

Съдържание

Приоритети	3
Първите 100 дни	9
Парламент	17
Партньори	18
Железопътен транспорт	20
Воден транспорт	26
Въздушен транспорт	30
Транспортната Алма матер	42
Автомобилен транспорт	45
Посоки	50
Подземният транспорт на столицата	52
Гласове от архивите	54
Министри	56
Музеи	73
Домът на министерството	80



**Уважаеми читатели,
Скъпи колеги,**

Приветствам идеята за издаването на настоящия сборник!

България извървя своя труден път, за да се включи в обществото на европейските държави. Членството в Европейския съюз не е самоцел, а успешно начало за доизграждане на модерно общество. В днешния глобализиращ се свят разстоянията все повече се скъсяват. Затова несъмнено спомага развитието на транспортните връзки и средства.

Българските железници, въздухоплаването, морският, речният и въздушният транспорт отново стават един от символите на напредъка на нацията.

Успехите в настоящето се дължат и на историческото наследство, за създаването на което са работили поколения всеотдайни и нещадящи силите си хора. Голяма част от тях са се посветили на професии, свързани с развитието на транспорта. Всеки от нас си спомня за тежката работа на първите летци, машинисти, моряци и шофьори. Като техни приемници ние имаме основание да се чувстваме горди.

С работата си се стремим да съхраним изграденото, добрите традиции и паметта за поколенията преди нас.

Убеден съм, че приоритетите, които сме си поставили, ще доведат до успешното интегриране на българската транспортна система в европейската. За доизграждането и модернизирването на транспортния отрасъл, съответстващ на новите изисквания, е необходима съвместната работа на специалисти от различни поколения.

Оптимист съм за бъдещето ни.

**Петър Мутафчиев,
министър на транспорта**

Приоритети

За ефективното и бързо интегриране на транспортната мрежа на България към тази на ЕС ръководството на Министерството на транспорта още в началото на своята работа ясно очерта основните си приоритети за периода 2005 - 2009 г. Те са:

- *Безопасност и сигурност на транспортната система*
- *Модернизация на транспортната система*
- *Ускоряване на проектите по предприемаческите фондове*
- *Повишаване качеството на транспортните услуги на населението*
- *Усъвършенстване на взаимоотношенията с браншовите организации от транспортния сектор*

Във връзка с изпълнението на посочените приоритети правителството на Република България си постави следните задачи в сектор „Транспорт“:

- Повишаване качеството и подобряване на транспортната инфраструктура - модернизация и обновяване на републиканската пътна мрежа и на железопътната мрежа, модернизация на пристанищната и летищната инфраструктура;
- Повишаване ефективността на енергийните системи, далекосъобщителните и телекомуникационните мрежи;



- Изработване на национална стратегия за развитие на инфраструктурата в Република България до 2015 г.;
- Възстановяване на разрушената от природни бедствия железопътна инфраструктура с цел да се ликвидират последиците от природните бедствия през 2005 г. по обекти и елементи на жп структура да се постигнат скорости и капацитет по възстановените участъци на предишно ниво;
- Използване на предвидените в държавния бюджет и предприсъединителните фондове средства за извършване на проектиране на инфраструктурни обекти по приоритетни коридори, за да започне усвояването на средствата от Структурните фондове и Кохезионния фонд още през 2007 г.;
- Разработване и договориране на Секторна оперативна програма „Транспорт“ 2007 - 2013 г.;
- Процедура по концесиониране на граждански летища за обществено ползване Пловдив, Русе, Горна Оряховица;
- Приключване на процедури по концесиониране на пристанищните терминали във Видин, пристанище Русе-запад, пристанищни терминали - пристанище Варна-изток, пристанище Варна-запад, пристанище Балчик, пътнически терминал Несебър, пътнически терминал - пристанище Русе-център;
- Приключване на процедурите по концесиониране на останалите пристанищни терминали: пътнически терминал - пристанище Силистра, пристанищни терминали град Бургас, терминал за опасни товари - пристанище Варна-запад, фериботен терминал - пристанище Русе, пристанище Русе-изток, пристанище Поморие, пристанище Царево, пристанище Созопол, пристанище Тутракан, пристанище Лом, пристанище Росенец, пристанище ТЕЦ Езерово;
- Въвеждане в администрацията на добрите административни практики, които са намерили широко отражение в дейността на администрацията в държавите-членки на ЕС.

Преглед на оперативната програма в сектор транспорт

В изпълнение на ангажиментите по преговорна Глава 21 „Регионална политика и координация на структурните инструменти“ Работна група изготвя секторна оперативна програма „Транспорт“.

Основни проекти, включени в програмата, са както следва:

- Възстановяване на железопътни отсечки по жп линия Пловдив-Бургас, част от ТИНА мрежата и Паневропейски коридор VIII;
- Възстановяване на железопътни отсечки по жп линия Мездра - Горна Оряховица, част от ТИНА мрежата и Паневропейски коридор VIII;
- Модернизиране на жп линия Видин-София по трасето на коридор IV;
- Модернизация на жп линия София-Кулата по трасето на коридор IV;
- Модернизация на жп линия София-Пловдив по трасето на коридори IV, VIII и X;
- Разширение на метрополитен София;
- Изграждане на път клас I Габрово - тунел под Шипка;
- Изграждане на път клас I Русе - Велико Търново;
- Изграждане на път клас I Видин - София;
- Изграждане на автомагистрала Марица, Струма, Хемус;
- Изграждане на Речна информационна система по българския участък на река Дунав по трасето на коридор VII;

- Подобряване на навигацията по р. Дунав в българо-румънския участък Батин - Белене;
- Информационна система за управление на трафика на плавателни съдове - фаза 3.

Проект: Нов вълнолом и терминал за насипни товари на Пристанище Бургас

Цели: Подобряване на транспортните връзки и развитие на пристанищната инфраструктура по Трансевропейски транспортен коридор VIII.

