

Како што одминувало времето така и скопјани ја имале можноста да бидат уживатели на луксузни и потребни превозни и сообраќајни средства, започнувајќи од пајтонот, кој им бил достапен прво на најбогатите скопски семејста, потоа и на патниците, шпедитерските коли, железничкиот сообраќај, автомобилите, па авио сообраќајот.... Скопје, низ времето и секогаш во трендот на возилата...

(Трет Дел)

Автомобили и мотоцикли

Иако се јавил нешто подоцна, автомобилскиот сообраќај во Скопје доживеал незапирлив развој.

Автомобилите биле најретки бидејќи подоцна се вклучиле во сообраќај. Првите автомобили “Рено” и “Форд” во Скопје биле донесени во 1911 година. Цивилните власти во Скопје се заложиле за користење на извесен број возила што биле употребувани на Солунскиот фронт. Во 1920 година Одборот на Скопската општина донел одлука за аплата на такса за секој автомобил по 50 динари месечно.

Први сопственици на автомобили во Скопје биле индустријалци, трговци и лекари. Тоа биле: сопственикот на фабриката за сапун “Аеро”, Стојан Стојановиќ, сопствениците на бензинската пумпа “Shell” Петрови, трговците Дича Филота, браќата Димитријевиќ и др.



Фамилијата Петрови пред својот автомобил



Фамилијата Китинчеви на пат со автомобилот

Со зголемувањето на бројот на автомобилите во Скопје, неопходно било отворање на бензински пумпи. Во 1927 година на плоштадот била отворена бензинската пумпа “Shell”. Покрај оваа имало уште една пумпа на “Shell”, а две пумпи во Старата чаршија кои биле сопственост на фамилијата Петрови, имале лиценцно право на Standard Oil Company. Пумпите биле рачни, а во визбите имале резервоари од каде што се црпел бензинот.



Бензинска пумпа во Пајко маало

Од пумпите најчесто се точел бензин во шишиња од 5 литри или во канти, а можело и со инка директно да се точи во автомобил. Еден литар бензин чинел 7,5 динари. Михо Петров, еден од сопствениците на бензинска пумпа, памети дека најчести муштерии биле автотаксистите кои стоеле на станицата кај денешна ДТЦ “Мавровка” и најголем број од нив биле Турци. Таксито во Скопје датира од 1924 година. Покрај горенаведената станица, таксистите стоеле и на плоштадот “Крал Петар”, на улицата кај Кејот “13 Октомври” и кај Споменикот на паднатите борци. Прв таксист во Скопје бил Ѓорѓи Поповиќ. И автотаксистите работеле во две смени - дневна и ноќна. Цените за такси-услугите биле нешто повисоки од оние на пајтонциите. Меѓуградските такси-возила стоеле на Бит-пазар, а ноќе во гаража. Цената на возење на меѓуградски релации изнесувала 80 динари за 1 час возење. Според правилата за јавен сообраќај што ги одредила Управата на Полицијата, автотаксистите во периодот кога не работеле, ги оставале колите на одредени станици, потоа не смееле да примаат повеќе од еден

патник до шоферот, на предното стакло морало со црвено да се испише TAXI, а под тоа да се означи бројот на патници, не смеело да се превезуваат животни или болен човек со други патници. Шоферите морале да бидат пристојни, да не пцујат, пушат, пијат или да се караат. Најстрого било забрането возење на автомобили низ град побрзо од 10 км на час, а возачите требале со труба да свирнат кога преминувале од една на друга улица, кога доаѓале на раскрсница или преоѓале преку мост, за жандармите и минувачите да знаат во кој правец се движат автомобилите. Ако одеа напред-свирнувале еднаш, лево-трипати и десно-двапати. Оние кои не се придружувале кон овие правила биле казнувани со 150 динари казна или 20 дена затвор.

Во Скопје, пред 1930 година, биле воведени сообраќајни знаци, а во 1929 година се започнало со калдрмисување на некои улици со ситни коцки. Најнапред биле калдрмисани со ситна базалтна коцка оние улици во центарот кои воделе до плоштадот, со што овој дел од градот станал попростапен.

Сето ова придонело за осовременување на автомобилскиот сообраќај. Според податоци од 1932 година, во Скопје имало 96 автомобили кои можеле да се купат во салоните за автомобили на браќа Поповиќ, Асео Сабатаи и на Ментеш Колономос.

Во 1936 год. била отворена првата сервисна гаража на Браќата Поповиќ.

За разлика од големиот број автомобили, во Скопје имало драстично помалку мотоцикли. Првиот мотоцикл во Скопје се појавил во 1925 година (се смета дека прв мотор во градот имал Љубо Црвенков кој го добил од Америка како подарок од сопругата Гизела), а мотоцикли можеле да се набават во автосалоните во Скопје и Битола.



