

Research

ГРАДСКИ БИТ: ПЪРВИЯТ ЛЕК АВТОМОБИЛ В БЕЛОГРАДЧИК

Б. В. ТОШЕВ

Abstract. This article is an example of a small-scale research. The study is grounded on an oral history, presented by D. Ignatova (1893-1983) in 1974. It is a narrative about the first car in Belogradchik, purchased by her husband – Matej Ignatov (1885-1957) in 1921. The car was Ford – T.

Keywords: Belogradchik, first car, Ford-T

Изглежда първото частно моторно превозно средство, видяно в Белоградчик, е лекият автомобил Ford – T, собственост на известния белоградчишки гражданин Матей Игнатов.¹⁾ Колата е купена от Видин на 24 май 1921 г. Тогава Матей Игнатов е заплатил половината от стойността ѝ – 24 000 лв. Останалата сума е дадена от Григор Цветков от с. Мехмедовци, сега с. Карбинци, на когото Матей Игнатов е бил кум. Григор Цветков е бил заможен човек с авторитет в околията. По това време той е бил народен представител и член на Постоянното присъствие на Българския земеделски народен съюз (БЗНС). По-късно този заем е бил уреден и автомобилът изцяло е останал собственост на Матей Игнатов.

Купеният автомобил е американски шестместен автомобил „Форд” с четиритактов бензинов двигател, боядисан във виненочервен цвят. Имал е брызентов гюрук, но е пътувал като отворена кола.

В онова време собствениците на автомобили най-често не са ги управлявали сами, а са наемали шофьори, които освен шофирането са имали задължението да поддържат поверените им коли. В замяна на това шофьорите са получавали заплата, храна и квартира.

Тази кола е имала последователно трима шофьори. Най-напред това бил Николаки Абаджийски от Белоградчик, напуснал по-късно града. В края на 1922 и началото на 1923 г. шофьор е бил някой си Младен, също от Белоградчик. През лятото на 1923 г. за шофьор е бил нает Стефан Тодоров от София, който след време забогатял и отворил шоколадова фабрика в столицата.

Очевидно Стефан Тодоров е бил особено предприемчив. Той започнал като наемен шофьор, със събраните средства е организирал първите таксиметрови услуги в страната и е навлязал в сладкарския бизнес с малка работилница, превърнала се след време в най-голямата шоколадова фабрика в страната „Щастие”. Помни се, че Стефан Тодоров е полагал големи грижи за своите работници – построил е къщи за тях в околността на фабриката и е създал стол, в който персоналът да може да получава топла храна. Към 1946 г. това е най-голямата шоколадова фабрика в страната с богат продуктов асортимент – шоколади, шоколадови бонбони, нишесте, какао на прах, локум, халва, желирани бонбони. Броят на работниците в този момент надхвърля 2000, а годишното производство възлиза на 150 000 т. шоколадови изделия. Популярните шоколадови бонбони „Пияни вишни”, „Троен лешник”, „Каприз”, „София вечер” са произвеждани ръчно с особено внимание. През 1947 г. фабрика „Щастие” е национализирана и се е превърнала в ДИП „Малчика” – днес това е фабрика на Нестле.



Матей Игнатов (вторият от ляво) в Парка
на разходка с приятели (1930 г.)

Има запазени сведения за сумите, които собственикът е плащал на шофьорите. На 10 март 1923 г. шофьорът Младен е получил общо 11200 лв.²⁾ Сметката на Стефан Тодоров включва: 10 юли 1923 г. броени 320 лв, 20 юли 1923 г. броени 550 лв, 31 юли 1923 г. за храна 406 лв и пари 682 лв или общо 1088 лв.³⁾ На същата страница в „Търговската книга – дневник” е отбелязано, че този шофьор има прослужени 18 дни по 70 лв надница, което прави 1260 лв. „Това означавало, че за посочените дни той е получил повече от отколкото му се полага и има да връща 700 лв.”³⁾

Представлява интерес да се сравнят тези суми с цените на някои стоки от онова време, за да се получи реална представа за размера на изразходваните средства. Пак от „Търговската книга-дневник” на Матей Игнатов се научава, че месечната заплата на един адвокатски писар по това време (Тодор Живков, работил в кантората на Х. Ладозов и М. Игнатов) по това време е била 1000 лв.⁴⁾ За Йосиф Григорович Торопинин (от белите руски войски), на служба от май 1923 г. при Матей Игнатов като слуга и иконом, какъвто е останал повече от 25 години, са изразходвани следните суми: за костюм (950 лв), за чифт обувки (500 лв), за шапка (150 лв) и за вратовръзка (25 лв).⁵⁾