Бюджет: 198 милиона евро

Краен срок: 2006 година

Действия в краткосрочен период:

Довършване на строителните работи, в т. ч. изграждане на източния вълнолом и пускане в експлоатация на новия Терминал 2А за насипни товари.

Предвижда се строителните работи по източния вълнолом да завършат през юли 2006 г., а терминалът да бъде пуснат в експлоатация до края на септември 2006 г.

Действия в средносрочен период:

Изграждане на новия подходен навигационен канал.

Предвижда се изграждането на подходния навигационен канал да завърши в края на 2007 г.

Проект: Строителство на Зимовник за 39 плавателни съда по р. Дунав

Цели: Подобряване на транспортните връзки и развитие на пристанищната инфраструктура по Трансевропейски транспортен коридор VII.

Бюджет: 13 934 милиона евро.

Краен срок: 2006 година.

Транспортната мрежа на страните-членки на Европейския съюз се обвързва с тази на страните от Централна и Източна Европа чрез оформянето на двата паневропейски транспортни коридора, четири морски транспортни зони, както и продължението на някои от вече формираните коридори в източна посока - транспортния коридор „Европа-Кавказ-Азия“, коридор ТРАСЕКА. ТРАСЕКА е реална стъпка, която Европа предприема, за да гарантира наистина модерно развитие на транспортните мрежи.

Преминаващите през България коридори са исторически доказани пътища. Традиционното преминаване на стоки и хора между Европа и Азия се е извършвало и продължава да се извършва по направленията на петте общоевропейски коридора, преминаващи през територията на страната.

Географското разположение на България е определящо за интеграцията на националната транспортна система с тази на Европейския съюз. Това е гаранция за икономическото и социалното развитие както на страната ни, така и на региона.

През 2005 година Европейската комисия създаде група на високо ниво за разширяване на главните трансевропейски оси към съседните държави и региони. Целта е да се определи продължението им към съседните на Европейския съюз страни и региони, както и да се определят приоритетните



проекти за тяхното развитие. Най-важната сухоземна ос за Югоизточна Европа е частта от X общеевропейски коридор, свързваща Белград и София, продължаваща по трасето на IV коридор през Истанбул към ТРАСЕКА. Южната част на коридор X към Солун и в по-дългосрочен план общеевропейски коридор VIII са определени за нейни разклонения - част от главната ос.

Река Дунав и морските магистрали в Черно море са също определени за приоритетни оси.

Европейската комисия дава приоритет върху устойчивото развитие на железопътния, интермодалния транспорт и магистралните морски пътища.

Основните транспортни коридори, минаващи през територията на България, са:

- Транспортен коридор IV - Калафат (Румъния) - Видин - София - Кулата - Промахон (Гърция) и София - Пловдив - Свиленград - граница с Турция.
- Транспортен коридор VII - (вътрешен Европейски воден път) река Дунав.
- Транспортен коридор VIII - граница с Македония - Гюешево - София - Пловдив - Бургас/Варна.
- Транспортен коридор IX - Гюргево (Румъния) - Русе - Габрово - Димитровград - проходът Маказа - граница с Гърция - Александруполис.
- Транспортен коридор X - граница с Югославия - Калотина - София, към Пловдив - Димитровград - граница с Турция.

България е заинтересована от развитието на тези транспортни връзки. Изграждането на съответна прилежаща транспортна инфраструктура ще създаде политически и икономически предпоставки за търговски и индустриален напредък и демократично, пазарно развитие на страните от региона. Във връзка с изпълнението на тези поставени цели в момента се реализират 5 проекта, подпомогнати от държавния бюджет, фондовете на ЕС и други финансови източници. Те са:

Проект: Завършване на летище София, в т. ч. писта, терминал и подходен път

Цели: Увеличаване капацитета и повишаване качеството на обслужване в най-голямото ни международно летище.

Бюджет: 210 милиона евро

Краен срок: 2006 година

Действия в краткосрочен период (за 1 година - до края на 2006 г.):

- Лот Б2: Нов пътнически терминал и прилежаща инфраструктура.

Завършване на работите и въвеждане в експлоатация - юли 2006 г.

- Лот Б2: Нова пистова система и съпътстващи работи

Завършване на работите и въвеждане в експлоатация - септември 2006 година.

Проект: Нов комбиниран (жп и пътен) мост на река Дунав при Видин - Калафат

Цели: Развитие на инфраструктурата на общеевропейски транспортен коридор IV като основен компонент на Трансевропейската транспортна мрежа.

Бюджет: 226 милиона евро



Краен срок: 2010 година

Действия в краткосрочен период (за 1 година - до края на 2006 г.):

- На 10 октомври делегацията на Европейската комисия одобри „късата листа“ от фирми за проектиране и строителство на моста. В началото на този месец предстои изпращането на тръжното досие до фирмите от късата листа, след неговото одобрение от делегацията на Европейската комисия.



- В средата на ноември 2005 г. стартира търгът за избор на супервайзър за моста 2005 г.

- Сключване на договора с избрания супервайзър на моста - средата на 2006 г.

- Сключване на договора с избрания изпълнител (проектант и строител) на моста - средата на 2006 г. Мостът ще се изгражда в продължение на 8 месеца.

Действия в средносрочен период (до 3 години - до края на 2009 г.)

- Сключване на договорите за строителство и строителен надзор на прилежащата пътна и железопътна инфраструктура - не по-рано от края на 2006 г., тъй като технологично е необходимо строителството на моста и инфраструктурата да завършат едновременно. Прилежащата инфраструктура ще се изгражда в продължение на две години.

Проект: Реконструкция и електрификация на жп линията Пловдив - Свиленград за 160 км/час

Цели: Развитие на железопътната инфраструктура по общоевропейски транспортни коридори IV и X

Бюджет: 340 милиона евро

Краен срок: 2010 година

Действия в краткосрочен период (за 1 година - до края на 2006 г.)

