

К 65/Л 51



120000867951

5/151

145119



ЛЕТОПИС НА ЖП ЛИНИЯ ВАРНА - РУСЕ

ПЪРВИ КРАЧКИ В МРАКА

- 1854 г. 25.XI. Танзимански съвет (висши държавни ръководители) се събира и решава, че Турция е редно да върви в крак с Европа и да прокара релсови пътища, между които и отсечката Русе-Варна.
- 1863 г. - Турското правителство възлага построяването на железопътната линия Русе-Варна на английската компания, начело на която стоят Уилям Гладстон и братя Барклей.
- 1864 г. 21.V. - Започва строежът на линията. Строителството ѝ се извършва едновременно от двете посоки.
- 1866 г. 6.XI. - Митхад паша пътува в специален вагон-салон "султане" от Русчук до Варна и така без шум и тържества, поради много недостатъци, става откриването на железопътната линия Русе-Варна.
- 1867 г. - Публикуван е първият "закон за управление на железните пътища в държавата". Той е изработен с участието на Митхад паша. В него се казва: "Всеки, който причини дерайлиране на влак и нараняване на пътници, се наказва с "окови", при убити пътници получава "смърт", а "затвор" - в случай, когато няма ранени и убити. Предвижда се 6 месеца затвор и уволнение от службата на калауз (началник влак) и макинджи (машинист), които не се явят в станцията, за да поемат определения им за обслужване трен. Пияни, въоръ-

1486

144311

жени и нечисти пътници не се допускат за превоз. Билети за пътуване, освен в станцията, се издават и в трена, като пътниците предупреждават кондуктора. Билети се продавали за толкова пътници, колкото места има в треновете. При много пътници предпочитат се тези, които пътуват по-далече. Жените пътували отделно от мъжете.

КОЖОДЕРИ ВЪВ ФРАКОВЕ

- 1854 г. 25.IX. – Поради стратегически съображения на тогавашното турско правителство, железопътната линия е трябвало да преминава през градовете Русе, Шумен, Варна и Силистра, в които е имало големи войскове части.
- 1864-1866 г. – С цел извличане на максимални печалби английската компания променя първоначалния план, като се отклонява далеч от Шумен и прокара линията през Каспичан. Само 20 км от линията е със стоманени релси; мостовете са дървени; траверсите се полагат върху пясъчна основа и на голямо разстояние. Турското правителство е недоволено, но зависимо от чужди капитали, не протестира. Земята, през която минава трасето на линията се отчуждават, без да се заплаща на селяните.
- 1865 г. – През лятото холерна епидемия отнема живота на много работници по линията. Това, обаче, не трогва турското правителство. Принудително набира нова работна ръка от българската рая и строежът продължава.
- 1868 г. – Английското дружество продължава железопътната линия на турското правителство за 2,000,000 лири стерлинги.
- 1886 г. – Турското правителство, разбирайки, че приближава войната с Русия, прехвърля собствеността на линията върху "Компанията на източните железници", начело на която стои големият борсов спекулант барон Морис дьо Хирш, срещу 400,000 лири.

Регионална библиотека
"Любен Каравелов"



120000867951

ПОДЕМЪТ

- 1883 г. – Подписана е така наречената Четворна конвенция (България, Австро-Унгария, Сърбия и Турция), според която България се задължава да откупи участъка Русе-Варна.
- 1885 г. 31.I. – Утвърден е Закон за железните пътища в България. Чл. 5 – Железните пътища на Княжеството са собственост на държавата.
чл. 6 – Железните пътища в Княжеството се експлоатират от правителството за сметка на държавата.
чл. 7 – Никакви частни дружества или лица нямат право да построяват за своя сметка железопътни линии в Княжеството или да експлоатират такива за своя сметка.
- 1886 г. – Българското правителство откупува линията Русе-Варна за 53,317,000 златни лева. Откупката извършва тогавашния министър на финансите в Лондон.
- 1880 г. – Внесени са 4 товарни локомотива от австрийската фирма "Шатсайзенбат" – Гезелшафт" – обслужващи вътрешните влакове по линията Русе-Варна.
- 1888 г. 10.VIII. – България става притежателка на линията Русе-Варна.
- 1888 г. – При обща дължина на железопътната мрежа 384 км се създава Българската държавна железница – БДЖ.
- 1888 г. – Открита железопътна секция за поддръжка и ремонт на железниците и съоръженията по пътя – мостове, тунели, водостоци и др. по линията Русе-Варна.
- 1890 г. – Началото на медицинската служба в железниците се слага по линията Русе-Варна с медицинските лаборанти.
- 1905 г. – Построена втора гара Варна.
- 1908 г. – Установена е пълна система на държавни железници – всички железни пътища, които се намират на наша територия, стават собственост на Бълга-

- рия. Това оказва изключително благоприятно влияние върху развитието на БДЖ – започва истински период на възход – строят се нови линии, внасят се локомотиви и вагони, строят се гари, съоръжения за сигнализация и т.н.
- 1911 г. – Разширяване на ремонтното хале в локомотивно депо с 6 канала.
- 1912 г. – Управлението на държавните железници се поема от създаденото самостоятелно Министерство на железниците, пощите и телеграфите.
- 1925 г. 3.III. – Построена е нова гара Варна.
- 1942 г. – Построена новата административна сграда на локомотивно депо.
- 1886–1944 г. – Новосъздадени гари общо 30. До 9.IX.1944 г.: Варна, Белослав, Провадия, Разделна, Синдел, Девня, Чернево, Суворово, Вълчи дол, Оборище, Дончево, Толбухин, Толбухин-север, Генерал Тошево, Кардам, Юнак, Нова Шипка, Величково, Дългопол, Комунари, Търнак, Дъскотна, Завет, Подвис, Дъбравино, Горен чифлик, Георги Трайков, Старо Оряхово.

В К Р А К С В Р Е М Е Т О

- 1951 г. – Закрива се Тракцията и отново се създава Локомотивно депо за поддържане и ремонт на локомотивите.
- 1951 г. – Създадено Вагонно депо Варна за технически преглед и отцепъчен ремонт на вагоните.
- 1951 г. – Създадена е Електротехническа секция Варна за експлоатация и поддържане на съоръженията по осигурителни инсталации, съобщения, електрозахранване контактна мрежа и тягови подстанции.
- 1959 г. – Парните локомотиви се преустройват за работа с мазутно гориво.
- 1969 г. 29.II. – Доставен първият дизелов локомотив.
- 1975 г. – Доставен е първият електрически локомотив в депо Варна.
- 1975 г. – Електрифициран е участъка Варна-Синдел-Карнобат.

