара в София и подходите към него. На обсъждането в изложбената зала на Дирекцията на архитектурата и благоустройството присъстват специалисти-архитекти и проектантите, много журналисти.

Предгаровият площад ще бъде на две нива. На нивото – терен, по което ще се движат моторните превозни средства, ще има паркинг за леки коли и паркинг-стоянка. Подземното ниво ще представлява широк пешеходен подлез. Тези два „етажа“ ще се свързват с пешеходни подлезу, а на местата с интензивно движение – с ескалатори. Осъществяването на проекта ще стане на етапи. Цялостното оформление на площада проектантите са разгледали не

само като средище на движение, но и като приятно място за отгих в краткия престой на пътниците.

Площад „Славейков“ ще се оформи като културен център – с това решение на ИК се преминава към осъществяване на едно отдавнашно желание на столичани. Реконструкцията, която ще претърпи старият площад, ще го оформи като център на културния живот в столицата. Ще се изградят зали за изложби, творчески срещи, литературни четения, рецитали, конкурси, базари, книжарници, които ще дават възможност за непосредствени контакти на гражданите с творците на изкуството и културата.

Одобрен е идейният проект и за изграждането на столичния зоопарк.

Интересен проект е представен и за оформянето на Южния парк. Той предвижда етап на свързване на този район на столицата с Витоша.

1973

На 13 юни в столицата се провежда първото заседание на Обществения съвет за по-нататъшното изграждане на София, който е под патронажа на първия секретар на Централния комитет на БКП и председател на Държавния съвет Тодор Живков.

„София е древен град. Но е една от най-младите европейски столици. Задачата да се превърне София в съвременна социалистическа столица на Народна република

България е общонародна задача с национално значение – въпрос на чест и гордост за социалистическата ни родина“, пише в новината от деня.

Заседанието е ръководено от другаря Тодор Живков. В неговата работа като членове на съвета вземат участие политици, изтъкнати учени, обществени дейци, строители, ръководители на държавни стопански обединения, на обществени и масови организации.

На 26 юни Изпълнителният комитет на Софийския градски народен съвет обсъжда информация за изпълнението на правителствените разпореждания за подобряване на амбулаторно-поликлиничното обслужване в столица.

На заседанието е обсъден и ходът на проектирането и подготовката за преустройство на булевард „Витоша“ в представителна търговска улица. Основните строителни работи по преустройството ще започнат през 1975 година, като се предвижда специализация и модернизация на магазините в съответствие със съвременните изисквания и най-новите тенденции в търговското обслужване. Съществуващите сега магазини ще станат ядра на специализирани търговски комплекси, а улица „Васил Коларов“ ще се оформи като улица за разнообразни битови услуги. Цялостно преустройството ще завърши през 1977 година в на-

вечерието на 100-годишнината от обявяването на София за столица на България.

1974

„Да превърнем София в столица на международния туризъм“ – към осъществяването на тази цел са насочени усилията на колективите от стопанския комплекс „Отгих и туризъм“, пише в новина от 17 януари.

Със своите забележителности и красивата Витоша нашата столица с всяка изминала година става все по-голям привлекателен център за милионите чуждестранни туристи.

„Нашата непрекъснато обновяваща се столица всеки ден приема около 25 000 чуждестранни и български туристи“, допълва още публикацията от деня.

За многобройните си гости днес София предлага 55 хотела с около 6560 места. Разнообразните ресторанти, механи и други заведения разполагат с 10618 места. В редица атракционни заведения чуждестранните гости имат възможност да се запознаят не само с българската кухня, но и с фолклора на България.

1975

В новина от 4 януари се посочва, че изграждането и разширяването на водоснабдителната мрежа на столичния град продължава с ускорени темпове. Довеждането на допълнителни количества вода и построяването на нови ре-

зервоари е продиктувано от практическите нужди на столичното население и отличната промишленост.

Само за разширяването на водопроводната мрежа ще бъдат изразходвани 4 мин. лева. С тези средства ще се изградят 50 км нови водопроводи в жилищните комплекси и крайните квартали. Ще продължи изграждането на главния стоманен водопровод от пречистителната станция „Панчарево“, строителството на групата резервоари в „Модерно предградие“, „Лозище“ и др.

Допълнителните количества вода ще подобряват водоснабдяването в големия град и на всеки жител ще се осигурят по 526 литра питейна

вода в денонощие.

1976

На 14 януари преди 75 години в София една двуосна моторна с полуоткрита платформа и салон потегля по маршрута гарата - улица „Граф Изнатиев“.

С това започва и развитието на градския транспорт в столичния град. Сега броят на трамваите е 361 с 81 000 места. Те обслужват 17 линии с обща дължина 121 км. Софийци се обслужват и от автобуси, чиято цифра достигна над 1000 броя с 105 255 места, както и от 141 тролейбуса „Шкода“ с 14 100 места.

Тези данни съобщава на състоялата се на 9 януари в столицата пресконференция главният директор на стопанска дирекция „Градски транспорт“ Вуто Павлов. Той запознава представителите на печата, БТА, радиото и телевизията с бъдещото развитие на софийския градски транспорт и по-специално със задачите през 1976 година.

1977

На 5 февруари БТА публикува статия със заглавие „Шрихи от София“, в която припомня, че първото официално преброяване на София се е състояло на 31 декември 1880



София, 22 февруари 1978 г. План-схема на Софийското метро на Софийски метрополитен, с авторски колектив на дирекция „Метропроект“ към КИПП „Софпроект“.
Снимка: Живко Ангелов, БТА

година. Установено било, че в София живеят 20 501 души.

Само 11 395 били родени в столицата...

Първият телефонен разговор в столицата е проведен през 1884 година. Телефонните апарати били монтирани в две къщи на разстояние сто метра. На демонстрацията присъствали министър-председателят Петко Каравелов, председателят на Народно-то събрание Стефан Стамболов. След две години в София бил монтиран първият петлинеен градски телефонен номератор. Свързани били Дворецът, кабинетът на министър-председателя, главният директор на пощите, телеграфите и телефоните, началникът на четвърти полицейски участък и търговският представител Кауфман.

През 1891 година била установена телефонна връзка между София и Пловдив. Тогава вестниците съобщили, че „разговорът се слушал тъй ясно, като че ли говорел някой пред вратата, а разстоянието било 160 километра“.

Първият проект за водоснабдяване на София е от 1884 година. Неговите автори – руският инженер Кубасов и българският механик Белов, предвиждали при население 40 хиляди души по 40 литра вода на човек за денонощие. Планът им бил реализиран едва през 1902 година, когато София имала 102 хиляди жители...

През 1924 година започнал строежът на Рилския водопровод, който бил завършен през 1933 година. Неговият



София, 16 май 1986 г. Фойето на Централната софийска гара.
Снимка: Стефан Тихов, БТА

капацитет е 2200 литра в секунда.

„Всички цепеха въздуха с виковете София! София! София! С издигнати ръце и силно въздушевление“ – това може да се прочете в пловдивския вестник „Марица“, който дава съобщение за заседанието на Първото Велико народно събрание, състояло се на 22 март 1879 година, на което за столица на България еднотушно е бил избран град София, пише БТА в началото на април. Публикацията припомня още, че за вземането на това решение голяма роля е изиграл проф. Марин Дринов, който смята, че София е най-подходяща за столица. Той я виждал в бъдеще и като кръстовище, през което ще минават всички пътища от изток към запад и от север към юг.

На същото мнение е бил и Константин Иречек. В брошурата „Българско княжество“

той пише, че най-сгодно място за столица е София, която е разположена в прекрасна зелена долина между исполините Витоша, Рила и Балкана...

Тогава градът е заемал малко пространство и е наброявал едва 3000 къщи и около 20 000 души население. Днес София е милионен град, разположен върху 1031 квадратни километра площ.

1978

През януари БТА припомня кога е създаден гербът на София – през 1900 година по повод участието на България на Всемирното изложение в Париж. В писмо на Министерството на търговията и земеделието било препоръчано Иван Мърквичка – директор на Държавното рисуwalно училище, и В. Добруски – директор на Народния музей, „да проучат тоя въпрос и да изберат нужния знак из старите паметници“.

Двамата избират елемен-

тите на герба, а художествено го пресъздава Харалампи Тачев, студент в Рисуwalното училище.

Гербът представлява щит, разделен на четири полета, в които са изобразени богинята, пазителка на градовете, църквата „Света София“, за която се смята, че е дала името на столицата, силуетът на Витоша, неизменния фон на града, и храмът на бог Аполон, олицетворение на софийския минерален извор. Лъвчето в средата свързва столичния герб с националния, а короната с елементи от крепостна стена е символ на устойчивостта и силата на града.

Девизът „Расте, но не старее“ е прибавен през 1911 година.

БТА припомня също, че на 6 юни 1879 година Софийският градски съвет постановява „да се позове негово сиятелство княз Дондуков-Корсаков почетен гражданин на София. Копие от настоящето постановление да се поднесе на Негово сиятелство, за да му послужи като диплома на почетното му гражданство на град София“.

С това постановление княз Александър Дондуков-Корсаков (1820-1893), върховен императорски комисар на Русия в България, е удостоен за първи почетен гражданин на новата столица.

В новина от юли се посочва, че София е първата столица на астрономията на Балканите.

През 1896 година е завършено строителството на обсерваторията на Софийския университет, тогава са доставени и необходимите инструменти – 16-сантиметровия телескоп „Груб“, изработен в Дъблин, френските часовници „Рифлер“ за службата „Точно време“, която и до днес е единствена в страната. Столичани наричат хълма, на който се намира обсерваторията, „Звездоброя“, а може би така са наричали и пионера на българската астрономия професор Марин Бъчеваров.

Днес обсерваторията е астрофизична лаборатория на Софийския университет „Климент Охридски“.