- Започване на строителството на Фаза 1 от проекта: жп участъка Пловдив (гара Крумово) - Първомай с дължина 37,7 км;

- Подготовка и провеждане на търовете за Фаза 2 от проекта:

А) проектиране и строителство на железен път и електрификация на участъка Първомай - Свиленград - гръцка/турска граница с дължина 114 км;

Б) проектиране и изпълнение на системите за централизирано управление на влаковете, автоматична локомотивна сигнализация и телеуправление на енергийна система за цялата жп линия.

Действия в средносрочен период (до 3 години - до края на 2009 г.)

- Завършване на реконструкцията и електрификацията на жп участъка Крумово - Първомай - включително отстраняването на евентуални дефекти по време на гаранционния период и финансово приключване на договора за проектиране и строителство;

- Завършване на проектирането и строителните работи за Фаза 2 от проекта: жп линията Първомай - Свиленград - гръцка/турска граница и системите за централизирано управление на влаковете, автоматична локомотивна сигнализация и телеуправление на енергийната система.



Първите сто дни

Предаване на кабинета



Приемане на щафетата и... на отговорността



През лятото на 2005 г. небето над България вместо слънце сипеше водопадни дъжд. Преляха реки и язовири, разрушиха се диги и пътища, срутиха се мостове, стърчаха във въздуха релси и траверси...

Опитни и всеотдайни специалисти и строители денонощно и преди обещаните срокове възстановяваха разбитите от бедствията железопътни линии и мостове.



Възстановяване на щетите и предсрочно пускане на движението на влаковете





Открит е контролен център по проекта „Национална образователна мрежа в училищата“. Церемонията се състоя на 15 септември 2005 г. в сградата на Централна поща, София.

Контролният център изцяло ще управлява и поддържа системата на виртуалната частна мрежа (VPN) с близо 1 милион потребители и ще позволи на учениците и преподавателите дори в най-отдалечените и малки селища на страната високоскоростен и евтин достъп до световната интернет-общност. Мрежата свързва 3200 училища в страната. Центърът е изграден от консорциум „Училища онлайн“, в който влизат „Парафлоу Комюникейшънс“ ООД, „Ларексо“ АД, БТК АД и „Теленик“ АД.





Инспекторският състав на ДАИ ще бъде снабден с шест мобилни лаборатории с необходимото оборудване за извършването по европейски стандарти на по-ефективен и качествен контрол на пътя и в предприятията. Техническите средства се доставят по проект на ФАР, който се осъществява с помощта на туининг партньорите - Франция и Германия. Проектът се състои от два компонента - договор за обучение на инспекторския състав (twinning contract) и договор за доставка (supply contract).

Системата ще повиши безопасността на пътя, ще намали негативното въздействие върху околната среда и ще подобри ефективността на контролните органи на Министерството на транспорта - ДАИ.

ДАИ-
лаборатории



Изпълнителна
агенция
„Автомобилна
администрация“
- ИААА,
обслужване на
едно гише





Национална конференция на тема „Безопасност и сигурност“

Младежки форум'2005 на тема „Младите хора в транспорта - предизвикателства и реализация“. Конференцията се организира от Научно-техническия съюз по транспорта, Обединеното младежко научно-техническо дружество и Национален клуб „Би-бит“, с подкрепата на Министерството на транспорта, Министерството на образованието и науката и Държавната агенция за младежта и спорта.

Основната цел на форума е да ориентира младите хора към изпълнение на критериите в областта на транспорта, свързани с присъединяването на България към ЕС.





Предаване на разрешителното за строеж на прилежащата инфраструктура



Открива се офис на звеното за управление

На 20 ноември 2005 г. министърът на транспорта Петър Мутафчиев получи разрешително за строеж на прилежащата пътна и железопътна инфраструктура на проекта „Дунав мост-2“. Разрешителното беше връчено от заместник-министъра на регионалното развитие и благоустройството Са-

вин Ковачев, с което се финализира проектната фаза за изграждането на инфраструктурата от българска страна.

Във Видин беше открит и офис на звеното за изпълнение на проекта „Изграждане на нов граничен комбиниран (пътен и железопътен) мост над река Дунав при Видин - Калафат“.

Връчване на национален лиценз за жп превозвач





България и Белгия подписаха спогодба за международни автомобилни превози

Министърът на транспорта Петър Мутафчиев и министърът на мобилността и транспорта на Кралство Белгия Ренаат Ландайт подписаха междуправителствена Спогодба за международни автомобилни превози на пътници и товари.

Този документ ще допринесе за заздравяването на икономичес-

ките взаимоотношения между двете страни. Белгия е един от стратегическите инвеститори у нас. Предстои подписването на спогодба за морския транспорт и корабоплаването.

Правителството на Кралство Белгия изцяло застава и подкрепя българската страна за присъединяването ѝ към Европейския съюз.



Една от важните международни срещи, допринесла за активизиране на добросъседските отношения между България и Турция



„Български пощи“ ЕАД получи 45 нови товарни автомобили. Обновяването на автопарка с автомобили по стандарта „Евро 3“ е един от приоритетите на транспортното министерство във връзка с присъединяването ни към Европейския съюз.