- 1976 г. – Открита е първата електрифицирана линия Варна – Кардам.
- 1977 г. – Открита е нова работна постройка на Електро – техническа секция Варна.
- 1977 г. – Построено е ново хале за ремонт с 2 канала в Локомотивно депо Варна.
- 1977 г. – Създава се СЕТРД – за експлоатация на железопътния транспорт и товаро-разтоварна дейност.
- 1978 г. 1.VII. – Със заповед № 789 на Министъра на транспорта, продиктувано от необходимостта железопътният транспорт да бъде равнопоставен партньор на другите видове транспорт, които са развити на територията на Варненски окръг, бе създадено Железопътно управление – Варна с граници: до гара Кардам, до гара Невша по втора линия и гара Подвис по трета линия. Численият състав на Управлението е около 8,000 души.
- 1978 г. – Локомотивно депо-Варна е именувано на името на поборника-опълченец, спасител на Самарското знаме – локомотивният машинист Никола Корчев.
- 1978 г. 14.XI. – Изграден и пуснат в експлоатация Фериботен комплекс с цех смяна на талиги.
- 1978 г. – Към Железопътна секция Варна се сформират 12 участъка на територията на Варна, Бургас, Толбухин и Генерал Тошево.
- 1979 г. – Край на парната тяга. Локомотив № 47.31 е превърнат в музеен експонат.
- 1980 г. 24.XII. – Излиза постановление № 569 на Политбюро на ЦК на БКП и Министерския съвет за по-нататъшно развитие на железопътния транспорт.
- 1980 г. – Отново се създава Секция за експлоатация и товаро-разтоварна дейност с общо 41 гари, от тях:
- след 9.IX.44г. – модернизирани гари Варна, Каспичан;
- след 9.IX.44г. – новосъздадени гари – общо 11 – Езерово, Повеляново, Варна
- фериботна, Синдел-Разпределителна, Житница, Венчан, Васил Коларов, Аспарухово, Люляково,

- Ведрово;
- период 50-1986г. - Новопостроени гарови постройки общо 14: Езеро-во, Белослав, Повеляново, Девня, Синдел, Синдел-разпределителна, Житница, Васил Коларов, Про-вадия, Венчан, Аспарухово, Люляково, Ведрово, Варна-фериботна.
- 1981 г. - Внедрена тежка пътна механизация за ремонт и поддръжка на железния път, която заменя труда на 152 човека за една година.
- 1981 г. - Пуснати в експлоатация маршрутно-линейни цен-трализации в гарите:
- 1981 г. - Разделна
- 1982 г. - Повеляново
- 1985 г. - Нова Шипка.
- 1982 г. 10.VIII. - Построен е втори подемно-преходен мост на Фе-риботен комплекс.
- 1983 г. 6.VIII. - Пусната в експлоатация инсталация за външно измиване на пътническите вагони (построена със собствени сили).
- 1983 г. - Пуснат в експлоатация комбинат за ремонт на коша на откритите товарни вагони (построен със собствени сили).
- 1983 г. X. - Открита е сграда с магазин за товарна гара Толбухин-север.
- 1984 г. - Открита е база за поддържане и ремонт на теж-ката пътна механизация към Железопътна секция (построена със собствени сили).
- 1985 г. - Открит е цех за ремонт на талигите във Фери-ботен комплекс.
- 1985 г. - Пуснат първия в страната влак "Добруджа" с видео-техника и детски кът (оборудван със соб-ствени сили).
- 1986 г. 30.III. - Пуснат в експлоатация комбайн за ремонт на коша на откритите товарни вагони в гара Синдел.
- Социално-бетови придобивки
- Построени 4 бази за краткотраен отдих;
- Функционира кухня-майка във Фериботен комплекс;

- стол в гара Толбухин-север;
- битовки за работниците в гарите: Варна, Разделна, Тополите, Генерал Тошево, Синдел-разпределителна;
- Раздадени са над 200 апартамента.

У В Е Р Е Н О Н А П Р Е Д

Железопътно управление-Варна в годините на народната власт положи основите на социалистическото развитие на железопътния транспорт. Започна период на стопански възход.

Какви са перспективите? - В момента строим и предстои да се пусне в експлоатация Електронно-изчислителен център, в който ще се решават задачи от технологическо естество по експлоатацията на железопътния транспорт, в това число и на февруарната връзка Варна-Иличовск. Продължава удвояването на железопътната линия Синдел-Карно - бат, внедряват се и нови усъвършенствувани маршрутно-релейни централизации. Предстои автоматизирането на гара Синдел-разпределителна, с което ще се отмени ръчния труд, ще се повиши интензификацията на работата, безопасността на движението и охраната на труда. Въведени са и продължават да се въвеждат компютри в гарите на Управлението, с което се решават конкретни експлоатационни задачи. Разработена е програма с мероприятия по техническия прогрес, които ще се реализират през деветата петилетка.

За бъдещото развитие на ЖП възел Варна е утвърден проект за генерален план. Промените в сравнение със съществуващото положение са продиктувани от ограниченото пространство за по-нататъшното развитие на възела през идните 15-тина години, от нарастващите превози и от изискванията и възможностите на съвременната техника за организация и ръководство на процесите.

Основно внимание в проекта е отделено на коло-

возното развитие, като са спазени предявените в предишните фази на проектираното изискване за развитието на железопътните нужди служби. За да отговорят по-пълно на възможностите на съвременните влакови композиции значително ще бъдат удължени коловозите и пероните. За нуждите на крайградските работнически пътувания ще бъдат обособени 4 коловоза с отделно приемно здание. Предвижда се и сграда за маршрутно-релейна централизация и автоблокировка. Товарната гара предстои да бъде изнесена на нова площадка в западната промишлена зона на града. Недалеч от подлеза и изграждащото се понастоящем хале за ремонт и екипиране на електрически моторни секции се предвижда и сградата на цеха за леки ремонти на пътническите вагони. Ще бъде построена рампа за разтоварване на леки автомобили на пристигащи с колите си летовници от чужбина. Освен изнасянето на други площадки на някои от досегашните дейности се залага основателно и внедряването на нова техника. Предстои и разширяване на съществуващата сграда на жп гара в къна посока. Предвижда се изнасяне извън сегашния район на възела ремонта и дезинфекцията на вагоните с оглед да се освободи пространство и се даде възможност за по-бърз и по-удобен трансфер на пътниците от и за гр. Варна, които ползват общо-градския транспорт (автобусен и тролейбусен), автобусите на ТК "Балкантурист" и др.

