

## Спомен от едно вълшебно детство

Автор: Аспарух Камбуров

В една от първите януарски недели на новото десетилетие - студена, заснежена и мъглива - решаваме да посетим любимото от детството ни Койнаре. В едни далечни, щастливи и безгрижни времена всяка лятна ваканция се превръщаше в незабравима поредица от приключения за мен и моята сестра. Броени дни след последния учебен ден вече сме на Централна гара, а баба ни купува розови картонени билетчета с надпис София - Червен бряг. После към тринайсети коловоз, запад - знаем, че влакът ще е там дори без да гледаме чаткащото табло с разписанието. В повечето случаи ползваме пътническият влак, защото според баба ни в него е по-спокойно и винаги има места. Пък и за три-четири часа, колкото трае пътуването, има време и да поплете, и да поговори със съграждани, и да ни покаже забележителното Искърско дефиле. Не изпускаме да потърсим къщичката на алпинистите над гара Лакатник, Черепишките ритли, Джуглата край Церово. Броим без успех мостове и тунели. Гледаме лакомствата върху количката от вагон-ресторанта, докато ѝ правим място в тесния коридор. Изследваме чакъла край релсите през тоалетната чиния. Идва и Елисейна - индустриализирано селце на склон в дефилето, приблизително в средата на маршрута. На Реселец вече почваме да се стягаме за слизане и след минути вече сме на гара Червен бряг и бързаем към малката гаричка, където се качваме на втория за деня влак - теснолинейката Червен бряг - Оряхово.



*Моя милост в ръцете на майка ми (някъде през 1982) в компанията на дядо, вуйчо и братовчеда, и пресъздаване на този отдавнашен момент със сина ми (12 януари 2020).*

Напоследък, вече гонещ четиридесетте, искам да върна назад тези времена и да покажа на четиригодишното ми синче Огнян и приятелката ми Господинка как сме пътували като деца до Койнаре. Едно приключение, изпълнено със спомени от всяка гара и всяка природна забележителност. Речено-сторено.



*Точно 7 минути остават до тръгването. Електронните табла са обновени и поздравяват на два езика пътниците, което оставя приятно впечатление.*

Взели сме домино, шах, карти Dixit, дървен пъзел Пентомино, три книжки за Барбароните - изобщо, влакът е едно чудесно място за прекарване на време със семейството - хем пътуваме, хем играем. Имаме билети за първа класа - срещу 2-3 лева повече сме в уютно шест местно купе. Запазеното място за Оги е само 50 стотинки, и предлага удобно място за редене на пъзел, снимане през прозореца или почивка. Според плана, ако ни стане скучно ще посетим вагон ресторанта, и ще обходим коридорите на целия влак - отначало-докрай.



*Трафик по Главна железопътна линия № 2 София - Варна (вляво) и една от собствените снимки на Оги - тази на билетите ни и част от шапчицата му. Пътуването беше наистина приятно.*

Докато чакаме влака да потегли, обръщам внимание на Оги на леките звънтения, които се чуват от чукчетата на железничарите. Той пък ми отговаря, че мирише много „вкусно“ - и наистина, това е позната упойваща миризма на гарите, чиито компоненти така и не мога да

разпознава. Скоро със скърцане влакът напуска перона, а първото място, навяващо носталгични спомени, е промишлена зона Илиянци. Почти винаги, когато майка ми беше на смяна - работеше като химик-технолог в един от заводите на Фармахим (сега Софарма), а ние пътуваме към Койнаре - тя стоеше край линията и ни махаше с бяла кърпичка. Ние също ѝ махахме и викахме през шума на колелетата, знаейки, че няма да се видим цяло лято. За съжаление вече нито нея я има, нито заводът ѝ.

Постепенно излизаме от района на София - до Нови Искър снеговалежът спря. Отдавна не съм пътувал с влак по тези места и с горчивина отбелязвам редица запуснати: Томпсън, Лютиброд, Ребърково... Подминавайки Бов соча на Оги вледенения водопад Скакля, който се стрелка през прозореца за няколко мига. Обещаваме си да го посетим напролет. От студентските години компанията ни има паметни експедиции по тези места, подплатени с много музика, бира и весело настроение. Правихме преходи над Реброво, хижа Тръстена, манастир Седемте престола и другаде. Много млади се взеха тогава по влаковете, като някои от връзките добиха и семеен статус.