Обновяване на Централна гара - София. Монтиране на нови ескалатори

Парламент

Транспортни КОМИСИИ



36-о Народно събрание Постоянна комисия по транспорта

Председател Ремзи Осман



Ремзи
Осман

39-о Народно събрание Комисия по транспорт и телекомуникации

Състав:

Ангел Петров Найденов - член
Анели Гинчева Чобанова - член
Благой Николаев Димитров - член
Васил Богданов Василев - член
Господин Христов Чонков - член
Димитър Стоянов Дъбов - член
Евгени Стефанов Чачев - член
Евдокия Иванова Манева - член
Иван Николаев Иванов - зам.-председател
Илчо Георгиев Дуганов - член
Исмет Яшаров Саралийски - зам.-председател
Йордан Мирчев Митев - председател
Любомир Пенчев Пантелеев - член
Люцкан Илиев Далакчиев - член
Нина Стефанова Чилова - член
Пенка Иванова Пенева - член
Петър Василев Мутафчиев - зам.-председател
Петя Велкова Божикова - член
Рамадан Байрам Аталай - член
Стефан Атанасов Минков - член
Тодор Найденов Костурски - член

40-о Народно събрание

Комисия по транспорт и съобщения

Състав:

Александър Стоянов Арабаджиев - член
Александър Владимиров Радославов - член
Апостол Иванов Димитров - член
Ботьо Илиев Ботев - член
Ваня Крумова Цветкова - член
Димитър Цвятков Йорданов - член
Димитър Иванов Димитров - член
Димитър Николов Гъндев - член
Ердоан Мустафов Ахмедов - член
Иван Матеев Иванов - член
Иван Николаев Иванов - член
Йордан Мирчев Митев - председател
Камен Костов Костадинов - зам.-председател
Костадин Александров Кобаков - член
Митко Иванов Димитров - член
Несрин Мустафа Узун - член
Петър Станиславов Манолов - член
Радослав Георгиев Илиевски - зам.-председател
Румен Асенов Ангелов - зам.-председател
Стойко Илиев Танков - член
Тодор Найденов Костурски - член



Йордан
Мирчев

Синдикални организации от транспортния бизнес

- Съюз на транспортните синдикати в България (СТСБ)
- Федерация на транспортните работници „Подкрепа“
- Моряшки синдикат при КНСБ
- Синдикат на железничарите в България - СТСБ-КНСБ
- Национален железничарски синдикат „Подкрепа“ при КТ „Подкрепа“
- Съюз на локомотивните машинисти в България при Съюза на транспортните синдикати в България
- СЖС при Съюз на синдикатите „Промяна“
- Български автотранспортен съюз БАС при БСК
- Съюз на автотранспортните работници в България при КНСБ
- Национален съюз на превозвачите към синдикат „Промяна“
- Синдикат „Булатка“ на ръководител-полети в РВД
- Национален синдикат аеронавигационно обслужване

Научно-технически съюз по транспорта в България

Съюзът е член на Федерацията на научно-техническите съюзи в България, основана през 1893 година. През цялата си история той е обединявал най-добре подготвените технически и научни кадри на страната в сферата на транспорта и в различни периоди на икономическото развитие е представял водещи, интересни, модерни за времето си инженерни решения, подпомагащи техническия прогрес.

Сега осъществява дейността си като сдружение на научно-техническите организации и други формирания с нестопанска цел, обединяващо научни работници, инженери, икономисти и други специалисти в областта на транспорта, пътното строителство и дейности, свързани с транспорта.

Партнира с Министерството на транспорта при провеждане на представителни международни форуми, научно-технически конференции, семинари, кръгли маси, дискусии, изложби. Предоставя експертни мнения по важни за развитието на отрасъла проекти.

В момента председател на УС е инж. Кирил Ерменков - зам.-министър и министър на транспорта в периода 1992 - 1993 г.; зам.-председател е д-р инж. Емил Захариев - в продължение на 20 години зам.-министър на транспорта за периода след 1971 г.

Изпълнителен директор е инж. Стефан Гайдаров.

Обществен съвет

Доц. д-р Ненчо Ненов - ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“

Доц. д-р Борислав Трайков - декан на Транспортния факултет - ТУ-София

Доц. д-р Добрин Денев - декан на Факултета по транспортно строителство - УАСГ

Доц. д-р Христо Първанов - ръководител катедра „Икономика на транспорта“ - УНСС

Доц. д-р Чавдар Николов - декан на Стопанския факултет - Югозападен университет

Чл.-кор. проф. Александър Янков - юрист по международно морско право

Ст. н. с. д-р арх. Христо Генчев - урбанист и геополитик

Чавдар Минчев - изпълнителен директор на Националната асоциация по международни отношения

Инж. Кирил Ерменков - председател на Научно-техническия съюз по транспорта

Инж. Койчо Русев - председател на Националната транспортна камара

Иван П. Петров - председател на Националното сдружение на българските спедитори

Георги Петров - председател на Управителния съвет на АЕБТРИ

Валери Доганов - летец

Валентина Цветкова - летец от Авиоотряд 28

Ик. Христо Чакъров - ген. директор на първия частен институт за транспорт и комуникации

Инж. Атанас Тонев - мениджър в транспортната спедиция и председател на Българската федерация по баскетбол





Железопътен транспорт

Железопътното дело по нашите земи води началото си от 21 май 1864 година, когато Уилям Гладстон и братя Бърклей на основата на известната по онова време английска концесия „Поушилинк“ започват строителството на жп линията Русе - Варна, дълга 224 км, открита за експлоатация на 7 ноември 1866 г. Втората е Одрин - Пловдив - Белово - през 1873 г.

Народното събрание по времето на управлението на Петко Каравелов приема закон. Държавата откупува от чуждите компании жп линиите - създават се Българските държавни железници.

Истинското начало на създаването на дър-



Инж. Петко Николов, първият директор на БДЖ

жавната железопътна администрация започва на 8 юни 1888 г., когато финансовият министър Григор Начович прави структурата на управление на железниците. С първия указ от 11 юни същата година официално се урежда управлението на БДЖ. Инж. Петко Николов е назначен за изпълняващ длъжността директор на правителствената линия, а месец след това - за директор на железниците, Йосиф Карапиров - за началник-гара София.

Първата дирекция на БДЖ се намира в системата на Министерството на финансите и е имала два отдела - за движението, търговската служба и счетоводството и отдел за тракцията, вагонния парк, поддържането на железния път и работилниците.

През 1888 г. е построена гара София. Повече от век тя е входната врата на столицата ни и пряк участник в значими за обществения ни живот събития.