С пътният лист на петилетките, със зрелостта на партийните решения, уверено напред крачат железничарите на Железопътно управление - Варна. В изпълнение на 569 Постановление на Политбюро на ЦК на БКП и 75 Постановление на Министерския съвет за по-нататъшно развитие на железопътния транспорт в Управление-Варна е извършена значителна работа по отношение пътническия прогрес, реконструкцията и модернизацията на материално-техническата база.



120 ГОДИНИ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ГАРА ВАРНА

Построена близо до езерото, вън от крепостната стена на града се явява като една от най-важните железопътни гари по жп линия Русе-Варна. Приемното гарово здание е едноетажно, еднотипно с това на Русе, с малки неутледни канцеларии. Гарата е разполагала с три коловоза и дървени перони за обслужване на пътни - чeskото движение. По дървено скеле е построен коловоз, който отива доста навътре в залива. Линията е прокарана през блатото на езерото. Построена е главно да улесни разтоварването на вагоните в корабите. За тая цел в края на коловоза е била издигната голяма рамка, на която работел подемен кран. Друг коловоз се е отклонявал до локомотивното депо. Семафорът също е дървен. Сигнализацията се е осигурявала с ръчни фенери и флагове. Времето се е измервало със слънчев часовник. Отначало са се движили по един смесен влак по двете посоки, по-късно и по един пътнически влак в отделни дни на седмицата, както и влак с поща обслужващ "Ориент-експреса", движещ се от Париж до Цариград. Това е продължило до 1885 година. Движението на влаковете е било нередовно и населението не е разчитало на този нов, модерен за времето си транспорт. Развитието на град Варна като промишлен и търговски център, със строящото се вече пристанище и магазините му в близост до него за задоволяване и нуждите на товарното движение, налага изместването на гарата. По това време вече 75 % от товарните предназначения за износ през пристанището се превозват по железницата.

Втората гара Варна е построена на около 150 метра южно от сегашното гарово приемно здание. Постройката е малка - едноетажна с неудобни тесни и малки помещения. През зимния сезон,

дори през деня, се е работело на газови лампи. Имало е и бюфет, който е служел и за чакалня, побираща едва 10 пътника.

Гарата е разполагала с 8 коловоза. Личният състав е бил общо 96 човека, от които: 1 – началник гара, 6 чиновника, 2 ученика, станционен персонал от 18 човека, превозен – 53, маневрен – 25. По това време, макар и със съвсем примитивна техника, небезопасени прелези, липса на пристан при прехвърлянето на пътниците от влака на парахода, лоши битови условия за пътници и персонал, ентусиазмът на българските железничари за преодоляването на трудностите и отстояване на железницата бил голъм.

Всичко това довежда до разрастването на пътническото и товарно движение и "новата" гара става тясна, за да отговори на изискванията. Със заповед № 958 от 19.IV.1904 г. на Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията се назначава комисия в състав: началниците на отделенията по поддържане, тракция, движение и инспектора на варненското пристанище, която да изучи и определи:

1. Местоположението на нова гара Варна за пътници и стоки.
2. Нуждите от инсталации за експлоатацията, поддържането и други служби на железниците.
3. Техните размери, във връзка с бъдещото им развитие.
4. Товарна гара и положението ѝ.
5. Инсталацията и пътищата в пристанището във връзка с тези на гарата.

Основните мнения, хипотези и изводи се градят на постигнатите резултати и по обработката на товарите, пристигналите и заминали пътници, а именно:

год.	товарно движение			пътническо движение		
	получени товари тона	изпратени товари тона	общо товари тона	пристигнали пътници броя	отпътували пътници броя	общо пътници броя
1898	303780	22224	256004	41275	33857	75137
1899	252334	21000	252434	36744	28574	65318
1900	117574	16930	194504	46204	33167	79371
1901	344625	26399	371024	46635	32934	79569
1902	330395	29774	360169	54408	40194	94602

От приведените статистически данни за движението на стоките в гарата се вижда голямото значение на гара Варна за търговията на България. През 1902 година обработените товари от гарата представляват 25,73 % от всички товарни превози по бъл-гарските железници.

Друг факт, предвиден с голяма далновидност, при проучването за строеж на нова гара Варна е самият град, който е поставен в добри условия да се развие и стане един от първите индустриални градове. Освен това със своето хубаво местоположение на морския бряг, благоприятния си климат и морски бани, град Варна ще привлича от година на година по-вече пътници, които ще дадат един добър и постоянен доход на железниците.

Така възниква проекта за нова - трета по ред гара, която е разчетена "да може да поеме до 500 и повече вагона на денонощие, да сортира и изпрати толкова вагони".

Основните принципи, които са прокарани в този проект в заключение са следните:

1. Отделяне на различните служби в гарата, като: приемането и изпращането на пътническите, товарните влакове, съставянето на влаковете и товарно-разтоварната дейност и т.н.
2. Разполагането на коловозите във връзка с плана на града и кейовете на пристанището.
3. Възможност за съвместно разширяване на гарата и пристанището.
4. Изпълняемост на проекта, независимо от сегашните инсталации и без преместване на движението.

Проектът за построяване на жп гара е бил изготвен към 1910 г. от архитект Никола Костов, който тогава бил на служба в Главната дирекция на железниците и нарочно за целта бил командирован в чужбина, за да проучи някои по-модерни гари и по-подходящи за нашите условия. Постройката на железопътната гара започва в началото на 1912 година. Грубата работа до покрива включително е отдадена на предприемачи и се строи на етапи. Някои от строителните работи се извършват и по стопански начин. Ръководител на строежа е инженер Георги Петков, по това време началник на V Жп секции по поддържането в гр. Варна.