1979

През април се съобщава, че Държавният съвет е издал указ за учредяване на официално знаме на град София във връзка със стогодишнината от обявяването на София за столица на България. Знамето се връчва на Столичния общински народен съвет и в негово лице на трудещите се от София за техните големи заслуги в развитието на столичния град като национален, политически, административен, стопански, културен и научен център на Народна република България.

Трети април – деня, в който София е обявена за столица на България, е обявен за Ден на

София с решение на Бюрото на Министерския съвет.

В чест на стогодишнината от обявяването на София за столица с няколко месеца предсрочно е произведена първата моториса от новия модел трамвай „София-100“. Той се различава от пътуващите сега из столицата трамваи преди всичко по външния вид. В съответствие със световните тенденции в проектирането на транспортни средства са предпочетени ръбестите прави геометрични форми. Трамвайът е максимално остъклен, в салона има по-силно осветление, подобрени са условията за работа на ватмана – челното стъкло е свалено по-ниско, за да се увеличи видимостта, усъвършенствано е оформлението на арматурното табло, с нова конструкция е столът. Както и при досегашните модели, трамвайът е с четири врати, предназначен е за около 150 пътници и има 32 седалки.

Това е осмата поред моториса, проектирана и произведена в столичния завод за трамваи, след добре познатите на софиянци „Република“, „Комсомолец“, „Космонавт“, „София-70“ и др.

В новина от 7 август се посочва, че софийското метро ще бъде един от големите строителни обекти през осмата и деветата пети-

летка. След изграждането на трите основни линии то ще поеме 50 на сто от всички превози в столицата. Трамвайният, тролейбусният и автобусният транспорт ще продължат да се развиват за обслужване на напречните и периферните маршрути.

Първата линия ще свързва квартал „Люлин“ с гара „Искър“. Нейната обща дължина ще бъде повече от 18 километра. Този участък ще се изгражда по открит способ, който е около два пъти по-евтин от тунелния. В конструктивно отношение ще се даде превес на сглобяемите стоманобетонни съоръжения. Станциите по тази линия ще съответстват на наименованията на районите, през които ще минава метрото.

1980

В близко бъдеще столицата ще има автоматизирана система за управление на градския транспорт, пише БТА на 30 януари.

Първоначално системата ще действа в центъра на София в рамките на булевардите „Константин Величков“, „Сливница“, „Клемент Готвалд“, „Евлоги Георгиев“, „Пенчо Славейков“, „Тотлебен“ и „Опълченска“. На тази площ ще бъдат разпределени специални гатчици. Те ще отчитат определени транспортни параметри като скорост и брой на транспортните средства за единица време и задръстванията на големите кръстовища.

Събраната информация ще се предава на електронно-изчислителните машини в управляващия изчислителен център. Въз основа на това машината ще моделира оптималните транспортни варианти за управлението на движението в централната градска част. Взетото от машината решение под формата на команди ще се изпраща до местните светофарни уредби и инсталации от типа „зелена вълна“. При задръстване на кръстовищата автоматически ще се извършва преразпределение на светофарните фази. По този начин ще се удължи времетраенето на зелената светлина и ще се нормализира движението на съответното кръстовище.

1981

„С трамвай из София в началото на века“ ни повежда публикация от 28 юни. Тя започва така:

„Вчера столичните жители бяха зрители на едно ново за тях явление от всесветски прогрес – пише в началото на века хроникьор в един софийски вестник. – Първият трамвай прекоси почти цялата „Витошка“ улица. Грамадно множество народ се любуваше на приятната гледка от бързината на трамвая и от светлите искри под колелата му и на жицата отгоре. Трамваят върви бързо, без друсане, осветява се електрически и има изящна мебелировка.“

Описваното „явление“ станало на 15 януари 1901 година.

Тогава официални лица и градски първенци преминали за първи път с трамвай от депото, което било недалеч от гората, та чак до площад „Славейков“.

Историкът Младен Цонев пише, че белгийското акционерно дружество, на което било възложено да прокара трамвайни линии в София, получило правото да ги експлоатира и съответно да прибира печалбата за срок от 40 години. Първоначално били построени пет трамвайни линии, но по желание на Софийската община започнали да работят само две, „за да може населението и трудещите се да свикнат с новото силно движение“. Бързината на трамваите тогава била 15 километра в час.

Ето и спомените на Димо Казасов: „Трамваите се движеха не само бавно, но и полупразни. Те имаха освен постоянните и тъй наречените произволни спирки. Пътникът имаше право чрез гръпването на звънеца да поиска спрането на всеки кръстопът. Същото преимущество ползваха и гражданите, които чакаха трамваите на уличните кръстовища. Специални надписи, окачени в колите, гласяха: „Искайте спирка от ватмана.“ Неопитните пътници искаха спирка и извън кръстовищата и ватманите не им я отказваха.“

Трамваят от началото на века днес ни изглежда малко смешен, но едновременно ни кара да се гордеем, че се е появил в София, преди да го е имало в много други столици.

1982

Най-бързо в София расте младият район „Люлин“: жителите му сега са около 100 хиляди, а след четири години ще станат 150 хиляди. Какви са плановете за развитието на района, БТА научава на 12 януари от първия заместник-председател на изпълкома на Районния народен съвет Седефчо Георгиев и началника на отдел „Строителство, архитектура и благоустройство“ на съвета инж. Кирил Благоев.

До края на годината ще бъдат построени 4200 апартамента, до края на петилетката – 12 600. Топлоелектрическата централа в района е достатъчно модерна, за да отопли всички нови сгради. Съществуващата автоматична телефонна

централа също ще може да задоволява нуждите на увеличаващото се население.

1983

На 27 юли БТА публикува статия със заглавие „Подземните улици на София“.

Наричат се „проходими инсталационни колектори“ и по тях се движат само специалисти по ремонта и експлоатацията на инженерните системи на столицата. Това са стотици километри кабели и тръбопроводи, без които е немислим животът на нашия град.

Първият колектор с дължина 490 метра е изграден през 1960 година под булевард „Георги Димитров“. А до 1970 година са построени по монолитен начин 18 с обща дължина над 5 километра. Динамичното развитие

на столичния град е причина през 1975 година да се разработи структурна схема на проходимите инсталационни колектори към общия градоустройствен план.

Днес подземните улици на София са модерни съоръжения, изградени от сборни елементи, снабдени със системи за вентилация, диспечерски пунктове за контрол и дистанционно командване на мрежите. Само през последните 10 години са построени колектори с обща дължина 35 километра, които „приютяват“ топлопровод, електрически и телефонни кабели и други важни елементи от инженерната инфраструктура на столицата.

През тази петилетка се предвижда да бъдат построени нови 47 километра колектори, някои от които вече влизат в строеж.



София, 11 април 1989 г. Строителните работи по метрото.
Снимка: Емил Иванов, БТА

1984

На 15 февруари е учредена Столична асоциация за туризъм и отгид, която има за задача да съдейства за осигуряването на качествен и съдържателен отгид на трудещите се в столицата и за ефективен и конкурентоспособен международен туризъм. Като обществено-гържавна териториална организация на Българската асоциация за туризъм и отгид и на Изпълнителния комитет на столичния народен съвет тя ще създаде необходимите условия за интензивно развитие на туризма и отгидите, за повишаване на тяхната социална, икономическа и идеологическа ефективност.

Чрез тази нова, по-ефективна форма на ръководство на международния и на вътрешния туризъм в столицата се цели още по-рационално да се използва материално-техническата база, да се обединят усилията по нейното изграждане, реконструкция и модернизация, да се организира производството на разнообразни стоки и сувенири, характерни за столичния град.

1985

На 17 април е подписан договор между „Интерхотели-Балкантурист“ и американската хотелска корпорация „Шератон менажмент корпорейшън“, чрез който столичният хотел „Балкан“ се включва в хотелската верига „Шератон“. Корпорацията ще участва в



София, 15 октомври 1984 г. Преместване на скулптурната композиция на „Орлов мост“. Снимка: Емил Иванов, БТА

ръководството на обслужването на хотела.

От края на миналата година хотел „Балкан“, построен преди 30 години, се реконструира. Той отново ще отвори врати за своите гости в началото на 1986 година и ще се нарича „Шератон София – хотел „Балкан“. След реконструкцията хотелът ще разполага с 200 стаи, 4 ресторанта, 4 зали за конференции, банкетна зала с 300 места и още много други

заведения и магазини. Тук ще има и съвременен възстановителен център.

Това е първият договор, който известната хотелиерска корпорация „Шератон“ подписва за съвместна експлоатация със социалистическа страна.

1986

„София – вчера, днес и утре“ е заглавие на новина от 21 фев-

руари, в която се посочва, че в столицата се създават 14,5 на сто от националния доход, 17,7 на сто от чистата продукция, 15,4 на сто от печалбата на народното стопанство. Годишно в града се изграждат над 15 000 жилища, детски заведения с над 1000 места, топлофицират се близо 18 000 жилища.

Сега софийските трудещи се живеят и работят под знака на проблемите, които ще бъдат обсъдени на XIII конгрес на БКП.

На 21 февруари се провежда сесия на Столичния народен съвет. Утвърден е комплексен план за научно-техническото и социално-икономическото развитие на града и бюджет за следващата година. В центъра на разработките са поставени въпросите за технологичното превъоръжаване и усъвършенстване на структурата на столичната икономика главно за сметка на развитието на нови производства, обновяването на продукцията, спиране на остаряла и без реализация продукция.

1987

На 2 април в подлеза пред Партийния дом в столицата е открита изложка под наслов „София на 8000 години“, която разказва за първото откритие засега селище на територията на града, възникнало в шестото хилядолетие преди нашата ера.