Една от главните задачи на правителството на Стефан Стамболов е била да построи и открие железопътната линия Цариброд - София, София - Вакарел и Вакарел - Белово. Докато жп линия Одрин - Белово, която е открита на 5. VII. 1873 г., е строена и експлоатирана от акционерното дружество на барон Хирш, то участъкът Белово - София - Цариброд е изграден от български строители и е пуснат за вътрешно жп съобщение на 5. VII. 1888 г.

Откриването на линията за международно съобщение, както го описва проф. Иречек, а заедно с това осветяването на Българските държавни железници и на Централна гара София става на 12 август 1888 г., когато на обяд е пристигнал първият международен влак от Лондон и Париж, който отпътува рано на



„Съвсем друго е, когато железните пътища се строят със средства на държавата и се експлоатират от нея. Държавата се удовлетворява вече, когато линията не принася ущърб и даже се примирява с незначителните ежегодни загуби, стига само пътят да способства за местното развитие на страната и да доставява на населението удобства, от които се нуждае една цивилизована държава.“

Петко Каравелов





Старата
Централна
гара в София

другия ден за Пловдив, Одрин и Цариград.

Тогава в гарата два пъти седмично са преминавали международните влакове „Симплон - Ориент експрес“ и „Директ - Ориент експрес“.

За времето си гара София е била най-внушителната не само за България, но и за Балканите. Гарата е построена на километър от входната врата на града, северно от Ломско шосе, по проект на архитектите Колар, Прошек и Маринов. В строителството ѝ участват италиански специалисти, но цялостната работа е ръководена от специалистите на българския предприемач Иван Грозев, който по-късно става кмет на столицата. Строителството е продължило от 1882 до 1888 г.

Първият локомотив на Софийската гара пристига на 6 ноември 1887 г. с цел да изпробва железния път. Името му е било „Катерина“ и той е поемал графика на влаковете в участъка София - Вакарел.

Гарата се е осветявала от газени лампи. До главната врата на перона, под перонния часовник, е имало голяма камбана, а по-късно звънец, с който звънарят обявявал: с първи звънец - продажба на билети, с втория - качване на пътниците и сбогуване, с третия - тръгване на влака.



Стрелочник,
1908 г.



Карта на железопътната мрежа през 1908 г.

Пред гарата е имало красив бронзов фонтан, около който файтонджиите са чакали своите клиенти. Движението се е осигурявало от телеграфните морзови апарати „Леополд“ - белгийско производство, заменени в навечерието на Първата

световна война със „Сименс“.

Първият началник на Софийската гара е Йосиф Карапиров - бивш служител в Хиршовата железница. След 6 години служба той предава управлението на гарата на Георг Уntenберг. Уntenберг е началник на гара София в продължение на 11 години, след което през 1905 г. е издигнат за инспектор в Главна дирекция на железниците, а от 1906 - 1907 г. е главен директор на БДЖ. Петият началник, ръководил гарата 12 години, е синът на Карапиров - Едгард.

Целият ни вагонен парк преди Втората световна война през 1939 година се е състоял от 11 244 вагона за нормално междурелсие и 11 135 вагона за теснопътните линии. По време на бомбардировките през 1944 г. са унищожени 2476 вагона и 15 локомотива. Материалната база на железопътната промишленост е била 4 малки жп работилници за поддържане и ремонт на целия подвижен състав - София, Русе, Бургас, Дряново.

На 16 септември 1945 г. се въвежда в експлоатация новата жп линия Крупник - Кулата.

Железопътната линия Перник - Волуяк - София, дълга 58 км, е първата построена след войната с участието на 25 хиляди бригадири.

През 1948 г. е завършена жп линията Ловеч - Троян, с 3 тунела и 7 големи моста. Голям принос за това имат генералният директор на БДЖ - тогава генерал-майор Васил Марков, и директорът на „Нови жп линии“ Никола Коларов. Линията е открита една година предсрочно.

На 21 декември 1952 година е завършена и въведена в експлоатация цялата подбалканска линия София - Карлово - Карнобат - Бургас. Това е третата основна артерия в направление изток - запад. Пробит е тогава и най-дългият тунел Козница - Гълъбец, 6 км.

През септември 1974 г. е открита 114-километровата жп линия Самуил - Силистра.

За периода 1962 - 1980 г. е извършена цялостна реконструкция на магистралните линии и се преминава от парни към дизелови и електрически локомотиви.

Към края на 1975 г. са изградени 747 индустриални жп клонове.

Първият електрифициран участък е София - Пловдив, въведен в експлоатация на 27 април 1963 година. През тези години е изградена и първата комплексна система - еталон за автоматизирано управление на влаковото движение.

На 6 септември 1974 година се въвежда в експлоатация новата Централна жп гара София. Тя е уникално съоръжение, състоящо се от пет блока



Гара Русе,
1866 г.



Иван Цанев - първият
българин локомотивен
машинист в гето Русе

Централна гара
София днес



с два подземни и три надземни етажа, с 365 помещения. Приемното здание е проектирано от „Транс-проект“ - София, с главен проектант арх. Милко Бечев, а строителството е извършено от СО „Трансстрой“, с директор на строителния район инж. Атанас Козалиев. Тя е най-голямата жп гара.



Централната гара на столицата в края на 70-те години



В началото на XXI в. светът стана свидетел на усилията на България, насочени към приемането ѝ в ЕС. В тази връзка нашата страна започна да прилага съответните директиви на ЕС, както и практиката на много от европейските държави, и Народното събрание прие нов Закон за железопътния транспорт, който влезе в сила на 1 януари 2002 г., обн. ДВ бр. 97 от 28. 11. 2000 г. Съгласно този закон Национална компания „Български държавни железници“ беше разделена на две отделни предприятия: оператор (БДЖ-ЕАД) и инфраструктурна компания (НК „ЖИ“).

