

ПРВИ ТРАМВАЈ ВАРОШКА ЖЕЛЕЗНИЦА

Припрема: Др Војин Дреновац



Први трамвај са коњском запрегом који је саобраћао од Калемегдана до Славије прорадио је 1. октобра 1892. године. У то време још су се виђале по улицама престонице просте таљиге без федера, дрвена кола са федерима, са арњевима и без њих, шпедитерска кола, штајервагени, фијакери београдских богаташа са упрегнутим пунокрвним вранцима арапског соја, који су носили купоцене амове, а зими били упрегнути у раскошне саонице. Београд је био пун изненађења. Албер Мале, француски историчар, у једном напису овако га описује: - "... Куће ниске, са истуреним баштама заграђеним искривљеним тарабама, а крај њих високе палате. На угловима кафанице оријенталног типа, мусаве и димљиве; из њих се разлечу севдалинке и шири мирис ракије и роштиља, а у позоришту се даје европска представа чисто париског комада "Дама с камелијама" од Александра Диме".

На седницама Општинског одбора често је долазило до жучних дискусија, а нарочито кад је било питање осветљења града. Једни су се залагали за гасно осветљење, а други су заступали мишљење о увођењу електричног осветљења. Победила је напредна струја и општина је закључила 1891. године уговор са Периклосом Цикосом из Милана, коме је, за рачун основаног српско-француског друштва, уступљена концесија електричног осветљења. Са Цикосом је закључио ондашњи председник општине, Милован Маринковић, уговор о изградњи "варошке железнице". Цела трамвајс-



Први трамвај у Београду са коњском вучом
1. октобра 1892. године

ка мрежа обухватала ја за прво време 21 километар, с тим да друштво доцније, према потреби, продужи пругу. Посао је почео у пролеће 1892. године и први пијук је ударен код официрског дома, на раскршћу Његошеве и Краља Милана (данас Српских владара). Прве три линије кретале су се овако: прва, од Калемегдана до близу Славије, у дужини од 2300 метара; друга је ишла 400 метара истим путем до официрског дома и одатле се одвајала и поред железничке станице спуштала на Савско пристаниште; трећа, у дужини од 2400 метара, полазила је од Теразија и ишла ка Новом гробљу. Ова пруга, поред редовног превоза путника, служила је и за "мртвачке спроводе". За пролеће наредне године предвиђено је грађење топчидерске линије 5 километара дуже за механичку вучу. На осталим

линијама биће коњска вуча. Даље је предвиђено да сви путеви буду на челичним шинама. Кола су била дугачка по 9 и по метара, а широка 2 метра и 15 сантиметара. Две дугачке клупе биле су постављене за седишта по уздужним странама вагона, а пролаз је био средином. Кола су имала 32 места, 16 за седење у колима и 16 за стајање на платформи.

Свечано отварање пруге обављено је, према извештају хроничара "Новина београдске општине" овако: "... прошлога четвртка, на дан 1. октобра т. г. пре подне око 11 и по часова извршено је освећење трамваја. Око 11 часова пре подне стајала су два вагона пред здањем суда општине града Београда. Чим су се у њих сместили председник општине Милован Маринковић, чланови суда, одборници и општински челници, воз је кренуо и за неколико тренутака био пред друштвеном канцеларијом на Теразијама, где се слегло доста света да присуствује овом освећењу. Простор између друштвене канцеларије и воза био је заузет радозналним светом, тако да је морао бити начињен пролаз. Око 11 и по часова пре подне Његово Високо преосвештенство, Митрополит Михаило, осветио је "београдску варошку железницу" - трамвај.

По освећењу председник општине, као домаћин, приредио је закуску и пруга Калемегдан-Славија одмах је предата саобраћају. Возови се крећу сваких 11 минута и на тај начин задовољавају преку потребу грађана нашега града.

Кроз кратко време, најдаље до конца овог месеца, и пруге Савлавија и Теразије-Ново гробље, биће предате саобраћају те ће српска престоница бити обogaћена још једном културном установом, необично корисном за њу."

