

ТЕСНОЛИНЕЙКАТА

Когато спътниците ти са се успали и станат чак към осем, а пък отгоре на всичко е и лято, слънцето отрано започва да напича, от прогнозата за времето предварително се знае, че към обяд термометърът ще гони четиридесетте градуса, единственият вариант е да се хване обедният влак от Септември за Банско. В 12.40 вече сме на линия с предчувствие, че след няколко часа ще се излегнем върху зелената пиринска морава, ще позяпаме към небето, да му се зачудим, защо е толкова синьо. Или ще седнем на някоя напечена от слънцето скала и ще си спомним как и миналата година седяхме тук и как не е мръднало нищо наоколо и оная връх си е все същия, и гънките на планината в тая част все са същите, и оная пряспа сняг пак си е там, и тия треви тук, в краката ни, дето са се размиринали на бабина душица и кантарион. А на следващия ден ще изкатерим ония заветни 2914 метра до върха, нагоре през скалите, дето пак сме оставяли стотици пъти стъпките си. По-кекавите ще обикалят някъде около хижата. И това не е лошо. Ще се любуват на малкото изгърбено мостче над рекичката. То е направено от брезови дръвчета, красиво кръстосани, то е като някакво мостче на въздишките. Кеф ти прецапай реката по камъните – ама водата реже и камъните подлъгват. Кеф ти по мостчето – гледай водопада, слушай как шуми водата, как се блъска в камъните, забързана, унесена нанякъде. На връщане, тия, по-мързеливите, ще подскачат по камънаците, ще се стръскват всички излишества в тялото им и с всяка стъпка ще стават все по-леки и по-щастливи. Радостта ще започне да нахлува и в тях и няма да им се иска да си тръгват. После ще си кажат, както и ние, че догодина, о, за догодина ще си осигурим двойно време и пак ще сме тук. Защото и Муратов връх ще ни вика, и Тодорин, Вихрен все така ще се белее, такава му е структурата, белокаменна, Малката Тодорка, Окото, Тевното езеро, Мозговите порти.



Можеш да си ги мислиш всичките тези неща докато пътуваш с теснолинейката – ПВ16105 „Места”.

Друг път ние като тръгваме за Пирин, ставаме рано, още не съмнало и хващаме първото, най-ранно влакче – „Вихрен” ПВ 16101, което тръгва в 2.20 от Септември – хем прохладно, хем като станеш рано, вече имаш нагласата за предстоящото, за нещо хубаво. Пет са спирките до Банско – Варвара-Велинград-Аврамово-Якоруда и Разлог.

Варвара е селището с горештата вода, от чучурите на чешмите се вие пара. Макар че селото е кръстено на мъченица, то на младия народ му е направена угодия като са му отворили супер модерен минерален плаж – чадъри, американска ливада, шезлонги, няколко басейна, от които също излиза пара.

После релсите на теснолинейката стават успоредни с шосето и така ще си караме чак до Велинград. Дотам реката, шосето и теснолинейката ще се пресукват, ще си бягат, ще се извиват, ще си изскачат внезапно ту от ляво, ту отдясно на пътя. Теснолинейката влиза в тунели с прозорци, изравнява се с шосето и кара така бая време. Може, дето се вика, да се ръкуваме с пътуващите там. А пък някога е било още по-комично. Влакчето пъхти нагоре с неголяма скорост, пътниците са насядали на пейки в товарните вагони, могли са да слизат, да се изпикаят, с извинение, и пак да догонят влакчето. Така се майтапят туристите с онова време. Но все пак подчертават, че онова със слизането и качването било истина.

Ето, сега влакчето ще пресече шосето и ще се приближи към реката, дето се вика, да може и пътниците да погледат как водата се преборва с камъните, как ги заобля и как си продължава надолу пенлива и чиста. Да, ама и на пътуващите по шосето също им се иска да видят тая работа, макар че шубраците са си жива завеса, но пък не навсякъде брегът е така гъсто обрасъл, та се вижда и приятната разхлаждаща картина с бягащата река. И тук-там някой вдичар, който стърчи с пръта, примамва някак пъстървата да му се закачи на кукичката и да засече спининга. Нагоре са скали, ще си изкривиш врата, за да видиш до къде се извисяват. Но пък на по-ниското, как са попаднали семенца в пукнатините им, как са намерили влага, та са израсли по няколко дървета. И пак се плете сплитката – шосе, теснолинейка, река, сякаш е вечна тая тройка.



Към Велинград отляво са конструкциите за отглеждане на хмел. И хмел има. С всяка година като минаваме оттук, забелязваме, че площите се увеличават. Зеленото растение, подобно на вейков боб, се вие нагоре по конструкцията. Казват, че това е единственото място в страната, където се отглежда хмел.

Във Велинград имаш чувството, че всеки ден е пазарен. С основание, хората от махалите непрекъснато имат нужда от едно друго и слизат да си пазаруват. Веднъж се качиха две жени – с ангузи, отгоре памучни шарени рокли и върху тях домашно плетен елек – и седнаха до нас. Питаме едната как се казва. Айше. А ти, питаме другата. И тя Айше. И двете са с фамилия Местан. Само че едната е Айше Мехмед Местан, а другата Айше Салих Местан. Понеже били братовчедки. Разказаха ни, че от Аврамово лесно се отива до Гърция. Хората натоварват велосипедите си на влакчето и оттук по горските пътища, по пътеките, по билата на Велийца и Дъбраш или по граничните планини Славянка и Беласица карат към остров Тасос.