Поради Балканската и Първата световна война строителството е почти спряно. Същото започва отново през 1920-21 година. Първо било завършено югоизточното крило, в което се нанасят част

от службите. Започва и прехвърлянето на коловозите. На 3.IX. 1925 г. железопътна гара Варна влиза в експлоатация. Нейната висока и представителна кула в първите години е без часовник. Едва през 1929 година е монтирана часовникова уредба, доставена от Германия. В началото на 1939 г. под ръководството на инж. Рафаил Горанов, началник на V Жп секция по поддържането – Варна, са построени и навесите над пероните.

Деветосептемврийската победа и народната власт вляха нова, живителна сила в артериите на железопътния транспорт. 120-годишната история на железопътната гара потвърждава това. Доказателство за творческата енергия на работническата класа и революционните традиции на варненските железничари са пълноценната трудова изява и социалното израстване на трудовия колектив.

Петилетките – този "пътен лист" на трудови успехи и ентузиазъм, утвърди железопътна гара Варна като важно звено в Секцията по експлоатация и товаро-разтоварна дейност. Непрекъснато се увеличават товарите и превозените пътници, расте брутната тежина на товарен влак. Подобрява се ускоряването на вагонооборота, средната брутна тежина на товарен влак, производи-телността на труда. Колективът на гарата с чувство за дълг и съзнателна отговорност се отнася към поставяните задачи по реализиране вноса и износа на страната през пристанищата Варна-изток и Варна-запад. Железничарите успешно съдействуват за осъществяването на синхрон между Пристанищен комплекс, ДСП "Петрол" и останалите клиенти на територията на града.

1964 година – Чакалните на гарата се преустройва. Броят на билетните каси се утроява. Създава се специализирана каса за кредитни, военни, безплатни и др. пътувания.

1964 година – Изгражда се служба за информация на пътниците. Озвучават се чакалните и пероните. Устната информация в услуга на пристигащите и заминаващи влакове се предава на български, френски и немски език. Отначало плахо, но постепенно с изискванията на времето упътването на пътниците и гражданите се извършва обстойно: от разписанието на влаковете, връзките във възловите гари, автобусите, корабите, самолетите до запознаване с някои забележителности на града, адреси на хотелите и др.

1968 година – Започва продажба на комбинирани билети за пътуване с автобус, влак, кораб от всички жп бура, автогари и морски гари

по Черноморието.

1968 година – На изискванията за комплексното транспортно обслужване на населението жп гара Варна първа в страната въвежда сезонно обслужване на населението в почивните станции и курортните комплекси с подвижни билетни каси по северното и южно Черноморско крайбрежие.

1976 година – извършва се прехвърлянето на обработката на голяма част от масовите товари в пристанище Варна-запад. Подобрява се качеството на транспортното обслужване на населението. Непрекъснато се усъвършенствуват и въвеждат нови форми на обслужване на пътниците като: влак-автобус, влак-такси, дом-завод-дом. 1985 година – Изградена е и електронна система за информация на пътниците. Етапно се въвежда еталонна система за следене и отчитане на товарния вагонен парк.

Динамичното развитие на гарата в годините на народната власт потвърди предимствата на социализма като обществен строй. Какво ще бъде бъдещето? – Очертава се изнасянето на някои товари от пристанище Варна-изток за обработка в пристанище Варна-запад. Предстои преместването на базата на ДСП "Петрол" и Товарна гара. Всичко това очертава контурите на работата на бъдещата гара Варна, която ще се обособи главно в обслужване на пътническото движение и по-слабо развита маневрена дейност.

В едно можем да бъдем сигурни – каквито и задачи да се поставят пред трудовия колектив на гарата, той винаги ще излезе с част, с вдигнато чело и високи успехи в трудовата битка за отстояване на завоеваните позиции и железничарски традиции.

НАГРАДИ НА ГАРА ВАРНА

- 1964 г. 3.IX. - Паспорт на трудовата слава и значка на ЦС на БПС и Българско радио - за високи успехи в изпълнение на обещанията в чест на 20-годишнината на социалистическата революция в България.
- 1978 г. 8.XII. - Грамота на Министерството на транспорта и ЦК на Профсъюза на работниците от транспорта - трето място в третия обществен преглед по транспортното обслужване на населението.
- 1978 г. 2.VIII. - Грамота на Министерството на транспорта и ЦК на Профсъюза на работниците от транспорта. Първо място в първия етап на четвъртия обществен преглед на транспортното обслужване на населението.
- 1980 г. 13.II. - Грамота на Министерството на транспорта и ЦК на профсъюза на работниците от транспорта. Първо място в четвъртия обществен преглед по транспортното обслужване на населението.
- 1982 г. 30.XII. - Почетной грамотой за достигнутые успехи в социалистическом соревновании по достойной встрече 60-летия образования СССР.
- 1984 г. 9.X. - Почетная грамота Министерство путей, сообщения и Центральный комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства за активное участие в совершенствовании транспортных связей, укреплений экономического и научно-технического сотрудничества между

коллективами железных дорог СССР и НРБ, личный вклад в освоение возрастающего объема перевозок.

- 1985 г. - Знамя на трудовую славу и звание "Первенец" на Министерство путей сообщения и Центральный комитет профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства СССР.
- 1986 г. - Почетная грамота от РК на БКП "Варненская коммуна", ИК на РНС, РС на БПС и первое место в социалистическом соревновании в честь на XIII-й конгресс на БКП.



120 ГОДИНИ ЛОКОМОТИВНО ДЕПО

Преди 120 години, заедно с построяването на железния път на 7.XI.1866 г., се открива и Локомотивно депо Варна. Построено извън крепостната стена на града. Сградата е била малка, неугледна, с една водоснабдителна кула и един канал за ремонт на локомотиви. В 1880 г. депото разполага с 4 локомотива, внесени от английското сдружение, производство на "Шари Стюарт енд Ко" – Манчестер. Те са имали 3 свързани колооси с диаметър на колелата 1371 мм. Могели са да теглят влакове с по няколко вагона при скорост до 28 км/час. Собственото тегло на локомотива и било 21 тона. Носели са в тендера си 10 м³ вода и 6 тона въглища. Теглителната сила на локомотива била 4,200 кг. По линията се движел само един пътнически влак и един смесен и то два пъти в седмицата. Лошото техническо състояние на линията предизвиквало пропадане на трасето, при дъжд много отсечки оставали под водата, снеговете затрупвали линията, ставали чести пожари, предизвиквани от липсата на искрозащитители на локомотивите, а дерайлиранията на влаковете са били обикновено явление. Така с перипетии, често със скоростта на пешеходец е пътувал влакът, воден от първия български машинист Иван Собаджиев.