Службата на Матей Игнатов е изисквала чести пътувания из селата на Белоградчишката околия. Колата е използвана за тази цел. Има запазен спомен на Дафина Игнатова⁶⁾, съпруга на Матей Игнатов, за едно пътуване с колата до Видин на 28 август 1923 г.:⁷⁾

[Б]еше Богородица, 28 август, денят на откриването на Видинската гара, пътувахме с автомобила за Видин. Минахме през с. Александрово⁸⁾ Там взехме моя братовчед Лило, който по това време беше ученик и живееше у нас. От Александрово до Видин навсякъде се бяха стекли жители от околните села, които очакваха да мине

българския цар Борис III за откриването на Видинската гара. Нашето пътуване, съвпаднало по време с идването на царя, заблуди населението, което 'разпозна' в пътуващия до мене Иван Атанасов, мой брат, българския цар и това население възторжено ни аплодираше и обсипваше колата ни с цветя. Царят е минал по-късно и за него навярно вече не е имало цветя...



Матей Игнатов със семейството си на Панаирището (1930 г.): до него Дафина Игнатова (със шапката), най-горе брат ѝ – Иван Атанасов

Железопътната линия София – Видин е строена на етапи. Участъкът Мездра – Лом (118 км) е построен през Балканската война (1913 г.), разклонението Бойчиновци – Берковица (36 км) е пуснато в експлоатация през Първата световна война (1916 г.), а първият етап на линията за Видин: Брусарци – Александрово (44 км) е влязал в действие през 1918 г. Стопанската разруха, последвала неуспешната за България война, е забавила построяването на ж.п. линията до Дунава. Едва при земеделското управление на Стамболийски строителството е продължило и железопътната линия е завършена към 1923 г. (Баларев, 1938).

Несъмнено поддържането на лек автомобил в тези години е особено трудна задача. Приложената таблица, данните в която са взети пак от Търговската-книга на Матей Игнатов,²⁾ потвърждава това.

Таблица. Разходи по автомобила (10 март – 10 октомври 1923 г.)

Дата	Описание	Платена сума, лв
10 март 1923 г.	На Младен	7000
	На шофьора	4200
	За превоз	3200
	За тенекии и др.	563
	Ремонт и боядисване	28700
	Гараж	650
	Наем	200
	За врати	250
10 юни 1923 г.	Бензин	2300
27 юни 1923 г.	Допълнителни части	7710
	Превоз	3668
	Бензин и масло	3920
	За докарване на бензина	260
	За поправка	85
21 юли 1923 г.	Поправка във Видин	1000
16 юли 1923 г.	Бензин и масло	470
	Вулканзиране на гуми	50
	За поправка и на шофьорите	3642
27 юли 1923 г.	Бензин	3611,35
	За навло	205

	За докарване	115
	Поправка на гуми	150
1 август 1923 г.	Гуми	3000
	Гуми от София	4500
10 октомври 1923 г.	Поправка на ресор	2500
	Наем на гаража	600

Общи разходи за периода: 75549,35 лв.

БЕЛЕЖКИ

1. Матей Игнатов Иванов (4 август 1885 г., гр. Белоградчик – 12 май 1957 г., гр. Белоградчик).
2. Търговска книга-дневник на Матей Игнатов (1910 г.), с. 340.
3. Търговска книга-дневник на Матей Игнатов (1910 г.), с. 338.
4. Търговска книга-дневник на Матей Игнатов (1910 г.), с. 334.
5. Търговска книга-дневник на Матей Игнатов (1910 г.), с. 349.
6. Дафина Атанасова Иванова, по мъж Матей Игнатова (25 август 1893 г., гр. Белоградчик – 18 август 1983 г., гр. Белоградчик).
7. Един разказ на Дафина Игнатова, записан от Б.В. Тошев през 1974 г.
8. Село Княз Александрово, Белоградчишко, сега Димово.

ЛИТЕРАТУРА

Баларев, Х. (1938). *Учебник-ръководство по снабдяване в мирно време. Интендантска служба, домакинство и отчетност във войската.* София: Военно-издателски фонд.

✉ Professor B.V. Toshev,
University of Sofia,
1 James Bourchier Blvd.
1164 Sofia, BULGARIA
E-Mail: toshev@chem.uni-sofia.bg