Наред с показаните 250 предмета с различно предназ-

начение изложбата представя схема на жилище от тази епоха. Останките от него свидетелстват, че то е най-голямата от проучените досега в Европа жилищни постройки от същата епоха. Невъзможността останките да бъдат съхранени не буди съжаление у археолозите – според тях данните, които са събрали, имат голяма стойност. Изследванията на откритото неолитно селище ще продължат и може би много тайни ще отстъпят пред желанието ни да проникнем в дълбоките недра на вековете.

1988

БТА припомня, че 4 януари 1878 година е денят на освобождението на София. В историческия календар тази дата бележи началото на истинското възраждане на града, увенчано по-сетне с обявяването на София за столица на България.

От първия ден, възвестил свободата на града, времето отброява 110 години. Какво знаем за онези мигове, за дните и годините, които ги предхождат и в които се е натрупвала великата енергия на народа, за да избухне с небивала сила в освободителната война. Всичко това е част от нашата история, незабравими страници, които продължават да вълнуват, пише новина от деня. Тогава е открита и изложбата в галерия „Отечество“. Тя „попоявява“ посетителя в миналото на града и същевременно откроя-

ява най-значимите събития през втората половина на миналия век. От акварелите на Йосиф Обербауер узнаваме в общи линии как е изглеждала София преди стотина години. На много от снимките са показани най-видните софийски родолюбци и общественици, учители и търговци, всеки по своему допринасял за възхода на града. С писмото на гражданския губернатор на София Пьотр Алабин се известява за назначаването на първия кмет на града – Мнотлаку Ташев. Изложени са първите печати, използвани от софийската градска управа след Освобождението. Любопитно е да узнаем за учредяването на Българската народна банка в София още през 1879 година. Може да се видят фрагменти от стенописи от най-забележителните софийски църкви, предмети от бита на някогашните софиянци.

Една изложба, която подклажда силни родолюбиви чувства и която е знак на синовна почит към историята на града.

1989

Новина от 1 февруари съобщава, че е излязъл първият брой на вестник „Метро“ – седмичник за софийския метрополитен. Амбицията на редакцията колегия е да запознава столичани с изграждането на най-големия строителен обект на петилетката. На неговите страници читателите ще намират разнообразни материали за успехите и трудностите,

съпровождащи работата на инвеститори, проектанти, строители, монтажници, производители на строителни материали и изделия. Вестникът ще отразява живота и инициативите на трудовите колективи, които строят така необходимото за милионния град бързо превозно средство.

В първото издание на Център за изграждане на метрополитена в София се разказва за отговорните задачи на строително управление „Метрострой“ през тази година. Подпомогнат от други мощни строителни организации, този колектив ще продължи изграждането на първия участък – от жк „Люлин“ до Орлов мост с дължина 6100 м и пет метростанции, който трябва да влезе в действие през 1990 година.

1990

На 15 октомври студентът от Юридическия факултет на Софийския университет „Св. Климент Охридски“ Борислав Михайлов получава първата читателска карта в Столичната библиотека, която от този ден приема посетителите си в нова сграда. След близо петгодишно прекъсване големият културен институт възобновява дейността си и успява да събере на едно място цялото си богатство от един милион и двеста хиляди тома, разпръснато по тавани, мазета, училища и мелници.

Новият дом на пл. „Славейков“ е предоставен на библиотеката от Българската социалистическа партия заедно с голяма част от обзавеждането. След частична реконструкция, която ще завърши окончателно през 1991 година, се оформя едно привлекателно средище на духовната култура.

Библиотеката ще разполага с помещения за индивидуална работа – отдавнашна мечта на българските читатели. Съвременна размножителна техника в партерния етаж ще осигурява бързи и качествени копирни услуги и ще улеснява гражданите в работата им с книгите.

1991

С предвидените от гържавата 100 милиона лева през следващата година ще бъде завършена първата отсечка от софийското метро, дълга в двете посоки по шест километра.

С тази мярка правител-

ството проявява далновидност, заявява на 17 април репортер на БТА генералният директор на „Метрострой“ инж. Илия Соколов. В противен случай строежът трябваше да се консервира, с което ще се прახосат стотици милиони левове. От Съветския съюз са доставени 48 моториси за метрополитена, които стоят неизползвани в халетата на строителния обект.

Както посочва инж. Соколов, машините са последен модел и са съоръжени със скъпа автоматика. Купени са на ниски цени – всяка от тях струва колкото един трамвай. За сравнение – една такава моториса вече струва близо 1,5 милиона долара.

Г-н Соколов изразява учудването си от публикациите в столичен всекидневник, с които метрото се противопоставя на останалия градски транспорт.

Метрото е гръбнакът на транспорта, набляга генералният директор. То не бива да

се противопоставя на трамвайната и на тролейната мрежа, тъй като ги допълва.

1992

„Какво има под жълтите павета на пл. „Княз Александър Батенберг“, се пита в новина от 13 февруари. В нея се посочва, че под бившия Партиен дом се намират две защитни съоръжения-скривалища общо за около 400 души с всички необходими – според изискванията на 50-те години, входи, изходи, свързващи тунели, санитарни възли и собствени електрозахранващи устройства и телефонни централи – тип 30-те години. За това информират на брифинг на МО офицери-експерти от отдела за гражданска защита към столичното военно управление.

Те показват схеми на двете скривалища, едното от които е в източната част на бившия Партиен дом и има два тунела, водещи към бившия мавзолей, а другото е под зала „Георги Кирков“ – също с два изхода, намиращи се непосредствено пред сградата. Съоръженията са били реконструирани и подновени в периода 1983-1985 година. През октомври миналата година, когато са били приемани от експерти по гражданска защита, те са били в пълна изправност.

Според участниците в пресконференцията в столицата има около 300 скривалища, които се поддържат от Гражданска защита.

Седмнадесети септември – Денят на мъченица София и трите ѝ дъщери Вяра, Надежда и Любов по православния календар, ще бъде именият ден на столицата, решават на 25 март общинските съветници.

Предложението на управата на град Тел Авив за побратимяване със София бе прието също от общинските съветници. Предстои подписването на договор за сътрудничество в културата, туризма, спорта, науката и икономиката между двете общини. Той ще бъде подписан от кметовете на двата града Александър Янчулев и Шломо Лехат.

1993

В публикация от 5 октомври се посочва, че кметът на София проф. Александър Янчулев е подготвил доклад до Министерския съвет за използване на водите на язовир „Огняново“ за производствените нужди на „Кремиковци“, който сега черпи от питейните запаси на града. Това става известно на среща между кмета на СГО и Обществения комитет за подобряване на водоснабдяването на София. Тема на разговора е и проектът за задоволяване питейните нужди на столицата с вода от Рила.

Според участниците в срещата основен проблем остава възпитанието на гражданите за икономия на водата. Ще се търсят дарители и спонсори за подобряване на износената водопроводна мрежа. На наши бизнесмени и представители на европейски фирми ще се

разчита за разработване на проекти по водоснабдяването и канализацията на града.

1994

На 17 септември с молебен в храм-паметника „Света София“ и церемониал по вдигане знамената на Република България и София е отбелязан празникът на столицата.

Първи метри през деня минава и първият български тролейбус. Той е произведен от „Транмар“-София по поръчка на Столичната голяма община. Прототипът се появява по улиците на столичния комплекс „Люлин“ и тепърва ще бъде подлаган на технически тестове.

* * *

Администрацията на Столичната голяма община е получила много добра оценка за работата си на заключителното заседание на Европейския форум на големите градове, състоял се на 29 и 30 септември в Лион, съобщава в началото на октомври за БТА пресслужбата на СГО.

Срещата е събрала кметовете на 60 френски града и е била на тема „Сигурността в големите европейски градове“.

София и Будапеща са единствените столици от страните на Източна Европа, които ще се включат в бъдещите програми за развитие на големите европейски градове на този форум.



София, 16 септември 2002 г. Първото информационно табло, което ще показва часа на пристигане на трамвай номер 20, е открито на трамвайната спирка при Централните хали. Снимка: Владимир Шоков, БТА



София, 22 май 2002 г. Метростанция „Сердика“ в столицата.
Снимка: Тихомир Пенов, БТА

1995

На 17 октомври стартира софийското метро. Първият метровлак изминава пробно разстоянието от първа до пета метростанция между квартал „Обеля“ и булевард „Константин Величков“. С това започват изпитанията за безопасност на застроената първа отсечка от столичния метрополитен. Официалното откриване ще стане най-рано през март 1996 година според ръководителите на общинска фирма „Метрополитен“.

Влизането на първия влак в тунелите на метрото е исторически момент от развитието на столичния градски

транспорт, казва преди началото кметът Александър Янчулев. Тържествен водосвет отслужва отец Николай от църквата „Св. Седмочисленици“. Първата моториса побира стотиците желаещи да се возят.

В технологичен пуск е отсечка с дължина 6 километра и половина и пет метростанции, носещи имената „Сливница“, „Люлин“, „Западен парк“, „Вардар“ и „Константин Величков“. Продължава строителството на отсечката до площад „Света Неделя“, дълга 1,5 километра, както и на останалите две станции, с които ще бъде завършен първият етап от метрото. Минимум три години ще про-

дължи довършването според Илия Соколов, бивш директор на ОФ „Метрополитен“.

Разстоянието между първата спирка в квартал „Обеля“ и петата ще се изминава за около 8 минути, след като бъде пуснато в експлоатация метрото. В пиковите часове от деня метровлаковете ще се движат в интервал от минута и половина. Моторисите са руско производство и са 48 на брой. Те са доставени през 1990 година и досега са били на склад. Почти четвърт век минава от първата копка на софийското метро, направена през 1976 година, а общо целият проект от проучването и строителството продължава 30

години, показва статистиката. В построяването на първата отсечка са участвали около 120 фирми и поделения на строителните и транспортните войски. С най-голям принос са ОФ „Метрополитен“, „Метрострой“, „Метропроект“ и „Инжстрой“.

