

ЕДИН БУРЕН ВЕК В РАЗВИТИЕТО НА БДЖ

През 1988 година се навършиха 100 години от пускането в експлоатация на първата държавна железопътна линия Цариброд — Вакарел — София.

Празничните звуци от свирката на парния локомотив, во зещ международния „Ориент експрес“, дълго отекват в душите на събралите се от всички махали на Вакарел селяни, дошли да видят това „българско чудо“. От 12 август 1888 г. железницата започна да играе важна роля в развитието на селото.

Първите вакарелци! Те ос тавили камсилвите си нивизи и смело приели тежестите и негодите на железничарската професия. Застанал на локомотивния ръчак или край кан тона, до стрелката или в апаратната, железничарят е едновременно труженик и воин. Няма друго село в България, където да се говори с толкова любов за тази професия, предаваща се от бащи на синове. Едно велико напрежение на желзото и душата ражда стияхията на движението.

Връщайки се едно столетие назад, си припомним, че една от клаузите на подписания след края на Руско-турската освободителна война Санстефански мирен договор съдържа въпроса за строежа на Трансбалканската железница, която трябва да свързва Виена с Цариград. През 1883 г. е подписана конвенция между четирите заинтересовани страни: Австро-Унгария, Сърбия, България и Турция. Строителството на железопътната линия в участъка на Княжество България е възложено на акционерното дружество с председател Иван Грозев. Участъкът през Източна Румелия е разделен на две: от Вакарел до Белово, строителството на който е възложено на италианското дружество „Виталие“, и от Белово до Сараибаей (Септември), поверен на барон Хирш.

Строежът на жп линията оказва благоприятно влияние вър

ху икономическото и културното развитие на Вакарел. Много селяни намират работа по строежите като наемни работници. Откриват се редица ханове, кръчми, магазини и хотели, които обслужват многобройните чужденци (австрийци, италианци, германци), дошли за строежа. Селището е и резиденция на главния инженер на строителството, италианецът Бартея, установил се тук със съпругата си.

Успоредно със строителството на пътя на Иван Грозев е поръчано изграждането на осем гари, едно главно депо, жп работилница и две помощни дела в Цариброд и Вакарел. В селото е открит и пикьорски участък за поддръжката на пътя. Така още в самото начало гара Вакарел заема важно място в системата на Софийската тракция. От 1916 г. започва разширяването на депото, като в началото на Втората световна война тук са съсредоточени около 10—12 локомотива за помощна служба.

Железничарите от гарата и депото са в челните редици на борбата против фашизма, мракобеснето и войната. Основа телят на партийната организация в депото, локомотивният машинист Никола Рулаков, поддържа тесни връзки с Борис Понапеки и цялото поръчение създава бойно-саботажни групи, чиято действия имат за цел да парализират движе



нието по тази най-важна железопътна магистрала и да саботират немските военни ешелони.

След деветосептемврийската победа с оглед експлоатацията на мини „Чукурово“ се строи отклонението Вакарел—Чукурово с дължина 15 км. Гарата се нарежда в числото на възловите влакообразуващи гари. Развитие получава и депо то, което по-късно, с въвеждането на електрификацията, губи своето значение и от 1963 г. се влива в състава на Обединено локомотивно депо „В. Марков“ — София. Днес една малка част от сградите служат за експлоатация на дизеловите локомотиви, обслужващи участъка Вакарел — Чукурово.

се пред зиналата огнена пещ, за задъхания тропот на колелата на първите дизелови и електрически локомотиви, до несли полъха на новото.

През 1963 г. след електрификацията на жп линията София — Пловдив на Вакарел се отделя подбавашко място в системата на жп управление — София. Тук е построена първата в страната тягова подстанция. Разкрито е средище на подрайон по текущото поддръжане и ремонт на контактната мрежа към Енергосекция — София.

С умиление си спомняме за черните локомотиви с димящи комини, за отбляри, изправил

Потомците на първите железничари са на своя трудов пост, поели тежката железничарска вахта и следи се със задъхания ритъм на железопътния транспортен комплекс. Днес грохотът на около 60 експресни, бързи, пътнически и почти толкова товари влака огласят Вакарелската планина, ням свидетел на един бурен век в развитието на БДЖ.

Станислав ВЛАДИМИРОВ