Но ние си искаме нашия Вихрен и нашата Пирин планина. Почти приближаваме, ето го големия завой, селото насреща и гарата вдясно. Аврамово е най-високопланинската гара, но наоколо е равно, просторно, насреща е борова гора.



Веднъж сварихме гаровата постройка разбутана и неуютна. Защо така, питаме началник-гарата Ибрахим Осенски. Ами снимали филм преди време, обяснява началникът, сложили техни реквизити, после си ги взели и другото останало така, както го виждаме. Друг път ни зачуди надписа, как така от Аврамови колиби, останало само Аврамово. Ами така е сега, обяснява началникът на гарата, вече така се казва. След години се зарадвахме, че гаричката пак е стегната, измазана, обшита и красива отвсякъде. Пак се снимахме под надписа „най-високата гара на Балканите 1267 метра над морското ниво“. И пред влакчето на теснолинейката, което току що пристигна се

снимахме. То не е същото като да си на голяма гара и в голям влак. Тук слизаш и се качваш, все едно у дома си.

От тая гара имам и един топъл спомен. Снимам си аз всичко наоколо, та чак и ерозията, разцепила земята, кравите, залеза, пътниците и пред погледа ми попада едно момче, около десетгодишно. Зяпнало ме с някакво възхищение. Циганче, обаче с бяло лице, русолявичко.

– Сега ще те снимам.

– Добре - и то застава усмихнато.

– На училище ходиш ли? - питам моя човек?

– Да.

– По какво си най-добър?

– По четене.

– Я прочети какво пише там!

– Чакалня.

– А там?

– Аврамово.

Чете момчурлякът на вълнички, с интонацията си кара всяка сричка да върви нагоре-надолу.

– И по математика да си добър! Чу ли?

– Добре.

Влакът дойде и то се качи. Ангел стои пред отворената врата и гледа към мен. Добре че се сетих да му махна. И той ми махна и чак тогава затвори вратата и влезе навътре. Някаква приятна топлина се разля в мен. Изпращах все едно скъп човек. Влакът тръгна. Но някой път може пак да се срещнем на тая наша си гара.

И от гарата в Банско имам топъл спомен. Слизам веднъж от влака с голяма раница, кракът ми се беше навехнал, седнах на пейката пред гарата да го стегна и се запrikaзвахме с началника на гарата. Откъде, накъде, каквото се говори в такива случаи, стана късно, а и аз не мога да вървя с този навехнат крак, та ме настани в една от служебните железничарски стаи, докато се оправя. Гарите уж са опушени, а стаята се оказва чиста и бельото също чисто. Три дена изкарах там, банскалията-доктор видя бая зор, докато ми оправи крака, а началника на гарата в промеждутъците от служебни задължения ми разказа цялата история на теснолинейката, на тази 125-километрова теснопътна ж.п. линия, която започва от Горнотракийската низина, преминава през Западните Родопи и Аврамовата седловина, която разделя Рила и Родопите и достига до Разложкото поле в подножието на Пирин. Спирките по нея са Септември-Варвара-Велинград-Аврамово-Якоруда-Разлог-Банско-Добринище. По трасето има 35 тунела, 12 гари и 11 спирки. Строителството на теснолинейката е започнато през 1920 година, като през различните периоди със съдействието на цар Борис е била разширявана.

Аз съм готов да споря, че това не е единствената теснопътна ж.п. линия в страната, както се опитва да ме убеди началник-гарата и му разказвам колко пъти в детството си съм пътувал с влачето от Оряхово до Червен бряг. Спорим дълго. Накрая той прави справка с началниците си и се оказва, че тази 110 километрова линия вече я няма. Закрита е също така и теснолинейката от Пазарджик до Варвара, чиято дължина е била 16 километра. Е, сега вече съм съгласен, че това е единствената останала теснолинейка, и с началник-гарата си стискаме ръцете в разбирателство.

От началниците му научаваме още, че теснолинейката Септември-Добринище е включена в списъка на най-интересните жп линии в Европа. Немските железници (DB)

и „Томас Кук” са дали тази оценка. В техния пътеводител за европейските жп разписания в България присъстват и нормалните жп линии София-Тулово-Бургас и Тулово-Горна Оряховица поради интересните технически решения.

По факса ни изпращат още информация и ние почваме да се ровим в автентичните документи, представящи историята на теснолинейката. Ретропътуването ни доставя голямо удоволствие. Връщаме се в историята и географията на тия места, с характерния за времето си стил на изразяване.

В музейната колекция „Железопътно наследство” на БДЖ ЕАД има общо 24 теснопътни возила, от които 10 парни локомотива, 4 дизелови локомотива, 1 дизелова мотриса, 3 пътнически вагона, 1 вагон-фургон, 1 платформен вагон и 3 цистерни. През 2004 г. е била реставрирана теснопътна музейна композиция за атракционни пътувания по теснолинейката Септември - Добринище, състояща се от парен локомотив и 4 вагона - 2 пътнически, един фургон и една цистерна за вода за локомотива.

Първият възстановен за движение теснолинеен парен локомотив от Музейната колекция „Железопътно наследство” е с експлоатационен № 609. Той е един от 10-те, произведени от полските локомотивостроителни заводи в Chrzanow с фабричен № 1929/1949 г. и тип Т1-5-1. Пробното му пътуване е на 21 декември 1949 г. в участъка Септември - Аврамови колиби.

Реализацията на отдавнашната идея за провеждане на атракционни пътувания с музеен подвижен състав по теснолинейната жп линия Септември-Добринище започва през април 2002 г., когато за реставрация е избран № 609.

И дано да я има дълго време – като днешно необходимост и като невероятно пътуване с музейните пътнически вагони.