Одмах по извршеном освећењу на дати знак да се може улазити у вагоне, публика је журнула на платформу грабећи се ко ће пре заузети што боље место.

Пруга је имала две сталне станице: почетну и крајњу. Између њих публика је имала право да уђе и изађе из кола где хоће и кад хоће. Довољно је само да неко махне руком на кочијаша да стане и кочијаш одмах почиње да кочи кола. Због тога је саобраћај у прво време био веома спор: прелазило се само 5 до 7 километара на сат. Трамваји су радили само до 9 часова увече. Цена на првим трамвајима била је 10 пара на градским линијама и 30 пара на топчидерској прузи. Прелазна карта за Топчидер коштала је 40 пара. По неки пут су трамвајдије наплаћивале возњу по висини и дебљини путника које је кондуктер одмеравао од ока. Тако су се оне "дугајлије" савијале и грбиле само да плате мању цену карту. Трамвајска кола су вукла два коња и трамвај је тако целим путем "касао". Свака кола имала су по три пара коња која су се смењивала свака два сата. Једино је део пруге од железничке станице до официрског дома имао четворопрег.

По добијању електричне струје, 1893. године пуштен је у саобраћај 5. јуна 1894. године први електрични трамвај на топчидерској прузи. Због велике низбрдице у Кнез Михајловој улици трамвај је често искакао из шина и Београђани су због тога гунђли. Међутим, новине су умиривале публику "при искању нема никакве опасности јер су кола тешка и одмах стану". Тако је Београд добио међу првима у Европи електрични трамвај. Тиме је за прво време крунисан напор смелих и предузетних тадашњих генерација који су покушали и успели да електрику наметну конзервативним схватањима ондашњег београдског друштва.

Коришћен материјал: Из старог Београда - Живорада Јовановића У следећем броју: Тркалиште и спортска игралишта

ZAKON PRAVNI SAVETI



Пuno или обавезно осигурање кола?

Имам 9 година стар ауто, који не вреди више од \$2,000-2,500. Да ли мислите да би требало да имам пуно осигурање на колима, или је само обавезно осигурање довољно?

Unapred hvala, Nikola iz Čikaga

Наш предлог је да имате пуно осигурање. Данас су цене медицинских услуга веома високе. Судари при малим брзинама који не проузрокују катастрофалне повреде, могу да доведу повређеног у ситуацију да после једног дана у болници и пар MRI снимака заврши са дугом од преко \$15,000. У случајевима аутомобилских удеса, здравствена осигурања нису обавезна да плате медицинске трошкове јер

су исти проузроковани туђом кривцом. Поред тога, без обзира што је аутомобилско осигурање у Илиноису обавезно, улицама се свакодневно креће велики број возила која нису осигурана. Судар са неосигураним возилом може да доведе повређене у ситуацију да немају обезбедену надокнаду за неопходне медицинске трошкове.

Кoa што знате, осигурање кола има две сврхе. Једна је да надокнади материјану штету, као што је на пример штета на колима или на објектима који су захваћени несрећом. Тај део осигурања према трећем лицу је обавезан. Друга сврха осигурања је да у случају Ваше кривце покрије личне повреде проузроковане на трећем лицу. У сличној ситуацији или у случају удеса са неосигураним возилом, ако имате пуно осигурање, исто ће да надокнади личне повреде које су задобили путници и у Вашем возилу. Због тога, да бисте обезбедили себи и својим сапутницима

покриће за личне повреде, које су много важније од материјалне штете на колима, саветујемо вам да имате пуно осигурање од најманје \$50,000 по особи.

*Sa poštovanjem
Ivan Šternić*

Vaša pitanja možete slati na sledeću adresu:

Sternic Law Offices
161 North Clark Street, Suite 4700
Chicago, IL 60601
www.Sternic-Law.com
Tel: 312-337-9098

НАПОМЕНА ЧИТАОЦИМА VAN ILLINOIS-A

Savete koje dajemo su u skladu sa zakonima države Illinois. Odgovori na ista pitanja mogu se razlikovati u drugim državama.