През 1911 г. е построена нова ремонтна работилница с 6 канала за ремонт на локомотиви. Голяма част от работата е извършена на трудови начала. Локомотивите се увеличават на 15.

В годините на народната власт Локомотивно депо се обособи като производствено-стопанска единица на Железопътно управление-Варна и изцяло покрива нуждите от тягов подвижен състав. Наред с това обслужва и тягови рамена в района на съседните железопътни управления. Построи се хале за ремонт с 2 канала, ба-

за за горива и смазочни материали, сграда за деломайсторите, складова база.

През 1952 година парните локомотиви бяха преустроени за работа с мазутно гориво, а първият дизелов локомотив бе доставен в 1969 г.

През 1979 г. бе тържествено угасен последният парен локомотив № 97-31. Днес тези стари локомотиви-войни са музейен експонат – вечен спомен за парната тяга.

С откриването на първата електрифицирана линия Варна-Кардам през 1975 г. е доставен първият електрически локомотив.

Въпреки значителната разновидност на локомотивния парк, колективът на депо то успешно изпълнява поставените задачи.

Производителността на едно лице е увеличена с 32,69 %. Реализирана е програма за възстановяване на локомотиви 07-81, 07-82, 55-108, 55-80, 55-79, 51-17, 42-50, а в чест на XIII конгрес на БКП бе възстановен и пуснат в експлоатация локомотив 55-104. Ефектът надхвърля 2 милиона лева.

Значителни успехи са реализирани по сигурността на движението и маневрената дейност – икономия на дизелово гориво и електроенергия.

В резултат на творческото прилагане на икономическия подход в ремонтната и експлоатационна дейности се усъвършенствува агрегатно-възловия метод на работа, което доведе до голям технически ефект.

Постигнати са положителни резултати по приложението на техническия прогрес и намаляването на тежкия физически непривлекателен труд, разработване и внедряване на нови технологии.

Съвместно с Института по експлоатация на железопътния транспорт – София е разработена и внедрена технология за возене на тежкотоварни влакове в участъка Варна-Каспичан по почина на знатния съветски машинист Николай Панин. В резултат на това през 8-та петилетка са обслужени 11589 тежкотоварни влака и произведени 155 567 000 наднормени бруто тон километри.

Успешно се прилагат и други съветски почини и инициативи. Най-характерен е починът на съветския локомотивен машинист Николай Лунин за недопускане извънпланов ремонт на локомотива.

Прилага се с успех и се разширява движението "Терито-

рия с гарантирано качество". В него са включени 26 колектива с 258 участници.

Добре се решават и въпросите по културата на обслужването на пътниците, израз на което е поддържания в образцов вид влак, обслужващ работниците от Девненския промишлен комплекс.

Локомотивът! – Това чудо на 19 век има великолепно минало, гордо настояще и изумително бъдеще. По звънящите релси гърмят колелата, тръпнат металните мостове, трещят планините от своето каменно ехо. Влакът се носи устремно към равнината. Срещу него политат потоци от коловози...

В началото на влака, в самото начало, като че ли посрещаш вятъра с гърди, е локомотивният машинист... Професия... дълг... и радост!

Тайнствено звънят телеграфните стълбове, преминават смълчани кантончета, помръкнали в тъмнината. Идва гарата. В безсънните слънца на нейните прожектори изгаря тъмнината. Слизат пътници, носещи радост и тревоги. А в краткото време на пътуването очите на машиниста са вперени в пътя, в бъдещето.

И пак по стоманените релси! Устремно, шеметно...

НАГРАДИ И ОТЛИЧИЯ НА ЛОКОМОТИВНО ДЕПО

- 1963 г. - Министерски съвет и ЦКПС на работниците от транспорта - преходно Червено знаме на труда.
- 1973 г. - ЦКПС на работниците от транспорта и СО "БДЖ" - почетна грамота за успешно изпълнение на насрещния план, висока трудова дисциплина и безаварийна работа.
- 1975 г. - ЦКПС на работниците от транспорта - почетна грамота за постигнати високи резултати.
- 1976 г. - Министерство на транспорта - грамота за високи производствени успехи в социалистическото съревнование.
- 1976 г. - Министерство на транспорта и ЦКПС на работниците от транспорта - знаме на трудовата слава.
- 1983 г. - ЦКПС на работниците от транспорта и СО "БДЖ" - грамота за постигнати високи успехи в социалистическото съревнование.
- 1984 г. - Първо място в съревнованието за икономия на горива и електроенергия, организирано от ЦК на ДКМС и СО "БДЖ".
- VI петилетка - Почетен флаг на ЦКПС на работниците от транспорта за предсрочно изпълнение на петилетката.
- X конгрес - Министерски съвет, ЦС на БПС, ЦК на ДКМС - диплом за високи успехи в социалистическото съ-

ревнование и медал "X конгрес".

VI петилетка - ОНС, ОС на БПС, ОК на ДГМС - Варна - грамота
за постигнати високи успехи през VI петилет -
ка.



ЛЮБОПИТНИ ФАКТИ ИЗ ИСТОРИЯТА НА ЖП ЛИНИЯ ВАРНА-РУСЕ

Г А Р И

На 21 май 1864 г. на брега на Дунава срещу Гюргево тогавашният валия на Русе, Ариф паша, заобиколен от консули, паши, бейове и български чорбаджии, направили първата копка по изграждането на русенската гара.

Останалите гари по линията Русе-Варна, построени близо до селища, край които минавала железницата, скоро се превърнали в малки населени пунктове: Жп гари Русе, Червена вода, Ветова, Разград, Ишиклар, Шейтанджик, Каялидере, Провадия, Гебедже и Варна. Гарите били снабдени с дървени семафори. Сигнални фенери по стрелките не е имало и стрелочниците са го със своя ръчен фенер (сигнален) или флаг са давали нужните указания. Телеграмите се предавали посредством апарата "Кардан". Това продължило до 1872 г., когато морзовите апарати се появили и то само в по-големите гари.

П О Д В И Ж Е Н С Ъ С Т А В

По време на строежа, по завършените участъци на линията се движили два английски локомотива, а след откриването на линията са прехвърлени от Кюстенденската линия 20 английски локомотива с тендери.