1996

Високоскоростен трамвай ще бъде пуснат в София, ако общината намери пари за проекта, съобщава на 26 февруари пред репортер на БТА заместник-кметът Вилхелм Краус, който отговаря за транспорта на столицата. Маршрутът ще бъде „Гара Искър“ – „Дружба“ – „Младост“ – центъра – „Княжево“.

Министърът на икономиката на Брюксел Жос Шабер, който е на посещение в София по покана на кмета Стефан Софийски, се е ангажирал да търси белгийски инвеститор за проекта. Г-н Шабер обещал да намери пари и за разработването на прототип на нов български трамвай. Той ще се прави в завод „Грамкар“ в столицата, съобщава г-н Краус.

1997

Дни на София ще има през пролетта на 1998 година в Берлин. Това се разбира след срещата на 21 октомври на кмета Стефан Софийски и председателя на Столичния общински съвет Антоан Николов с президента на Камарата на депутатите на германската столица Хервиг

Хаазе. На тържествата в Берлин ще гостува Софийската градска художествена галерия и ще има изложба на български вина.

Двете столици ще подпишат договор за сътрудничество в обществения транспорт, водоснабдяването, при извозването на боклуците и планирането на градската среда, съобщава след срещата г-н Хаазе.

Дванайсет автобуса „Икарус“ с екологични двигатели тръгват от 1 ноември в София, съобщава на БТА на 23 октомври шефът на Столичната компания за градски транспорт Васил Найденов.

Автобусите са били преоборудвани неотдавна в Унгария и вече ще работят с природен газ вместо с нефта. Те ще се движат по линия 204, казва г-н Найденов.

Експериментът с новите двигатели е част от програма за опазването на околната среда, разработена от Столичната община и Министерството на околната среда и водите, финансирана от програмата ФАР. Ако проектът даде резултат, ще бъдат газифицирани и останалите софийски икаруси.

1998

На 28 януари след тържествен молебен столичният кмет Стефан Софийски открива първото трасе на софийското метро от жк. „Люлин“ до бул. „Константин Величков“.

Това е 105-ото метро в света.

След като Стефан Софийски честити на присъстващите пускането на метрото, официалните лица и гражданите се качват на моторисите и пътуват от спирка „Западен парк“ до спирка бул. „Константин Величков“.

Трийсет години след като се решава в София да бъде построено метро, гнес е пусната отсечката от 6,1 километра, която моторисите ще взимат за шест минути. За метрото досега са инвестирани 200 милиона долара. Цената на билета ще бъде 200 лева, картите за градския транспорт няма да важат.

През пиковите часове четири моториси ще возят пътниците на интервал от шест минути, а през останалото време – три моториси на интервал осем минути.

В сградата на столичната баня ще бъде направен музей на София. В нея се предвижда да има и приемна на Столичната община, съобщава на семинар в курорта Пампорово на 14 февруари кметът на София Стефан Софийски.

За музея са определени бившите помещения за жени, а за приемната – мъжките. По европейската програма „Красива България“ за реконструкцията на столичната баня се предвиждат 300 хиляди щатски долара, казва г-н Софийски.

Ръководството на София смята да изгради междуна-

родна автогара на паркинга пред Новотел „Европа“. Чрез консервация Халите ще започнат да функционират като покрит базар.

С представянето на програмата на София за 1998 година четиридневният семинар „Приоритети в управлението на София“ е закрит.

1999

Тази година Столичната община ще инвестира в реконструкцията на Централната баня един милиард лева, съобщава кметът Стефан Софийски, който на 21 януари е на представянето на проекта на арх. Станислав Константинов, спечелил конкурса за реконструкцията на банята.

До края на годината Столичната община предвижда да завърши ремонта на фасадата на сградата, да укрепят стените и да възстанови електрическата инсталация, съобщава 2-н Софийски.

От 1992 до 1995 година имаше два международни търга за продажба на сградата на банята, но нямаше кандидати, казва главният архитект на София Стоян Янев. Според него предвидената в проекта на арх. Константинов функция на сградата е най-подходяща за запазването на този паметник на културата. Предвижда се в Централната баня да има балнеоложки център, представителни зали на Столичната община и експозиция на Музея на София.

Столичният кмет Стефан Софийски предлага партера и мецанина на бившия магазин „София“ – с обща площ около 1600 кв.м, да бъдат продадени чрез търг с явно надаване.

Предложението му ще бъде обсъдено на сесията на Столичния общински съвет (СОС) в понеделник, пише БТА на 24 март.

Столичната община няма финансови възможности да довърши общия търговски ансамбъл в тази част на столицата и затова е целесъобразно търговските помещения на магазин „София“ да бъдат продадени, без да се променя предназначението им, смята столичният кмет.

Новият собственик на магазина ще влезе във владение след довършване на укрепителните работи. В момента в сградата се извършват антисейсмични укрепвания в съответствие с нормативните изисквания, чието довършване е абсолютно задължително, посочва Стефан Софийски.

Сутеренната част на сградата с архитектурните разкопки остава на разпореждане на общинското предприятие „Стара София“.

2000

Жълтите керамични павета в София няма да се махат, категорично е становището на Столичната община, съобщава пресцентърът на общината на 4 февруари.

Причината за разместването на паветата в София е замръзването на основата

под тях и навлизането на глинести части между и под тях вследствие на дългата им употреба, казва пред БТА Михаил Виденов, началник управление „Инвестиции и контрол“ в Столичната община.

Започващият ремонт на бул. „Цар Освободител“ в участък от бул. „Мария Луиза“ до бул. „Васил Левски“ ще протече на два етапа. Първият е от площад „Народно събрание“ до ул. „Раковски“, следващият – от ул. „Раковски“ до площад „Александър Батенберг“.

Жълтата керамична настилка ще бъде ръчно свалена, почистена, сортирана и охранявана, защото такива павета вече не се произвеждат в Европа, обяснява Михаил Виденов. Столичната община разполага с резерви от демонтиран преди години паваж, уточнява той.

Освен общинската фирма „Пътища и съоръжения“ от следващите дни в ремонтните работи ще се включат и Транспортни войски.

Налага се промяна и допълване на програмата за изработване на общ градоустройствен план (ОГП) на София поради поканата за присъединяване на България към Европейския съюз. Това пише в докладната записка на главния архитект на София Стоян Янев, която ще бъде разгледана на сесията на Столичния общински съвет на 29 май.

Поканата към България налагала да се въведе конкурсно-

то начало, пише арх. Янев. Той предлага провеждането на национални конкурси за основните рамкови програми – „София и Европейската интеграция“ и „София и универсалното жизнено пространство“. Те са част от заданието за изработване на ОГП, който предстои да бъде приет на сесията в понеделник.

Общинарите ще гласуват и отчетат за изпълнението на тематичните проучвания „Прогнози за социално-икономическо и пространствено развитие на София“. Те са първият етап от фазата „Предварителен проект“ по Програмата за изработване на ОГП на Столичната община.

По програмата проектът за ОГП на София трябва да завърши през 2001 г. След това ще има обществено обсъждане, след което ще бъде приет от Народното събрание.

В момента действа Законът за изменение и допълнение на закона за разработване и прилагане на ОГП на София от 1961 г.

В новина от 28 декември се посочва, че символът на столицата, наречен с решение на Столичния общински съвет Монумент „София“, е официално открит от кмета Стефан Софийски. Прозвучава химнът на България.

24-метровият паметник е дело на скулптора Георги Чапкънов и архитекта Станислав Константинов. Той се издига пред Булбанк на мястото, където по тоталитарно време е имало 11-метров паметник на Ленин.

Осемметровата статуя на София е от бронз и кована мед, тежи четири тона. Тя е лята на елементи в лярната на Съюза на българските художници повече от 45 дни. Монтирането ѝ отнема два дни, като движението между Илианци и Булбанк е спирано временно заради внушителните размери на монумента.

За проекта авторите са черпили вдъхновение от герба на София от 1900 година, в който се впитат старото име на града – Сердика, църквата „Света София“ и планината Витоша.

2001

Цар Симеон Втори дарява парк „Врана“ на Столичната община. На 29 март столичният кмет Стефан Софийски и юридическият съветник и полномощник на царското семейство Асен Ошанов са подписали договора за дарение на парка.

Всички юридически неща около дарението са изчистени, казва за БТА кметът Софийски. До 31 май Столичният общински съвет трябва да го гласува, с което всички формалности около него окончателно ще приключат, допълва той.

Според договора цар Симеон Втори и неговото семейство даряват за нуждите на българските граждани един уникален по ботаническата си стойност имот, пише в съобщение на пресцентъра на Столичната община.

Чистата площ на гаре-

нието възлиза на 882 421 квадратни метра и по оценка на специалисти е на стойност 19 милиона долара, е посочено в съобщението. Царското семейство си запазва една част от парка около царския дворец в размер на 21 400 квадратни метра. Тази част ще бъде отделена от дарения парк с ограда, построена с лични средства на царското семейство, пише в съобщението.

При подписването на договора Асен Ошанов е представил пълномощия, както и изпратени по факса писма на цар Симеон Втори и княгиня Мария-Луиза с днешна дата. В писмата те още веднъж потвърждават направеното на 6 ноември 1999 година волеизявление за дарение на парка, пише в съобщението.

2002

На 14 януари е съобщено, че Столичният общински съвет решава да бъде пуснат електронен билет за метрото.

Електронният билет е първата стъпка към въвеждането на системата за електронно таксуване на пътниците в метрото. Това е ангажимент, поет от Столичната община към Японската банка за международно сътрудничество, която отпуска заем от 104 милиона долара за продължението на Софийското метро до Интерпред.