В началото на 2005 година по стоманените магистрала на страната тръгнаха първите дизелови моториси с марка „Сименс“. Те са предназначени преди всичко за къси разстояния и неелектрифицирани участъци.





Воден транспорт

През 1892 г. във Варна е организирано „Българско търговско параходно дружество“ с частично участие и субсидиране от държавата. Родоначалник на днешното българско корабоплаване е българската параплувна дружина „Провидение“, учредена от българската колония в Цариград на 6-и декември в далечната 1862 г. Тя играе важна патриотично-будителска роля за времето си. Един от съставителите ѝ - Иван Богоров, известен наш книжовник, родолюбец през XIX век, иска да направи от българския народ „морски люде“. При учредяването записват 1250 акции по 10 лири едната, които се продават сред българската колония, включително и сред турското население. Събират общо 12 000 лири и купуват един употребяван кораб, 120 к. с. тяга, 32 легла и 600 тона товар. Наричат го „Азис“, но поради неопитност и подкупи някакъв си грък на име Почипиос с английски паспорт успява с 4601 лири фиктивно участие да ги измами и те записват кораба в регистъра на негово име. После цели 29 години водят неуспешно съдебни дела за собственост. Така печално завършва този първи български опит да се свържат раздробените клонове на нашата търговия отвън, като се използват водните пътища - онова, което другите народи за чест на своето име отдавна са били сторили.

През 1942 г. морският ни флот притежава 9 кораба с обща товароносимост 30 178 тона. Той изцяло е потопен през Втората световна война и краят на войната ни заварва без нито един морски кораб и нула тонаж.

Държавното предприятие „Българско речно плаване“ по река Дунав се създава през 1935 година. Има 4 кораба и малък брой шлепове с товароносимост 7300 тона. Общо превозените по море и река товари тогава са били 307 855 тона.

Пристанищата са твърде малки и неразвити, без необходимите съоръжения, вълноломи, молове, кейове, кранове и складови площи. Общо корабните места в морските пристанища са 14 на брой, а в речните 10. Целият обем на обработените товари е 737 740 тона, където доминиращ е ръчният докерски труд.

В България корабостроенето води началото си от 1907 г., когато се създава малката „пристанищна работилница“ във Варна за поддържане на пристанищните плаващи и брегови съоръжения, по-късно преименувана в





„Държавна корабостроителница“. Заедно с другите две малки частни фирми - „Кораловак“ и „Нептун“, са олицетворявали цялото наше корабостроене.

От Освобождението до края на Втората световна война българското корабостроене е произвело 86 броя плавателни съда за море и река с обща товароподемност 15 500 тона. Максималната товароподемност е стигала едва до 370 тона. Обикновено това са били малки кораби, гемии и шлепове.

През 1945 година се създава Български морски флот. Построени са нови

47 морски корабни места и 35 речни. Общият им брой от 24 нараства на 106.

Построява се пристанище Варна-запад и фериботният комплекс Белослав.

Разширява се и се удълбочава чрез драгиране каналът от Варна до Девненското езеро. Изгражда се новият мост „Аспарухово“, който позволява свободно да преминават големи морски фериботни кораби.

В Девненската промишлена зона са построени още две специализирани пристанища. Край Бургас се създава голямо пристанище за обработка на танкерите със суров нефт и други петролни деривати. С нови пристанища се сдобиват дунавските градове Русе, Свищов, Силистра, Лом и Видин.

Речният флот се попълва с мощни тласкачи 2500 и 3000 к. с., със самоходни кораби тип „Европа“ с товароносимост 6000 тона, ро-ро кораби за комбинирани превози, лихтери, които чрез международната компания „Интерлихтер“ плават по схемата река-море-река, извършват комбинирани превози от Европа в страните от Кавказкия регион и Средна Азия (ТРАСЕКА) и достигат чак до вьетнамските речни пристанища. Създава се смесено търговско-корабоплавателно дружество със седалище град Пасау, Германия. Изграден е и общ ро-ро терминал, което позволи наши речни корабикатамарани и тласкачи да навлязат трайно в Горен Дунав и да извършват превози по речно-каналната система Рейн-Майн-Дунав.

Заедно с новозакупените плавателни съдове от други страни през 1989 година флотът ни разполага със 109 различни типа морски кораби с обща товароподемност 1 821 737 тона, а речният има 158 плавателни съда с обща товароподемност 169 361 тона.

Модернизират се речните и морските пристанища, речният и морският флот. Първите проекти са свързани с изграждане на дълбоководни кейови стени в пристанищата Варна, Бургас и Русе. Проектират се и се изграждат самите пристанища - Варна-запад и Бургас-запад. Изгражда се ново пристанище в Русе, обновяват се Лом и Свищов.

В началото на 90-те години възникнаха първите частни корабоплавателни дружества с по 1 - 2 кораба.

Днес Пароходство „Българско речно плаване“ е сред най-авторитетните и с утвърдена позиция превозвачи на дунавския транспортен пазар, като обслужва товарооборота на крайдунавските страни между Западна и Източна Европа, от Сулина и Констанца на Черно море до Майн на река Рейн.





Въздушен транспорт

България е авиационна страна, известна с изключително добре подготвените си пилоти, извършвали полети почти във всички точки на земното кълбо.

Още в началото на миналия век няколко българи свързват името си с авиацията. Самолетостроенето е един от първите клонове на зараждащата се наша индустрия. През 1914 г. край Божурище се строи летище с хангари, където се помещава и първото наше аеропланно училище. По настояване на известния летец Симеон Петров и под ръководството на аеротехника Иван Каролев през 1917 г. към училището е изградена и аеропланна работилница. Летището край Божурище се превръща в основен център на въздухоплаването в България.

През юни 1923 г. за началник на въздухоплаването е назначен един

от най-старите и авторитетни летци - Пеньо Попкръстев. В Германия той събира и подготвя екип от авиационни специалисти, които създават условия за оборудване на собствена база за производство на самолети и подготвят инженерно-технически кадри. Две години по-късно - през юли 1925 г., ръководител на този екип става германският летец и авиоконструктор инж. Херман Винтер. Той е главен конструктор и шеф на конструктивния отдел.