*Детска фотозадача - снимки на р. Искър край гара Бов, и пещерата Темната дупка край Лакатник*

Излизаме от купето на разходка. Преминаваме покрай доволно пълни вагони от втора класа - очевидно влакът върши работа и се ползва активно. Наистина, не е с 10 и повече вагона, както едно време, но все пак. Търсим ресторанта, за да пием чай: бях прочел във форумите, че в бързите влакове София-Варна, в които има първа класа и задължителна резервация на места (какъвто е нашият), все още има такива вагони. В коридора напред се разминаваме с кондуктора, който обаче информира, че тези условия са в сила само за влаковете, минаващи през Карлово. Шегуваме се, че явно подбалканската линия обслужва по-платежоспособни пътници - все пак трасето през Искърското дефиле е по-допирателната на трагично обеднялата Северозападна България.

След едноминутни спирания на Своге, Зверино, Мездра и Роман достигаме гара Червен бряг. Преди да преминем към теснолинейката обаче ще се върнем до Реселец, и екопътеката "Тектонски грабен "Калето"" - уникалният природен феномен с дължина приблизително 750



метра и широчина 30-40 м. Пътеката е обградена от отвесни скали, маркиращи границите на двата разлома, между които е образуван грабена. Отдалеченият на около 10 километра от Червен бряг вход достигахме с такси. Баща ми понякога споделя с гордост, че навремето ме е носил на конче покрай ж.п. линията от гара Реселец чак до Червен бряг. Районът може да се посети и чрез пътнически влак, но гарата е на около 3 километра от селото, което ни накара да изберем по-удобния и бърз вариант - все пак бързахме да хванем и теснолинейката. В рамките на 2-3 часа обхождаме това впечатляващо тектонско пропадане, което е интересно и от професионална гледна точка за мен и Господинка - работим и като преподаватели в Минно-геоложки университет „Св. Иван Рилски“.



*Детска фотозадача - заснемане на геоложките образувания из разположената на няколко километра от ж.п. линията екопътека. Вдясно - Оги и Господинка в подстъпите на една от най-стръмните части*

След разходката из красотите край Реселец се връщаме с такси в Червен бряг. Отправляме се към теснолинейката през доста занемарения подлез под коловозите на основната гара. Помня времената преди изкопаването му - хората буквално трябваше да пресичат направо товарните или пътнически влакове, за да достигнат втората гара. Представете си редовната ситуация: даден бърз влак пристига на 1-ви коловоз в Червен бряг, а теснолинейката тръгва след 5 минути - за да се прекачиш, отваряш вратата на друг, спрял за кратко влак - например на 2-ри или 3-ти коловоз, бързаш с багажа, за да не тръгне, слизаш от другата врата и продължаваш към тесния коловоз. Очакват те обаче и товарните вагони на 7-ми и 8-ми коловоз... Беше си екстремно, особено с много багаж. Подлезът реши тези проблеми и днес не се налага да пресичам с детето вагони, но пък миризмата на тоалетна, която лъха от него, е просто отблъскваща. Тунелът е на практика изоставен и абсолютно неподдържан (въпреки, че води към градския футболен стадион), а изходът към гарата на теснолинейката е затворен. Все пак успяваме да я достигнем по нелегална пътечка след края на зловещия тунел...

Теснолинейката... Легендарна композиция, свързваща Червен бряг и Оряхово - стокилометрово трасе с над стогодишна история, започваща веднага след Съединението на България. В разгара на Първата световна война първата отсечка е положена скоростно и в зимни условия. Открита е за експлоатация на 28 февруари 1918 г. до Кнежа, през лятото на същата година достига и Бяла Слатина, а гара Оряхово, на самия Дунавски бряг - през 1930 г.

Поради нерентабилност цялата отсечка е закрыта през 2002 г. и демонтирана 2 години след това. Спомням си, че през 2006 г., когато работех из полетата около Мизия и Кнежа (по образование съм геодезист, и работех в проект за търсене на нефт и газ в района), няколко пъти пресичах пеш занемареното трасе. Явно случаят беше още пресен в спомените на хората, та не беше рядкост да ме спират местни и запитват с надежда - „Хей, да не би да възстановявате трасето?“...

Спомен от едно вълшебно детство - това е за мен теснолинейката. Надявам се да остане такъв и за сина ми, който на свой ред някой ден ще опише това свое пътуване – вярвам в това!



*Влакът навлиза в гарата със звучно ту-туууу.*

Гарата не вещае нищо хубаво - чакалнята е изоставена, а природата отдавна е спечелила битката с железопътната инфраструктура.