Електронните билети ще бъдат два вида – за еднократно и за многократно пътува-

не. Еднократният електронен билет ще струва 40 стотинки, а многократният 38 стотинки, решават общинските съветници.

Билетите за електронно таксуване ще се издават от „Метрополитен“ ЕАД, като до окончателното внедряване на системата продажбата на електронните билети ще става чрез издаване на касови бележки от регистрираните в данъчната служба касови апарати с фискална памет.

Новият електронен билет ще влезе в употреба най-рано до месец. Той представлява магнитна карта, от която ще се отнемат импулси, обясни председателят на общинската транспортна комисия Георги Василев.

2003

В новина от 4 февруари се посочва, че на следващия ден на Летище София ще бъде направена първата копка за изграждане на нов пътнически терминал и прилежащата към него инфраструктура. С това започва изпълнението на строителството на Лот Б1 като част от общия проект „Реконструкция, развитие и разширение на Летище София“.

Проектът за реконструкцията на летището е най-мощният в България от 1989 година и ще преобразува аеропорта по европейски стандарти. Очакванията са летището да поема 2 млн. пътници годишно.

Реализацията на проекта



София, 30 март 2009 г. Изглед към „Лъвов мост“.
Снимка: Владимир Шоков, БТА

ще отвори над 2200 работни места чрез пряко ангажиране в строителството. Обектът ще увеличи заетостта и на десетки фирми, които ще се включат като доставчици и подизпълнители във връзка със строителните работи и доставката на оборудване.

След изграждане на новото летище в София ще се постигне подобряване на цялостната авиоинфраструктура, привличане на по-голям брой пътници при по-високи стандарти на обслужване, развитие на търговската,

туристическата и други съпътстващи дейности.

Новият терминал ще отговаря на всички изисквания на Европейския съюз по отношение на обслужване на пътниците и осигуряване на съответния граничен контрол.

2004

На 11 май е направена първата копка на уникален развлекателен и търговски център – Mall of Sofia в столицата. В неговото изграждане са вложени 50 млн. евро, което

е най-голямата частна инвестиция в София, заявява на официалната церемония генералният директор на Mall of Sofia Ели Егоси.

Такива сгради има във всички големи европейски столици, време беше да се построи и в София, казва столичният кмет Стефан Софиянски. Той пожелава успех и пълна поддръжка на проекта и призовава след 18 месеца отново да се съберем на същото място и вече да пазаруваме от търговския център.

Комплексът се изгражда на ъгъла между бул. „Стамболийски“ и бул. „Скобелев“.

Инвеститори са израелски фирми, които по време на строителството ще осигурят работа на 1500 наши работници. До година и половина след неговото откриване на постоянна работа в търговския център ще бъдат назначени около 1000 души, съобщава Ели Егоси.

Mall of Sofia ще бъде най-големият търговски, развлекателен и бизнес център в страната. В него ще има 140 магазина, хипермаркет и 12 киносалона. Там ще бъде монтирано и първото в България триизмерно кино IMAX.

Търговската и развлекателната част ще бъдат разположени на 35 000 кв.м. Към комплекса ще има подземен паркинг със 700 места за автомобили.

Ели Егоси се надява центърът да бъде посещаван годишно от над 7 млн. души и да има 100 млн. долара оборот на година.

Около половината от търговската площ вече е договорена за отдаване под наем на различни фирми, похвалява се Егоси.

2005

Всички възлови спирки в столицата до 2007-а трябва да бъдат оборудвани с електронни табла. Това казва на 14 март Васил Найденов, управител на Столичната компания за градски транспорт – София ЕООД, пред участниците в семинара „Развитие на обществения транспорт на територията на Столичната община“.

Найденов посочва още, че в София е в процес на внедряване нова система за таксуване на пътници, като старата система – с перфоратори, ще бъде заменена с по-ефективна. В момента тече тръжната процедура за избор на доставчик.

До края на този месец ще бъдат поставени около 40 такива табла на спирките в София, а до края на годината броят им трябва да стане около 200, съобщава заместник-кметът на столицата Велизар Стоилов пред журналисти. Стоилов допълва, че през март в София ще бъдат монтирани няколко пробни таймера за пешеходци, които ще отброяват продължителността на зеления сигнал на светофарите за пешеходци.

Нов нископогов тролейбус започва да се движи по столичните улици до дни. Возило-

то е произведено по проект на „Трамкар“ ЕАД. За да се убедят в удобствата на новия тролейбус и възможностите на него лесно и бързо да се качват инвалидни колички, на 7 април идват кметът Стефан Софиянски и председателят на Столичния общински съвет Владимир Кисов.

Софиянски уточнява, че тролейбусите в София по-трудно се амортизират в сравнение с автобусите и трамваите. Новият тролейбус има нова диагностична система, според която се получава навременна и пълна информация за състоянието на отделните елементи и агрегати в тролей. Работата на водача е облекчена и от микропроцесорна система за управление на движението, системи против блокиране на спирачките и буксуване, система за автоматично установяване на място на спирки, кръстовища и светофари.

2006

През май и юни трябва да започне разширението на Околовръстния път на София в участъка Бояна-Симеоновско шосе. Това съобщават на 6 февруари пред журналисти столичният кмет Бойко Борисов и изпълнителният директор на Агенция „Пътища“ Веселин Георгиев. Двамата се срещнаха в Столичната община, за да обсъдят проблема със строежа на южната дъга на Околовръстния път.

През следващите дни те ще имат срещи с областния уп-

равител на София Тодор Модев, за да обсъдят как точно ще протече процедурата по отчуждаването на незаконно построените сгради и процедурите по строежа на пътя.

Кметът Борисов очаква участъкът от пътя да бъде готов за около една година.

2007

Музеят за история на София в Централната баня ще бъде открит през 2008 година – по случай 130-годишнината от освобождението на града. Това съобщава в края на юни заместник-кметът по културата Йорданка Фандъкова в отговор на въпрос в БТА на представянето на мултимедийния диск „София – една дълга история“.

Това ще бъде кулминацията в честванията, още повече че през 2009 година ще празнуваме и 130-годишнината от обявяването на София за столица, казва Фандъкова.

Дискът – на български и на английски език, с брошура на английски, представя около 200 от над 120 000-те експоната в Музея за история на София – от шестото хилядолетие преди Христа до наши дни. Сред тях са златен съд и бронзов котел от края на бронзовата и желязната епоха, женска глава от камък и съдове от стъкло от римския период, бюрото на Стефан Стамболов, уникален часовник, който кралица Виктория подарява на княз Фердинанд и Мария-Луиза за сватбата им, първият мерцедес в София.



София, 24 юни 2003 г. Сградата на Столична общината, намираща се на улица „Московска“ 33. Снимка: Петър Кръстев, БТА

Събитията по земите в района на София още много преди да стане столица, епохата на траките, превръщането на града в стратегически център на Римската империя на Балканите, благоустрояването му по римски образец, включването му в пределите на древна Византия, навлизането на славянските племена, животът в рамките на Османската империя, разцветът след Освобождението – белезите на всички тези исторически периоди се крият в стотиците експонати – археологически, документални, художествени, показани в диска. Историческата информация

е представена в пет раздела – „Музеят“, „Археология“, „София в Османската империя“, „От Ориента към Европа“, „Дворецът“.

2008

Средната възраст на софийските трамваи е 32 години, научава БТА в края на март от доклад за състоянието на електротранспорта в столицата. Най-старите трамваи, които се движат в града, са на 60 години, а най-новите – на девет.

Основната част от тролейбусите са на 22 години, като 11 от общо 154-те тролейбуса

още не са достигнали нормата си за пробег след последния ремонт.

В трамвайния транспорт 70 моториси от общо 304 още не са преминали нормата си за пробег след последния основен ремонт.

Почти половината от автобусния транспорт е погменен, става известно от справка, предоставена на БТА от „Столичен автотранспорт“. От 617-те съчленени и единични автобуса с възраст повече от 20 години са 109 съчленени „Икарус“-а и 15 единични автобуса от същата марка. В градския транспорт работят общо 43 автобуса, конвертирани на газ.

Трамвайният релсов път в столицата е на средна възраст близо 28 години при амортизационен срок 25 години. До достигане на средния амортизационен срок на тролейбусната мрежа остават две години.

Столичният зоопарк ще отбележи днес 120-ия си рожден ден. На тържеството ще присъства и кметът на София Бойко Борисов, съобщава на 14 май пресцентърът на Столичната община.

Софийската зоологическа градина е основана с указ на княз Фердинанд на 1 май (нов стил – 14 май) 1888 година. При основаването ѝ клетките, разположени в парка на княжеския дворец, са били 10, а днес тя притежава 264 вида животни. Първият обитател

на зоокъта е бил черен лешояд. След това са настанени шест вида птици, кафяви мечки, сърна и елен.

По нареждане на княза през 1890 година е отреден терен за зоологическа градина в рамките на Ботаническата градина, която се е намирала на терена между сегашните бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“, бул. „Цар Освободител“, бул. „Васил Левски“ и ул. „Гурко“. В края на XIX век този парцел се е намирал в края на София, а през него минава сухото корито на приток на Перловската река.

През 1892 година е купена първата двойка лъвове, които още същата година дават поколение – мъжко лъвче.

През 1893 година зоопаркът е отворен и за посетители.

2009

Метрополитенът и трамвайният транспорт ще имат водеща роля в придвижването на софиянци с градския транспорт. Това предвиждат плановете на Столичната община за развитието на градската мобилност, които са представени от главния архитект на София Петър Диков през февруари на форум, посветен на темата.

Като основен приоритет в общия устройствен план на София е залегнало развитието на градския транспорт като най-бърз, качествен и относително евтин при придвижването в града, посочва Диков. По думите му в основата на развитието на градския

транспорт стои метрото. В момента има действащи 10 км метромрежа с 8 станции. Към настоящия момент имаме изготвени проекти и приключили търгове за изграждането на втори метродиаметър, добавя той.