Вагонният парк се е състоял от: 4 вагона-резервоара за вода, 1 пътнически вагон "салон" (султански разкош), 2 вагона I класа, 7 вагона I и II класа, 3 вагона II класа, 25 вагона III класа, 10 фургона и 2 вагона за "дуксозни" коне. Освен тях е имало вагони за "стоки" - открити и покрити.

Как е изглеждал първият влак? – Най-напред пухтиял триосен локомотив, който теглел открит вагон за дърва и въглища и 3 пътни – чески вагона. Теглителната сила на локомотива била 4,200 кт. Честите повреди правели пътуването нередовно. За "бързото" от – страняване на повредите във фургоните имало под ръка лостове, синджири, крикове, лопати и т.н. С тях вдигали дори и дерайлирали вагони. Освен това във фургоните се намирали каси, контролни часовници, телеграфни апарати и антена. Когато влакът спирал, поради повреда, веднага включвали апарата в крайпътните телеграфни жици и съобщавали за произшествието.

РАЗПИСАНИЕ

В началото по линията пътували седмично два "пощенски" влака в двете посоки, а в останалите дни по един смесен влак. При хубаво време, времетраенето и точността на движението са мерили със слънчев часовник. В разписанието за тръгването и пристигането времето се отбелязвало с цели часове и четвъртинки от часа, а не в минути.

"Пощенските" влакове транспортирали пътници от Европа.

Бързината на пощенските влакове е достигала до 38 км/час. Но след 6-7 годишна експлоатация, когато насипите вече улегнали и релсите не потъвали по време на дъжд, скоростта се увеличавала до 40 км/час. По тази линия се е пренасяла цялата поща между Европа и Азия.

По онова време гарите не се делили на първостепенни и второстепенни. Обикновено на всяка от тях влакът престоявал около 30-40 минути и отново потеглял на път, след като удрял третият звънец. За да бъде картината по-пълна, не трябва да изпуснем и началниците на влаковете, които придавали на пътуването особена тържественост. Обикновено те носели на шнур през рамо дълги медни тръби и при всяко тръгване изсвервали по една малка мелодия. Машинистът също вземал след това закачения до лостовите и лопатите тропет и завършвал представлението, съобщавайки, че е готов за тръгване.

ОБСЛУЖВАЩ ПЕРСОНАЛ

Първоначално централното управление на линията било в Лондон, а в Русе се намирала Дирекцията по експлоатацията в състав: дирек-

тор, секретар, началник на контролата, 6 чиновници и 1 касиер, който 1 път месечно пътувал с влака и раздавал заплатите. В Русе имало жп лекар, а във Варна се намирал неговият помощник. Пикьорите били 4 англичани, 2 немци и 1 грък. Маневристи, огняри, спирачи и стрелочници били повечето българи. Официален език бил френският. Особено тежка била работата на огнярите, които трябвало да чистят стурията от локомотива с дълги железни лопати през отвора на пещта. Върлищата за локомотива се товарели с кофи.

За началник влакове и машинисти компанията назначавала повече гърци, англичани и италианци. Имало и неколцина българи, удостоени с тази висша железничарска служба.

xxx

Първите пътнически локомотиви след освобождението на нашата Родина от отоманско иго са носели имената на големите наши реки: Марица, Струма, Янтра и др., а товарните локомотиви – на планините: Рила, Стара планина, Родопи, Средна гора, Люлин, Витоша, Странджа и др.

xxx

За построяването на линията Русе-Варна прави опит да вземе участие и издигащата се българска буржоазия. Богати граждани от Шумен искали да поемат строителството ѝ, но техните усилия останали безплодни. Високата порта ги отхвърлила с ирония. Турция не вярвала във възможностите на българите.

xxx

От гара Гебедже влакът минавал през вода, достигаша почти до стъпалата на вагоните. Пътувал бавно, често със скоростта на пешеходец. Пухтящият локомотив пълзял, като чели релсите се движели заедно с вагоните, които приличали на корабни палуби. Водата от олатото, заливаща линията, подмивала релсовия път, който целият би могъл да потъне в олатото. Как е могло турското правителство да позволи на англичаните да проявят такова пренебрежение към хората?



КУРИОЗИ ИЗ ИСТОРИЯТА НА НП ЛИНИЯ ВАРНА - РУСЕ

xxx

При откриването на линията, когато влакът наближавал Шейтанджик (Хитрино), около гарата се струпвал много народ. Всеки искал да види това чудовище, или както тук го наричали "огнен кон". Тогава бай Иван-машинистът решил да се пошегува. Като наближил гарата, той спрял машината, накарал огняра с една сопа да удря локомотива. Щом огнярът изпълнявал поръчението, бай Иван давал пара, изпищявал със свирката и черното "чудовище" с пухтене и трясък бавно потегляло, а насябраният народ, заляпвал глави в земята и не смееел да гъкне.

xxx

Населението наричало първите локомотиви "вапор", "огнено чудовище", "дяволска работа", "огнен дракон" и др. Влакът - "машина", "трен", "кола". Началник влака - "калауз", машиниста - "макинц-жи", кондуктора - "превозняк". Гарите, станциите и релсите са наричали "железа", траверсите - "дървета", дерайлиранията - "излизане от линията", стрелките - "ножици" и т.н.

xxx

Днес малко се знае за какъв принцип е ставало заплащането на пътниците по първата железница. Един началник гара внедрил хитра "рационализация" за продажба на повече билети. Когато при него идвал някой дебел човек, той му казал: "-На страна за кантара!" и продължавал да продава билети. Когато се свършала опашката, отивал при пътника, протеглял го и му определял спо-

ред тежината: билет и четвърт или билет и половина, но най-много до два билета. По-закръглените хора свигнали с това и вместо да се нареждат на гишетото, чакали мирно и тихо на кантара да бъдат претеглени, за да доплатят добавката: 20 пари, греш или повече...

xxx

Всяко купе било напълно отделено от другите и в него се влизало направо отвън. След проверката на билетите кондукторът заключвал купетата, за да не падне някой от пътниците и чак на следващата гара ги отварял.