Љубо Црвенков со своите другари на мотор кој го добил од Америка во 1923 год.



Велосипедско друштво “Вардар” на излет на Матка во 1929 год.



Дозвола за возење на велосипед на аптекарот Крсте Ставриќ, издадена 1931 год.

Автобуси

Напредокот на јавниот сообраќај во градот се почувствувал со воведувањето на автобускиот превоз. Тој датира од 1925 година. Во прво време автобускиот сообраќај се одвивал стихийно, бидејќи сè уште не било формирано превозно претпријатие. Први превозници биле браќата Поповиќ кои поседувале автобуси “Круп” и “Форд” уште во 1929 година. Како превозник работел и Коце Попанков. Но, многубројни околности влијаеле во Скопје да се формира сообраќајно претпријатие. Тие околности биле: зголемување на површината на скопскиот атар, поголемиот пораст на населението, ширењето кон периферијата, изградбата на фабрики, развојот на трговијата и стопанисувањето воопшто, порастот на патничкиот промет и сл. Вардарското автобуско претпријатие “ВАП” на браќата Поповиќ било конечно формирано во 1934 година и тие поседувале 30 автобуси. Ова претпријатие ги држело линиите Скопје-Дебар-Охрид и Гостивар-Кичево-Охрид, а линијата Бујановац-Ѓњилане-Урошевац-Призрен заедно со други претпријатија. Во “ВАП” работеле 50 работници, а за формирање на самото претпријатие биле вложени 4.000.000 динари.

Според законот од 1931 година, автобуските претпријатија покрај сите такси, на државата ѝ плаќале и 13% од бруто-прометот за вонредно искористување на патиштата.



Автобуси на Вардарското автобуско претпријатие “ВАП” на браќата Поповиќ, Охрид

Во 1933 година Управата на полицијата ги издала следниве наредби за безбедност на сообраќајот: автобусите требале да стојат само на одредени станици; секој автобус требало да има видно истакнат ред на возење и ценовник; покрај шоферот во автобусот можел да седи само помошникот; шоферите морале да бидат чисти и да го одржуваат автобусот во чиста состојба. Во 1934 година биле додадени и следниве наредби: било забрането превезување на патници на покривот и на папучата од возилото; во случај на несреќа и сл. морале да примат повредени лица без надомест; автобусот морал да го понесе само рачниот багаж на патниците и сл. Станица за сите автобуси бил Плоштадот на местата пред Офицерскиот дом и пред паркот, а на браќа Поповиќ прва станица им била во ул “Крал Петар”, а втора пред Капан-ан. Автобуските претпријатија често на своја сметка чистеле снег и вршеле поправка на патиштата.

Автобуските линии во голема мерка придонеле за развој на туризмот. Со нивно воведување се зголемила посетеноста на многу примамливи делови на земјата кои полека прераснале во туристички места како што се Св. Наум, Охрид, пределите по течението на Радика, а особено манастирот Св. Јован Бигорски. Друштвото за унапредување на туризмот “Југ” имало евиденција за тоа дека претпријатието “Браќа Поповиќ” покрај автобуси за редовен превоз на патници имало и одлични специјални отворени автобуси за туристи.

Со автобускиот сообраќај во Скопје е поврзана и појавата на занаетчији изработувачи на каросерии кои произлегле од “коларите”. Изработувачите на каросерии при полагањето мајсторски испит за добивање на звање, требале целосно да изработат: преден дел на каросерија за пајтон, заден дел на истата каросерија, крила за заштита од кал, заден агол на автобуска каросерија и врата за автобус.

Во 1934 год. биле донесени измени во законот за даноци, со што данокот за автобускиот сообраќај се зголемил за 15%. Ова особено ја погодило цела Вардарска Бановина каде што концесионираните претпријатија и дотогаш тешко ги поднесувале оптоварувањата.

Во 1938 год. се јавила иницијатива за воведување на ново јавно превозно средство, а како најпогоден се спомнувал трамвајот. Оваа иницијатива произлегла како резултат на потребата за подобрување на јавниот превоз, бидејќи веќе употребуваните автобуси создавале облаци од прашина возејќи по лошите скопски улици, го загадувале воздухот со согорена нафта, а не ги задоволувале потребите на жителите на Скопје. И покрај сите јавни залагања, воведувањето на трамвај останало само на хартија, поради тоа што парите што Вардарска Бановина требало да ги добие од репарациите за Првата светска војна, а биле предвидени за воведување на трамвај, никогаш не стигнале.

Преземено од репортажи за Скопје

ПРОДОЛЖУВА