През последните 2 години много сериозно се работи върху проекти за изграждане на нови трамвайни мрежи и обновяване и реконструкция на съществуващите, като концепцията на Столичната община за развитието на трамвайния транспорт е, от една страна, той да продължи да превозва основната част от пътниците в града, а от друга страна – да осигури връзка с метротранспорта и да бъде подчинен на него, заявява Диков. Той посочва, че едва през последните една-две години е започнало да се мисли за преструктурирането на градския транспорт на основата на метрото, въпреки че строителството на метрото е започнало още през 80-те години.

На 17 септември на тържествена церемония на площад „Св. Александър Невски“ в столицата е издигнато знамето на София. Пред иконата на света София и нейните дъщери Вяра, Надежда и Любов българският патриарх Максим отслужва водосвет, след който се обръща с пожелание за благоденствие и мирно житие към софиянци.

В словото си пред при-

състващите изпълняващият длъжността кмет Минко Герджиков посочва, че няма друг град по света, където само на една ръка разстояние в центъра му се извисяват църква, джамия и синагога. „България, разбира се, не е единствено София, както и София не е България, но е нейното лице както пред света, така и пред нашия народ“, посочва Герджиков. В словото си той подчертава, че до края на годината ще бъдат открити 16 детски градини, както и ще продължи ремонтът на столичните пътища и булеварди.

2010

В новина от 6 април се посочва, че министър-председателят Бойко Борисов пуска в действие тунелопробивната машина, която ще се използва за разширението на столичното метро. С нея ще бъде прокопан част от втория лъч на метрото – от пътен възел „Надежда“ по бул. „Кн. Мария-Луиза“ и бул. „Витоша“ до кръстовището с бул. „Патриарх Евтимий“.

По-рано през деня съоръжението е кръстено на св. София от кмета на Столичната община Йорданка Фандъкова. Очаква се втората линия на метрото да бъде готова през август или септември 2012 година. По двата лъча на метрото ще бъдат превозвани общо 480 хиляди пътници на ден. По отсечката, която работи сега, се превозват 180 хиляди души дневно, уточнява Фандъкова.

* * *

Интернет сайтът Visit Sofia ще рекламира българската столица като туристическа дестинация. На пресконференция на 8 октомври в Столичната община е представен проектът „Подкрепа за междурегионално сътрудничество и обмен на най-добри практики между София и Атина в областта на туризма“, в резултат на който е изработена страницата, както и стратегия за развитие на туризма.

В глобалната мрежа София ще бъде представена на български и английски език, като впоследствие има възможност информацията в страницата да се преведе и на други езици.

Страницата „Посетете София“ съдържа информация за историята на града, видовете градски транспорт, маршрутите до исторически обекти, забележителности и музеи, виртуални екскурзии, полезна информация, прогноза за времето.

2011

Първият подземен общински паркинг ще е готов до края на годината. Това обявява на 10 май пред журналисти кметът на София Йорданка Фандъкова. Съоръжението е в състояние на груб строеж и е над метростанцията „Стадион „В. Левски“. Част от него е предадена за ползване на Българското национално радио, а останалите две нива ще

се довършат от Центъра за градска мобилност. Инвестицията ще е около 1,5 млн. лв., а капацитетът на двете нива е за 320 леки коли.

Кметът на София, началникът на „Пътна полиция“ комисар Ваньо Стоевски и заместник-кметът Любомир Христов присъстват на представянето на системата за видеоконтрол на репатриращите автомобили. До момента са монтирани по четири камери на 10 от „паяците“ в столицата, предстои да се монтира видеотехника и на други четири, обяснява съуправителят на Центъра за градска мобилност Марчело Доковски.

Сигналят от всяка от камерите в камиона се записва и се съхранява 12 месеца. Едната камера – в кабината, има и звуков сигнал, а другите са разположени пред камиона, както и от двете страни на задната част, където се поставя репатрираният автомобил.

* * *

На 5 юни е съобщено, че Българската телеграфна агенция стартира интернет страницата „Новините на София“.

Националната информационна агенция ще излъчва новини за столицата в специализиран безплатен сайт.

Сайтът е насочен към гражданите и ще съдържа новини за събитията в София, както и потребителски съобщения за промени в градския транспорт, водоснабдяването,

топлоподаването, детските градини и кухни, полезни контакти с общински фирми, метеорологични прогнози.

На интернет адрес www.sofia.bta.bg ще бъде публикувана и информация за културните събития на столицата, за дейностите и програмите на Столичната община и работата на Столичния общински съвет.

Новият сайт ще съдържа също коментари, интервюта и анализи по теми, свързани с живота в столицата.

Проектът на БТА се реализира с финансовата подкрепа на Столичната община по про-

грама „Европа 2011“. Основен акцент в съдържанието ще бъде и информация за кандидатурата на София за европейска културна столица.

2012

На 25 април председателят на Европейския съвет Херман ван Ромпой, министър-председателят Бойко Борисов и кметът на София Йорданка Фандъкова откриват новозграден участък от софийското метро – жк „Младост 1“ – жк „Младост 3“ – бул. „Цариградско шосе“.

Сбъдна се мечтата на софи-

янци и на много кандидати за кмет на столицата – градът да има метро и буферни паркинги, казва в своето приветствие премиерът Борисов.

Метрото в София е пример за това, че ЕС е проект не само на договорите и на институциите, а и на солидарността. Европа е проект, който е полезен за хората – той може да се види, да се пипне, казва Херман ван Ромпой.

Йорданка Фандъкова посочва, че софиянци ще пресичат града от жк „Люлин“ до „Младост“ за 22 минути, а от центъра на София до бул. „Цариградско шосе“ ще се стига



София, 27 април 2020 г. Трамвай преминава през площад „Лъвов мост“. Снимка: Минко Чернев, БТА



София, 13 май 2021 г. Дъга се появява над „Орлов мост“ след пролетен дъжд.
Снимка: Владимир Шоков, БТА

за 14 минути. До последната спирка на метрото има и паркинг за 1300 автомобили, припомня тя.

Първото кръстовище на дъгата в София ще е готово на 7 юли, съобщава по-рано през месеца пред журналисти кметът Йорданка Фандъкова. Тя допълва, че след като е наложена санкция на изпълнителя – „Трейс груп“, оттам са увеличили темпа на работа и до събота ще са готови с обекта.

Фандъкова посочва, че в момента в столицата се работи по 10 големи обекта.

На 31 август с тържествена церемония в метростанция „Сердика“ е пуснат в експлоатация вторият диаметър на столичното метро.

Символичното откриване правят премиерът Бойко Борисов, председателят на Европейската комисия Жозе Мануел Барозу, президентът Росен Плевнелиев, еврокомисарят Кристилина Георгиева, кметът на София Йорданка Фандъкова и изпълнителният директор на столичния метрополитен Стоян Братоев.

В своето приветствие президентът Росен Плевнелиев казва, че днес София ликува, а България се гордее с откриването на новата транспортна линия. По думите му софийското метро е символ на модерна и можеща европейска България.

2013

На 6 август е съобщено, че е приключило проектирането на третия лъч на метрото в столицата, който ще свързва „Ботевградско шосе“ с „Овча купел“. Строителството ще започне през следващия програмен период и ще струва 680 млн. евро. Това обявява на пресконференция в Столичната община директорът на „Метрополитен“ Стоян Братоев. На представянето на проекта присъстват министърът на транспорта Данаил Папазов и кметът на София Йорданка Фандъкова.

Общата дължина на новата отсечка на третия метродиаметър е 16 км с 19 метростанции, седем от тях са надземни. Прогнозният поток на пътници през първата година

след пускането на метрото е 162 хиляди души, съобщава Стоян Братоев.

Братоев уточнява, че първата станция ще е на бул. „Ботевградско шосе“, оттам трасето продължава по бул. „Владимир Вазов“, минава покрай стадион „Герена“, където също ще има метростанция. В този участък метрото ще е надземно. Метрото ще продължи под земята от Малък градски театър зад канала по бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“ през централната градска част. Междинна станция ще има на ул. „Шунка“, възловата спирка ще бъде на Орлов мост и ще бъде съчетана с вече действащата, съобщава Стоян Братоев.

Оттам трасето продължава бул. „Васил Левски“, бул. „Патриарх Евтимий“ и НДК. Новоизградените подземни при бул. „Витоша“ и „Патриарх Евтимий“ ще служат за вход на новата метростанция, продължава Братоев. По думите му тя ще бъде по-дълбока, тъй като ще минава под функциониращите сега тунели на втората линия на метрото. Метростанция ще има на кръстовището при бул. „България“ и бул. „Иван Ев. Гешов“, като отново съществуващият подземен вход на новата метростанция. Междинна станция ще има на ул. „Дойран“, спирка ще има и на бул. „Цар Борис Третий“ в „Красно село“, където ще има изходи от четирите страни на кръстовището, казва директорът на „Метрополитен“.

Той посочва, че от ул. „Жит-

ница“ до „Овча купел“ метрото ще е надземно, като само последната спирка поради особености на терена ще бъде изградена под земята. В „Овча купел“ спирките на метрото ще са три. Станция ще има и под Околовръстния път, където ще се изгради връзка с жп линията София – Перник. Метростанцията ще бъде съчетана с малка жп спирка, която се предвижда да бъде изградена, казва още Братоев.

2014

Изграждането на Западната дъга на Околовръстния път и Северната скоростна тангента са обсъдили днес кметът на София Йорданка Фандъкова и председателят на УС на Агенция „Пътна инфраструктура“ Стефан Чайков на среща в Столичната община, съобщават оттам на 10 януари.

Фандъкова е посочила, че общината е разработила идеите проекти и е извършила градоустройствените процедури по одобряването на плановете.