Но, що за изненада!!! Ето, влакът излиза от депото на Червен бряг. Чува се звучно ту-туууууу. Румънският дизелов локомотив, серия 76 на завода FAUR, тегли 4 пътнически вагона. Оги подскача от радост - все пак возене по 760-милиметрово междурелсие ще му е за първи път. Той обича машини, особено гигантски, и навлизащият на перона 52-тонен червен локомотив с 1100 конски сили не го разочарова. Вярно, не е бърз колкото TGV или Шинкансен, но за теглене на вагони, натоварени със стотици пътници, плюс поща и разнообразна селскостопанска продукция - буркани с домати, туби с олио, клетки с домашни животни, закупени от пазарищата край линията - става. Не че днес това е случая - ние сме единствените пътници на малката порутена гара. Локомотивът не спира да подава възторжени сигнали. Ту-тууу. Сякаш не на шага се радва, че е измъкнат от окаяната си съдба в аржентинските каменовъглени мини<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Историята на локомотивите от серия 76, обслужващи промишлената ж.п. линия Рио-Галегос – Рио Турбио (наречена Ева Перон), са налични в тези и други аржентински източници:

<http://www.ferrocarrilosenelconosur.co.uk/09Serfirtlocos.html?LMCL=li9K4B&LMCL=x03b1A>

[https://es.wikipedia.org/wiki/Ramal\\_Ferro\\_Industrial\\_Eva\\_Per%C3%B3n](https://es.wikipedia.org/wiki/Ramal_Ferro_Industrial_Eva_Per%C3%B3n)





*В очакване на теснолинейката.*

Заемаме местата си в първи вагон - тези на кондуктора. Той отсъства, тъй като днес пътуването е безплатно. Поемаме в посока Койнаре. Още в началото показвам на Оги характерното пресичане на р. Златна панега с три железопътни моста - един за Главна железопътна линия №2 София - Варна, по която дойдохме, един за отклонението към Луковит и циментовия завод, кръстен на реката, и един за нашето влакче. Три влака потеглят успоредно по своите стрелковити гърловини, след което поемат в три различни посоки. След минути теснолинейката подминава кариерата за вар в скалистия склон под вилната зона на Червен бряг, с нейната характерна, завършваща с комин тухлена пещ. Отляво са високите тополи край бреговете на р. Искър, проблясваща през листата от време на време. Минаваме край място, където ако се пресегнем от прозореца почти докосваме скалата, веднага след което пред нас се отваря обширната Дунавска равнина. Последните гънки на Балкана остават зад нас, но предстои една от най-интересните части - преминаването на р. Искър по страховито тътнещия железен мост на входа на първата гара - с. Чомаковци. Реката тук е широка, бавна, и сега е замръзнала. Вдясно, на около 200 метра, соча на Оги изоставено трасе на теснолинейката, с изграден здрав, бетонен, но неизползван никога ж.п. мост.

Ту-тууу, и от постройка с малък кръгъл прозорец към перона забързва застаряващ началник-гара. Усмехнат, той се качва при нас да разменим някоя дума. Разговорът се завърта около безопасността на влаковете. Началникът разказва кратко за най-тежката катастрофа в историята на БДЖ. Бил още млад железничар, когато през нощта на 1 май 1969 година на тази гара, през кръглото прозорче - неговата спалня - се разкрила страховитата гледка: при навлизане в завой последният вагон се обръща и завлича към небитието живота на 27 души. Цъка с език за грешката на машиниста, маневрирал с по-висока от позволената скорост, за началник-гарата в Червен бряг, допуснал претоварени с хора вагони (било празник и всички се прибирали по домовете си) и на партията за потушаването на случая: влакът тогава носел името „Осми конгрес на БКП“.

Минута престой, зелен знак и влакът потегля към крайната ни цел - Койнаре, втората гара по маршрута към Оряхово. Влакчето е толкова бавно, че се сещам как пътувахме с братовчед ми, особено в претъпкани дни, направо седнали на стъпалата на вагона и с отворена врата. И

ето, след десетина минути и с ту-туууу влакът преминава покрай изоставеното ТКЗС, после прелеза и навлиза в гарата. В далечината се мержелее парният кран - символ от пред-дизеловите железопътни времена. От чудесната обновена гара<sup>2</sup> излиза началникът на гарата. Той е вече старец. Оги и Дина веднага изскачат от вагона и махат весело на машиниста, подал глава от прозорчето на локомотива. По вида на началник-гарата, обаче, - изгладена униформа, нова шапка, модерна червено-зелена сигнализация в ръка и чудесен, ведър вид - се познава, че е очаквал с нетърпение тази композиция. Точно тази. Чакал я е много, много години...

Присядаме в чакалнята на гарата, където той започва своя дълъг и носталгичен разказ за историята на теснолинейката.

---

<sup>2</sup> Състояние на гара Койнаре: [https://photos.wikimapia.org/p/00/03/90/19/85\\_big.jpg](https://photos.wikimapia.org/p/00/03/90/19/85_big.jpg)