Първият български самолет по оригинална конструкция на инж. Винтер е ДАР-1. Серийното му производство започва през 1926 г. Изработени са 12 броя. Под ръководството на инж. Винтер са конструирани аеропланите от ДАР-1 до ДАР-7. В този смисъл инж. Винтер се определя като основоположник на българското промишлено самолетостроене. Друго емблематично име е това на авиоинженера и авиоконструктор проф. Цветан Лазаров, както и на пилота-аероинженер Петко Попганчев.

„Главен конструктор на ДАР-7 и ДАР-8 е инж. Кирил Петков, а на ДАР-6 и ДАР-10 - инж. Цветан Лазаров. ДАР-3 е най-сполучливият самолет, конструиран от инж. Винтер. Тази машина е призната за една от най-добрите в Европа.“ (Из „Справочник на самолетите, произведени в България“, автори Светослав Спиров и Йордан Цанков.)

От 1947 до 1990 г. България продължава да се утвърждава като авиационна страна и заема водещо място в развитието с националния си превозвач - „Балкан“, създаден след обединяването на ДП „Граждански летища“ и ТАБСО.



Хронология на развитието на гражданското въздухоплаване през първите години

ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

Откриване	Дестинации
1947.	29 юни София - Бургас; 2 август София - Варна;
1948 г.	24 април София - Г. Оряховица; 4 май София - Пловдив;
1954 г.	5 септември София - Стара Загора;
1958 г.	2 юни София - Русе;
1970 г.	13 май София - Силистра; 10 юли София - Плевен;
1973 г.	март София - Видин; 1 април Пловдив - Бургас - Русе;
1983 г.	10 май София - Кърджали.

МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

Откриване	Дестинации
1947 г.	12 септември София - Будапеща;
1948 г.	9 февруари София - Белград; Будапеща, Прага;
1957 г.	20 август София - Белград - Будапеща - Берлин; 14 септември София - Виена;
1958 г.	25 юни София - Москва;
1960 г.	12 март София - Копенхаген;
1961 г.	19 май София - Франкфурт на Майн;
1963 г.	28 май София- Алжир; 6 юни София - Париж; 2 август София - Найроби;
1964 г.	11 април София - Лима; 1 септември София - Атина; 10 септември София - Алжир - Тунис; 26 септември София - Токио (превоз на олимпийци);
1965 г.	5 април София - Лондон; 5 ноември София - Цюрих;
1966 г.	1 юни София - Истанбул; 16 ноември София - Тунис - Казабланка;
1967 г.	18 април София - Никозия.

За рожден ден на БГА се счита 29. VI. 1947 г., когато Георги Димитров открива първата въздушна линия в България София - Бургас.

Един месец по-късно излита първият самолет по втората въздушна линия София - Варна. Открива се аерогара Варна. През септември същата година се открива въздушната линия София - Будапеща. Това е началото на международните връзки на гражданската авиация. А през октомври е извършен първият специален санитарен рейс у нас със самолет „Шорх“.

Поради липса на специално подготвени кадри за БГА от ВВС се прехвърлят голяма група най-добрите летци пилоти, бордни механици и

радисти, т. нар. въздушни асове.

През следващите две години се откриват още девет вътрешни и международни въздушни линии.

Положителна роля за развитието на гражданската авиация изиграва създаденото смесено транспортно авиационно дружество (ТАБСО). Това става по силата на междуправителствена спогодба в края на 1948 г.

Доставени са съвременни самолети, радионавигационно оборудване и резервни части. Подготвят се много добри авиокомандири, между тях е и първата жена командир на многомоторен самолет Мария Атанасова, бордни механици, щурмани, радисти и наземни техници.

През 1954 г. ТАБСО става изцяло българско.

Жизненоважни за авиацията са летищата и аерогарите. Първото летище в София е било близо до централната жп гара, на гола поляна, където сега се намира ТЕЦ „София“. След време то било изоставено и преместено в Божурище.

Строителството на бетонната писта на летище Враждебна започва в края на 1943 г. и е завършено едва през 1948 г.

За периода от 1947 г. до 1983 г. в България се построяват общо 15 летища и аерогари, в почти всички по-големи центрове в различните региони на страната.

Приблизително на всеки две години се въвежда в експлоатация по едно летище и аерогара, оборудвани със съответните комуникации.

Летищните комплекси във Варна и Бургас бързо придобиват голяма



България - държава с традиции в авиацията



международна известност като туристически възли и въздушен пристан на три континента - Европа, Азия и Африка.

Общо страната е покрита с мрежа от въздушни линии, над 20 редовни и сезонни линии функционират във вътрешно съобщение.

През периода 1970 - 1990 г. БГА оперира успешно по 57 международни релации в света. През 1958 г. се открива първото представителство на БГА в чужбина - във Виена. След това такива представителства и бюра са създадени в десетки други страни. През април 1964 г. се извършва най-дългият междуконтинентален полет на нашата авиация. Самолетът „Ил-18“ със знаците на България прекосява Европа, Африка, Атлантическия океан и се приземява в столицата на Перу - Лима.

През 1978 г. се открива най-дългата редовна българска въздушна линия София - Триполи - Лагос - Луанда - 7200 км, със самолет „Ту-154“.

Самолети на „Балкан“

1947 г.	1996 г.	2001 г.
3 „Юнкерс-52“	7 Ту-154М	1 Ту-154М
2 Ли-2	7 Ту-154Б	4 „Боинг“ 737
6 „Фризелер Щорх“	2 „Боинг-767“	1 АТР-42
	3 „Боинг“ 737	3 На-24
	6 На-24	4 На-12
	2 Ил-18	2 Ел-410
	4 На-12	
	1 „Еърбъс А320“	
	3 Ел410	

Сега в небето на България и въздушния океан летят самолети на:

● Балкан Ер Тур ЕООД, създадена като България Ер - 1 ноември 2002 г.;

● Виаджо Ер ООД - от 27 февруари 2003 г.;

● Еър Бан АД - от 10 януари 2004 г.;

● АВБ - 2004 ЕООД - от 3 юни 2005 г.