Нови десет метровлака ще возят софиянци. Първият от тях е пуснат в експлоатация на 3 февруари след церемония и в него се качват министърът на околната среда и водите Искра Михайлова, столичният кмет Йорданка Фандъкова и изпълнителният директор на столичния „Метрополитен“ Стоян Братоев.

Останалите девет мотори-

си ще влязат в мрежата на метрото на следващия ден. Предвижда се моторсите да превозват нови 85 хиляди пътници. С новите десет общият брой на метровлаковете ще стане 52.

2015

На 2 април метрото до летището е официално открито от министър-председателя Бойко Борисов и кмета на София Йорданка Фандъкова.

Водосвет за здраве отслужва епископ Григорий. Сред присъствалите на официалната церемония са министърът на транспорта Ивайло Московски, министърът на околната среда и водите Ивелина Василева, министърът на регионалното развитие Лиляна Павлова, директорът на Столичния метрополитен Стоян Братоев, заместник-кметове, общински съветници и граждани.

По думите на премиера Борисов най-голямата реформа, извършвана в България, е с транспорта на София. Метрото е голяма придобивка не само за София, а и за цяла България, заявява столичният кмет Йорданка Фандъкова.

Столичното метро получава награда на Секретариата на Съвета на Европа в петото издание на конкурса „Достъпност на Регионите“ – за 2015 година в категорията „Достъпност на условията на живот – сгради, пътища, транспорт“, съобщават



София, 24 януари 2021 г. Хубавото и топло за сезона време изкарва столичани на разходка по булевард „Витоша“.
Снимка: Цветомир Петров, БТА

от Столичната община на 20 май.

Отличието е връчено на церемония в Париж на 19 май на заместник-кмета на Столичната община с ресор „Социални дейности и интеграция на хора с увреждания“ Албена Атанасова.

Конкурсът е под патронажа на генералния секретар на Съвета на Европа Торбьорн Ягланг и на президента на Франция Франсоа Оланд.

Във всичките 34 метростанции има изградени асансьори за хора с увреждания, като в новоизградените 27 станции са осигурени минимум по два входа с асансьори.

На 11 декември президентът Росен Плевнелиев открива на официална церемония научно-технологичния парк „София Тех Парк“.

Заедно с българския президент лентата на първата иновационна екосистема в България прерязват президентът на Словакия Андрей Киска, министър-председателят Бойко Борисов, министър-председателят на германската провинция Бавария Хорст Зеехофер, европейският комисар за регионалната политика Корина Крецу, министърът на икономиката Божидар Лукарски, изпълнителният директор на „София Тех Парк“ Елица Панайотова.

„София Тех Парк“ не е само един високотехнологичен парк,

първият в България и първият на Балканите, а кауза, каузата за една България на бъдещето, посочва президентът Росен Плевнелиев на церемонията.

2016

Реставрираният Античен културно-комуникационен комплекс „Сердика“ на столичното Ларго е открит на 20 април. Преди церемонията министърът на културата Вежди Рашидов развежда из новия музей на открито премиера Бойко Борисов и цялото правителство. Присъстват бивши министри на културата, депутати, архитекти, археолози, граждани.

В словото си на откриването министър Рашидов при-

ветства всички присъстващи, включително критиците на проекта. Той припомня, че работата е започнала при първия му мандат като министър, но после е прекъсната за почти две години.

„Във втория ни мандат за вършването на Античния комплекс „Сердика“ беше една от първите задачи и успяхме. Сега в центъра на София имаме уникален музей на открито, какъвто няма в никоя европейска столица“, посочва Вежди Рашидов.

2017

На 21 юли е даден официален старт на строителството на втория етап от третата линия на метрото в участъка – ул. „Житница“ – жк „Овча купел“ – Околовръстен път. Строителната площадка е открита от заместник-председателя на Европейската комисия Юрки Катайнен, еврокомисаря Мария Габриел, министъра на транспорта Ивайло Московски и кмета на София Йорданка Фандъкова.

По думите на столичния кмет проектът за метрото е най-големият и успешен проект, финансиран с европейски средства, който е ясно доказателство за ефекта от партньорството между ЕК, българското правителство и Столичната община. Сега започват същинските строителни дейности по изграждането на втория етап от третата линия на метрото, посочва кметът Фандъкова. Тук, в кв. „Овча купел“, ще бъ-

дат изградени 3,8 км метролинии и четири нови метростанции, които ще свържат „Овча купел“ 1-2 и Горна баня с централната градска част.

Само след по-малко от 2,5 години жителите на тези квартали, които са доста трудно обезпечени с градски транспорт в момента, ще стигат до центъра на града за време между 12 и 14 минути, подчертава столичният кмет. Тя изтъква, че това е най-видимият ефект от метрото, но е важно също спестяването на вредни емисии вследствие на използването на метрото. Очакваме общо след построяването на третата линия спестените количества вредни емисии да бъдат около 90 хил. тона годишно, казва кметът.

2018

Знаковият проект за метрото не спира, а продължава, казва на 28 януари кметът на София Йорданка Фандъкова на отбелязването на 20-ата годишнина от пускането в експлоатация на първия участък от софийското метро в станция „Константин Величков“.

На този ден на същото място преди 20 години е пуснат първият участък на метрото – от метростанция „Сливница“ до станция „Константин Величков“, с дължина 6 километра и с пет метростанции.

Днес, след 20 години, имаме 40 километра метро, две метролинии и сме на средата на строителството на третата, посочва Фандъкова,

изтъквайки приноса на строителите, проектантите, ръководителите на проекта за метрото, на изпълнителния директор Стоян Братоев, като се обърна първо към тях.

Столичният кмет изтъква, че метрото променя София, като отбелязва, че транспортният проект е в десетката на най-добрите проекти, финансирани с европейски средства.

За първи път по улиците на София ще бъде тестван хибриден автобус. Това съобщава на 3 юли пред журналисти кметът на София Йорданка Фандъкова при представянето на превозното средство на фирма „Соларис“.

Хибридният автобус, който се задвижва чрез електричество и дизел, ще се включи в столичния градски транспорт за 10 дни. Той ще се движи по маршрута на линия 10 ТМ. Фандъкова посочва, че чешката фирма, чието производство е автобусът, е добре позната на столичната администрация, тъй като в момента в града се ползват 80 техни тролейбуса.

Досега са тествани общо шест електробуса, посочва кметът и допълва, че това е правено преди обявяването на обществената поръчка за доставка на този тип превозни средства. Целта на тестването е да подготви една качествена процедура, пояснява Фандъкова. В мо-

мента тече подготовка на процедура за закупуване на 20 хибридни автобуса. Фандъкова отправя покана и до други производители да предложат свои хибридни превозни средства за тестване.

2019

На 27 февруари кметът на София Йорданка Фандъкова и председателят на Столичния общински съвет Елен Герджиков наблюдават работата на тунелопровиращата машина, която излиза на крайната си точка до метростанцията на бул. „Евлоги и Христо Георгиеви“ и бул. „Янко Сакъзов“.

Кметът отбелязва, че в края на годината столичани ще може да използват първите осем километра от Третата

линия на метрото от „Красно село“ до бул. „Владимир Вазов“. Фандъкова казва, че за този програмен период са защитени 400 млн. евро европейски средства за изграждане на метрото. Общинското съфинансиране за третата линия е 130 млн. евро по думите на Фандъкова.

С помощта на специализираната машина са изградени седем км от тунела за третата линия на метрото от „Красно село“ до Малък градски театър Заг канала. Освен това се изгражда още един км до бул. „Владимир Вазов“ по друг метод.

2020

На 26 август третата линия на метрото от „Хаджи Димитър“ до „Красно село“ е

открита от кмета на София Йорданка Фандъкова, министърът на транспорта Росен Желязков, директорът на „Метрополитен“ Стоян Братоев. Церемонията се състои в метростанция „Медицинска академия“. Тържествена литургия отслужва митрополит Тихон.

Първият етап от трасето е с дължина 8 км с 8 метростанции. Като част от проекта е изградено и новото гето „Земляне“, доставени са и нови влакове „Сиенс“, които ще обслужват новата линия на метрото. С откриването на трасето общо станциите на подземната железница стават 43 и обхващат трасе от 48 км.

Финансирането на проекта е по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ и

съфинансиране от Столичната община и държавата. Вторият етап от проекта – участък от 4 км в „Овча купел“, също е приключил, единични изпитания на влаковете ще започнат през септември.

Днес е много важен ден за София, защото изпълняваме план, заложен преди 48 години – да имаме три линии на метрото, което вече е факт, казва столичният кмет Йорданка Фандъкова.

2021

Тролейбусите в столицата са обновени на 100 процента. Това съобщава на 7 юли кметът на София Йорданка Фандъкова, която заедно с директора на „Столичен електротранспорт“ Евгений Ганчев представят последния от доставката на трийсет нови тролейбуса, които вече се движат в града.

Всичките 30 тролейбуса обслужват линии с номера 1, 9, 6 и 7. Производителят е „Шкода Електрик“. Тролейбусите са познати на столичани и доказват през годините своята надеждност. Те отговарят на всички европейски стандарти, климатизирани са, имат тригодишна гаранция. Доставени са по ОП „Околна среда“ по мярката за подобряване на качеството на въздуха, казва кметът Фандъкова. Старите тролейбуси ще останат в резерв в гаражите, за да може при необходимост да се използват. С тези усилия и със строителството на метрото искаме повече хора да



София, 16 декември 2024 г. Интериорът на новия туристически информационен център „Трамвай 83“.
Снимка: Благой Кирилов, БТА

ползват градски транспорт, подчертава столичният кмет.

Кметът Фандъкова обявява, че се очаква до края на годината в движение да бъдат пуснати и трийсет електробуса отново по ОП „Околна среда“.