От вагон във вагон кондукторите преминавали отвън по закрепени дъски, държейки се на вратите, а зимно време и за специални въжета. Но въпреки тази "охрана на труда" мнозина са загивали от подхлъзвания.

xxx

Един от първите наши следосвобожденски машинисти на локомотив е бил дядо Шошо. След години всички трябвало да се явят на изпити. Явил се и старият практик дядо Шошо. Но за него били трудни въпросите на изпитната комисия. Незнаейки как да отговори на един въпрос, вероятно свързан с катастрофи, той казал: "Ех, да не дава господ, господин началник, да се случи такова нещо!"

xxx

През зимата пътуването било особено мъчително. Отопленieto - и то само за I и II класа, се е състояло от тенекиени съдове или котли с гореща вода, поставяни под вагоните. Измръзналите пътници потапяли понякога краката си в котлите и така понасяли пътуването.

xxx

"Високопоставените" пътници пътували в купета, в които седалките били покрити с копринени тъкани, а вратите и прозорците закрити със скъпи пердета. Бейовете и пашите отбягвали да седат върху тапицираните седалки, а се разполагали на пода върху скъпи килими и възглавници. Около тях непрекъснато сновели пъргави слуги, които им поднасяли вкусни гостби и баклави. Изкусни музикан-

ти свирели на зурли, биели дайрета и под звуците на ориенталска музика играели красиви танцьорки. 'А в това време забулените кадъни стоели заключени в съседното купе със спуснати завеси.

xxx

Английската компания, след като получила концесия за строеж на жп линията Русе-Варна, изпратила плановете за одобрение в Цариград. Те обаче потънали в бюрократичните учреждения. След 2 години англичаните криво-ляво успели да завършат линията и показали турското правителство да я пусне в експлоатация. "Каква ли - ния", учудили се в Цариград, когато още плановете не са пратили за одобрение?" Тогава се затичали от учреждение на учреждение и открили виновния: Чауш Хасан, който бил най-малкият чиновник. За наказание решили да го обесят, но не можело, понеже бил военен. Решили да го разстрелят, но и това не можело, защото баща му спасил един паша в Севастополската битка. Тогава решили да го затворят, но нямало кой да храни децата му. Накрая го уволнили от работа.



ИНЖ. БАРКЛИ РАЗКАЗВА

Хенри Баркли е английски инженер, който заедно с по-големия си брат е строил железопътната линия Русе-Варна. Това той е описал по-късно в книгата "България преди войната". Тази книга е ценна поради сведенията, които съдържа за построяването на железопътната линия и експлоатацията ѝ. Това е единствената книга по онова време, излязла в Англия.

ОПИСАНИЕ НА ЛИНИЯТА

"...Болният човек¹ отиваше постепенно все по-зле и по-зле, от както той и приятелите му вояваха с русите². Понеже се чувствуваше не в ред, предполагам, че най-после е послушал съвета на своите европейски доктори и се е съгласил да купи една доза лекарство, наречено "напредък". Като първа стъпка той се е съгласил най-тържествено да даде известни предимства на "нещастниците", които, вярвайки в него, са решили да намерят необходимите пари и да построят така необходимата линия.

... След години, прахосани за разни планове по постройката на тази линия, най-после турското правителство предложи достатъчно примамливи условия да накара едно английско дружество да се заеме с тази работа и моят по-голям брат бе натоварен с нея. Кога-

то получих една къса телеграма от него, аз тръгнах веднага от Лаго д'Орта в Италия...слезах от дунавския пощенски параход във владенията на султана в Русе. Беше една хубава сутрин през април 1864 г.

Гара Русе е на четвърт миля^{3/} от града в подножието на един хълм земя, извонвява частично от Дунава. Първата четвърт миля линията върви почти успоредно с течението на реката, но възлиза по хълма с един слаб наклон, докато достигне вълнообразната равнина на върха и след това свива в посока към Варна.

Странно, че турското правителство е избрало мястото за гарата, което е далеч от укрепленията и нещо още по-важно, вън от обсега им, понеже е защитена от скалите. От друга страна тя е изложена на милостта на врага, който държи отсрещния остров и лесно може да бъде разрушена оттам. Това бе посочено на турците навремето, но те казаха само: "Това е наша работа".

Първите пет мили линията се изкачваше по един стръмен наклон, след което минаваше през възвишението на юг от Русе в един дълбок изкоп. Оттам тя върви повече надолу, докато стигне първата гара при Червена вода. След това линията се изкачва стръмно и стига платото при гара Ветово, на 24 мили от Русе. Тук тя излиза от равнината и навлиза в една гора от ниски липи и млади дъбчета, която я затваря като със стена и представлява най-интересната част от линията за любителите на природните гледки. Понеже е равна, тя е най-хубавата част за пътуването. На 44 мили от Русе се намира гара Разград. Именно при тая гара се достига вододелът. След прекосяването му, линията е в наклон повече или по-малко по целия път до Варна.

На около седемдесет мили от Русе се намира гара Шейтанджик.^{4/} Тук линията минава над един тесен и дълбок проход по много хубав каменен мост, струва ми се най-хубавата зидария в цяла Турция. След като оставя горите зад себе си линията се спуска по тревожни равнини и открити хълмисти местности с великолепна гледка към планините с техните остри форми пред нея, додето при гарата на Шуменския път^{5/} влиза в един тесен пролом направо в подножието на тези планини, и след като се извива дванадесет мили насам-натам сред хълмовете, минава през Провадийската долина, а след това нататък тръгва край блата и езера и най-после стига Варна.

От години бях чувал, че Провадийския пролом е едно от тия места в България, където има най-много разбойници и половината разкази за хора, които са били спрени, обрани и убити, се отнасят за него. Ето защо аз пътувах с жив интерес през този пролом за първи път и се чувствавах благодарен, че имам спътници англичани и, че във всеки случай изглеждаше пътуването няма да свърши със среща с разбойници. Във всяко село, дето се спирахме, жителите ни питаха с жив интерес кога ще почнат землените работи и тогава разбрахме, че няма да стоим така по липса на работна ръка. Всички бяха чували за Кюстандженската жп линия, и мнозина бяха работили по нея и аз бях постоянно поздравяван от яки българи.

Такова е беглото описание на линията."

КАТАСТРОФАТА. БЪЛГАРИНЪТ ОГНЯР.