2022

В новина от 21 март се посочва, че започна строителството на разширението на третата линия на софийското метро под бул. „Владимир Вазов“ в район „Подуяне“. Изпълнението на този етап – Лот 1 на Етап 3 от третия метродиаметър, включва трасето жк „Хаджи Димитър“ – жк „Левски“, то е с три метростанции и е с дължина три км.

Първата копка е направена на строителната площадка между улиците „Станислав Доспевски“ и „Поручик

Георги Кюмюрджиев“ в близост до храм „Св. ап. Йоан Богослов“, Столичната община и „Метрополитен“ в присъствието на кмета на София Йорданка Фандъкова, Стоян Братоев, директор на „Метрополитен“, председателя на Столичния общински съвет Георги Георгиев, общинските съветници Зафир Зарков, Карлос Контрера, Альоша Даков, Стефан Марков. Водосвет отслужва Белоградчишкият епископ Поликарп.

Най-големият ангажимент, който поех, като станах кмет на София, беше да направя така, че строителството на метрото да не спре, казва кметът Фандъкова на откриването. Тя посочва, че не е било лесно осигуряването на финансирането, като първоначалните средства са от бюджета на Столичната община. Кметът казва, че



София, 16 декември 2024 г. На площад „Бански“ се открива нов туристически информационен център „Трамвай 83“. Организатор е Общинското предприятие „Туризм“ (Visit Sofia) към Столичната община.
Снимка: Благой Кирилов, БТА

очаква Планът за възстановяване и развитие по-скоро да бъде одобрен, за да бъде подсигурано финансирането. 40 млн. лева са подсигурени и от държавния бюджет за разширението.

Общо 55 км с 50 станции след три години ще представлява метрото в София, казва Фандъкова и пожелава успех на строителите.

2023

На 4 януари се отбелязват 145 години от освобождението на София от османско владичество, съобщават от пресцентъра на Столичната община.

На 4 януари 1878 година български опълченци, както и руски, украински, полски, финландски, румънски, сръбски, черногорски и молдовски войски, водени от генерал Гурко, освобождават града. Отслужва се първият Тържествен молебен за освобождението на София в църквата „Св. Неделя“. На първата година след освобождението на София градската управа взема решение 4 януари по нов стил да бъде обявен като ден за тържествено честване на освобождението на София.

По този повод от 10.00 ч. в митрополитския храм „Света Неделя“ е планирано да бъде отслужен благодарствен молебен в памет на загиналите воители за освобождението на София от османска власт. Шестият камбаните на столичните храмове. На литургията се очаква да присъстват

вицепрезидентът Илияна Йотова и заместник-кметът по финанси, здравеопазване и транспорт Дончо Барбалов.

От 11.00 до 13.00 ч. ще бъдат разположени почетни часове от Националната гвардейска част пред Паметника на българските опълченци.

В Галерията на открито в Градската градина ще бъде представена изложбата „Една млада столица пътува по света“, която представя най-интересните илюстрирани литографски картички на София от последните години на XIX век, подбрани от колекцията на сайта stara-sofia.com.

Софийската градска художествена галерия и Регионалният исторически музей в София ще работят с безплатен вход за посетителите.

2024

Чешки влакове ще возят пътници в софийското метро през есента на 2026 година, съобщават на 15 февруари от „Метрополитен“ на страницата си във Фейсбук. От компанията информират, че новите четиривагонни моториси ще бъдат произведени от един от най-големите европейски индустриални конгломерати – „Шкода“. Плановите са новите влакове да влязат в експлоатация по линии 1, 2 и 4.

„Шелта е с въвеждането в експлоатация през 2026 г. на осемте влака и на изграждащата се в момента междинна станция между спирките „Сливница“ и „Обеля“ да се на-

малят интервалите на движение по линии 1, 2 и 4 предвид нарастването на пътническия поток през последните две години и след пускането на новата метростанция. Очаква се тя да обслужва в перспектива над 8000 пътници от трите жп направления в западна посока“, посочват от „Метрополитен“.

Договорът за изработването и доставката на осем влака „Шкода“ между Столичната община и чешкия конгломерат е подписан на 13 юли м.г., а на 20 септември влезе в сила с официалния старт на споразумението, уточнява се в съобщението. До 20 септември 2026 година мотористите трябва да са доставени и готови да возят пътници.

2025

Започват изпитанията на първия от общо осемте нови влака за „Метрополитен“ ЕАД, съобщават на 8 август от пресцентъра на дружеството.

Първият от осемте нови влака за столичния метрополитен, приет в края на юли след проведена съвместна среща между представителите на чешкия производител и специалисти от „Метрополитен“ ЕАД в град Пилзен, като на тази база стартират техническите изпитания на полигона VUZ във Велм, Чехия.

Съставите ще заменят най-старите руски влакове, движещи се по линии 1, 2 и 4 и ще спомогнат за намаляване на интервала за движение по втора метролиния след

пускането в експлоатация на новата метростанция „Панчо Владигеров“, разположена между станциите „Сливница“ и „Обеля“, посочват от столичния метрополитен.

Новият влак е съставен от четири вагона с максимална дължина от 79,1 м и собствено тегло от 116 300 кг. Максималната конструктивна скорост на влака е 90 км/ч.

Интериорът на влака е проектиран като еднопространствен, напълно проходим между отделните вагони, с капацитет за 762 пътници и обособени места за хора в неравностойно положение, детски колички и велосипеди. За осигуряване комфорта и сигурността на пътниците във всеки вагон има изградена климатична инсталация от ново поколение и система за видеонаблюдение, видеозаписът от която се запазва в модул с енергийно независима памет за срок от минимум 20 дни.

След приключването на изпитанията в Чехия съставът ще бъде транспортиран до България за тестове в реални условия по линии 1 и 4, като се очаква от фирмата производител да бъдат готови и с втория влак в началото на месец октомври тази година.

2026

Всички знаем, че няма много градове в Европа, които може да се похвалят със 125 години непрекъсваем трамваен транспорт и за нас винаги придвижването с трамвай е

било едно от нещата, в които ще инвестираме, казва на 14 януари кметът на София Васил Терзиев по повод годишнината от пускането на първия трамвай в столицата.

Официалното тържество по случай годишнината на трамвайния транспорт в София се провежда в трамвайно депо „Клокотница“, откъдето точно преди 125 години потегля първият столичен трамвай.

Щастлив съм, че с колективните усилия на администрацията и Столичния общински съвет миналата година приехме амбициозна програма за инвестиции в градския транспорт и една голяма част от тях са насочени именно в развитието на трамвайния транспорт, казва Васил Терзиев. Той посочва, че се работи по три поръчки, с които да бъдат подменени 150 трамвая. След като това се случи, в София няма да има трамвай, който е произведен преди 2013 година, ще имаме изключително модерен подвижен състав, казва кметът Терзиев.

Инвестираме и в развитието на трамвайната мрежа, рехабилитацията, част от големите проекти са булевардите „Рожен“, „Сливница“, „Христо Ботев“, изграждането на бул. „Копенхаген“, посочва Терзиев.

Искаме с развитието на метрото да се развива и трамвайният, като цяло наземният транспорт в столицата, казва още Васил Терзиев.

В рамките на събитието е представена и напълно рес-

таврираната историческа трамвайна моториса Т6М-700 с инв. № 701 от 80-те години на миналия век, както и други знакови трамваи, представлящи различни етапи от развитието на градския транспорт в столицата.

Трамвай 701 потегля от депо „Клокотница“ и след като минава през „Лъвов мост“, прави обиколка до пл. „Бански“, където се намира емблематичният трамвай 83, превърнат в туристически информационен център. В туристическия информационен център „Трамвай 83“ посетителите могат да разгледат малка тематична изложба за историята на трамвайния транспорт в София.

* * *

На 3 април пощенско-филателно издание, посветено на 125 години електротранспорт в София, е валидирано на церемония в туристическия информационен център „Трамвай 83“. Събитието е организирано от Столичната община и Министерството на транспорта и съобщенията.

В церемонията участват служебният министър на транспорта и съобщенията Корман Исмаилов, заместник-кметът по транспорта на Столичната община Виктор Чаушев и кметът на София Васил Терзиев.

Заместник-кметът Виктор Чаушев посочва, че инициативата е част от отбелязването на 125-годишнината от създаването на електро-

транспорта в столицата, като припомня, че по-рано годишнината е била отбелязана и с ретро трамвай. Той отбелязва, че електротранспортът е сред символите на София и има съществена роля за развитието на града.

Кметът на София Васил Терзиев заявява, че развитието на градския транспорт и в частност на електротранспорта е сред основните приоритети за общината.

Министърът на транспорта и съобщенията Корман Исмаилов отбелязва връзката между развитието на електротранспорта и пощенските услуги, като припомня, че още в началото на миналия век в София писмата са били пренасяни с трамваи. Той посочва, че пощенските клейма с обозначения за трамваен превоз днес имат историческа стойност и са обект на интерес от колекционери.

Още през 1904 година софийските трамваи са разполагали с пощенски кутии, което ги е превърнало не само в средство за транспорт, но и в част от комуникационната система на града. По думите му тази връзка продължава и във филателията – от първите марки с трамваи през 60-те години до съвременните издания, които отразяват развитието на обществен транспорт и комуникациите.



ЛИК 2026
София, 14 януари 2026 г. Върху най-новите трамваи дори е обозначена част от историята на развитието на този транспорт в града, от старта на който през януари се навършиха 125 години.



ИСТИНСКИТЕ НОВИНИ



-  www.bta.bg
-  [Bulgarian News Agency](#)
-  [bta.bg](#)
-  [bta.bg](#)
-  [Bulgarian News Agency](#)
-  [BTAnewsBG](#)
-  [Bulgarian News Agency \(BTA\)](#)
-  [bta.bg](#)