"... При Варненската железница решихме да се доверяваме напълно на скарите пред локомотива. Беше правило никой локомотив да не тръгва на път без скара. Въпреки това ставаха злополуки. Влакът биваше изхвърлян от линията от някой бивол, вол или кон. Първата злополука по линията става по вина на англичанина-машинист, който карал влака натоварен в 15-те си вагона с релси. Машинистът бил пиин. Няколко минути преди Варна, когато влакът стигнал върха на наклона, огнярът-българин ударил навреме спирачката, но машинистът почнал да го псува и отново дръпнал спирачката и дал пълна пара. Локомотивът полетял стремително напред. Когато прехвърлил големият насип подскочил във въздуха, изскочил от линията и се обърнал на една страна... Вагоните се накачили един върху друг в обърквана грамада от релси, железа, дъски. Свалени били накачилите се без билети пътници по товарните вагони, но един турчин успял да се качи със жена си и детето си. Една от релсите пробила гърдите на турчина, понесла го през развалините, ударила се о локомотива и го вдигнала нагоре набучен като на кол. Жената починала, а детето - осакатено със строшени ръце. Огнярът-българин се държал прекрасно. Локомотивът бил под пълна пара, когато изскочил от релсите. Машинистът и огнярът били изхвърлени на зе-

1. - Турция

2 - Загатва се за Кримската война 1855 г.

3 - Една мля е 1609,31 м.

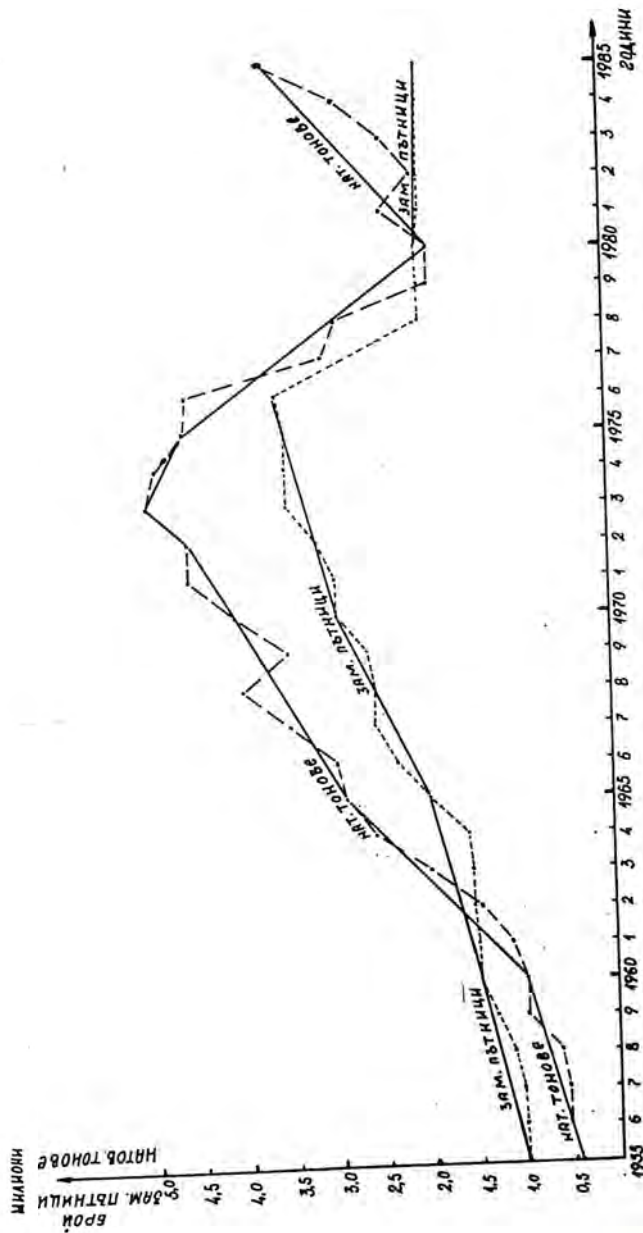
4 - Сега гара Хитрино

5 - Става дума за гара Каспичан

мята и нямали време да спрат парата. Машинистът се изправил на крака и викнал: "Бягай, колега, локомотивът ще експлодира след минута!" и изчезнал, но българинът скочил, втурнал се в легналата машина и спрял парата. Отворил предпазните клапани и с това предотвратил много по-голяма катастрофа. Героизмът му бил възнаграден. Той бил един от редовните машинисти по линията, способен човек, който заслужено се ползуваше с доверие!"

ПЪТУВАНЕТО НА СУЛТАН АБДУЛ АЗИС - VIII. 1867 г.

"...На връщане от Англия султанът съобщил, че ще пътува с българската железница. За него приготвили хубав вагон-салон. Във Варна построили арка, мобилирали разкошно чакалнията. Същото било и в Русе. Тук при подготовката забравили да постелят черга пред султанския диван. Изпратили телеграма до Букурещ и от там пристигнал куриер с една ужасна вещ, ярко-жълта черга в средата с един син арабин с черни очи и тухлено червен цвят на лицето, седнал върху гръбницата на една тъмночервена камила, изобразена така, каточели се движи много бързо. Постлали тази ужасна вещ. Видът на салона бил развален. Но тая черга била единственото нещо, удостоено с вниманието на султана. Щом влязъл във вагона, спрял погледа си върху нея и казал "Машалла! Чудесна черга! Искам да я имам! Где е директорът? Аз ще отнеса тая хубава черга като спомен от моето пътуване по вашата линия!" А щом влакът потеглил, съблякъл се по долни дрехи и спал до Варна. Тук го очаквал шпалир от първенци, консули, паши, духовници и валии. Влакът спрял. Вратата на салона се отвори. Султана излезе като се поклашаше. Коленете му стърчаха напред, а пръстите на краката му - обърнати навътре. Върху лицето му се четеше отвращение. Без да обърне внимание на дълбоките теманета с яростен глас се развика: "Де, де, де?" Видя и се втурна в една каляска с четири коня, застанала пред вратата и извика: "Карай!" и замина. Последва объркана сцена: Али паша, най-важния след султана човек в Турция, скочи в един файтон с един кон, и се изправи зад файтон-движката, викна да кара, за да догони султана. Всички останали важни хора на Турция псуваха и викаха. Така и напите неприятности, свързани с посрещането на важната особа свършиха. Големият човек си отиде от нашата линия, поет от собствените си хора".



Офсето-печатна база ВМЕИ - Варна

Тираж 500