Предприети са активни действия към стимулиране на авиационния бранш за снабдяване с въздухоплавателни средства, които да отговарят на изискванията на стандартите на ЕС по отношение на шумовите и други емисии. През последната година са лизинговани или закупени от български въздушни превозвачи нови самолети западно производство.

През юни 2004 г. бе приет Закон за изменение и допълнение на Закона за гражданското въздухоплаване. С него се създаде необходимата правна рамка за предоставяне на концесии на летищата. Въвеждат се изискванията на ЕС за достъп до пазара на наземно обслужване, лицензиране на въздушните превозвачи, за разследване на авиационните произшествия.



В резултат на успешните усилия, насочени към управление и контрол на безопасността в съответствие с общите процедури и стандарти за проектиране летателна годност, техническо поддръжане и експлоатация на въздухоплавателните средства България става пълноправен член на SAA. Оценката показва пълно съответствие на правната база и прилагане на изискванията за летателна годност в практиката.



Подготвен е пакет документи за приемане на решение на МС за концесиониране на летище Бургас и летище Варна. Предприета е процедура по съгласуване на документите с министерства и ведомства. Предстоят и други концесионни процедури за останалите летища без летище София.

Сключени са споразумения с американската агенция за търговия и развитие - USTDA, за предоставяне на безвъзмездна помощ на ГВА с цел изготвяне на Security Master Plan (план за сигурност) в летищата. Подписано е и второ споразумение за техническата помощ в областта на авиационната безопасност.

България излезе от „втора категория“ по отношение на сигурността на летищата и получи право на полети до САЩ.



Поглед от небето

На 23. 11. 2004 г. ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ е приета за пълноправен член на Обединените авиационни власти на Европа (JAA).

Това е оценка за пълното съответствие на правната база и прилагането на изискванията за летателна годност на JAA в практиката на българското гражданско въздухоплаване.

- Въведени са единадесет стандарта на Обединените авиационни власти на Европа.

- Подписана е Наредба № 38 от 31. 10. 2003 г. за общите

правила за въвеждане и използване на компютризиранни системи за резервация.

- Подписана е нова Спогодба за въздушни съобщения между правителствата на Република България и република Турция - април 2004 г.

- Изпълнени са мерките, които изисква ЕС към администрацията за увеличаване на капацитета на ГВА.

- Приети са шест наредби, с които се въвеждат изискванията на директивите и регламентите на ЕС.

- Приети са мерки за увеличаване на капацитета на администрацията



по гражданско въздухоплаване - увеличен е щатът на ГД „Гражданска въздухоплавателна администрация“ с 11 бройки.

- Получен е мандат от МС за стартиране през 2005 г. на преговори за подписване на Споразумение между ЕО и България по някои аспекти на въздушните съобщения.









**В очакване на
новия терминал на
летище София**



Имена с принос в модернизиранието на гражданската авиация в по-новата ни история

„Лаз-7“.
Цветан
Лазаров (в
средата)



Генерал Щерю Щерев и екипът му - предложили мащабни и дългосрочни мерки за развитие на авиацията през 1971 г., в резултат на което се организира поновому обучение на летци и инженери за гражданската авиация във ВНВВУ „Г. Бенковски“, във вузове на

Русия. Създават се Институтът по въздушен транспорт и учебният център. По онова време се внедрява и ТУ-154, което допринася за развитието на БГА.

Генерал Димитър Димитров и екипът му от 1979 до 1985 г. - със значителен принос за навременното въвеждане в летателната и инженерно-техническата дейност на стотици млади хора, които стават гръбнакът на гражданската авиация.

Инж. Петко Боновски, бивш директор на РВД, съзрял още през 1975 г. като абсолютно перспективно радиолокационното ръководство на полетите не само в района на летищата, а и по трасетата, внедряването на вторична радиолокация и системи за обработка на радиолокационна и полетна информация, което и до днес поставя България сред водещите в Европа в управлението на въздушното движение.

Величко Величков от 1985 до 1988 г. реструктурира гражданската авиация по съвременен образец. Отделя организационно авиокомпанията от РВД, от „Хемус Ер“, от ССА и летищата и поставя икономическите отношения между тях на нова основа в рамките на БГА. С негово съдействие са подготвени млади кадри с мениджърски и търговски усет за ръководители. На направеното от него



Първи редовен полет с Ил-18 по авиолинията
София-Атина-София. 1 септември 1964 г.

и сътрудниците му в голяма степен се дължи подготвеността на авиацията за работа в рязко променящите се икономически условия след 1990 г.



*Димитър
Димитров
и първият
български
космонавт
Георги Иванов*

През 1948 г. в аероклубовете в Горна Оряховица и Пловдив завършват обучението си Евдокия Димитрова, Жечка Бачева, Лидия Иванова, Мария Атанасова, Мария Недялкова, Мария Желязкова, Милка Горанова, Пелагия Алферова, Пенка Нунева, Сийка Цончева, Теофана Крил и Христина Гръбчева.

В НВВУ „Г. Бенковски“ на 1 февруари 1949 г. постъпват Евдокия Димитрова, Жечка Бачева, Мария Атанасова, Мария Недялкова, Милка Горанова, Пелагия Алферова, Пенка Нунева, Сийка Цончева. Те завършват военновъздушното училище на 2 август 1950 г.



*Валентина Цветкова -
единствената ни действаща
жена-пилот, командир на
самолет, е уважаван летец
сред колегите си от
въздушните компании*

Транспортната Алма матер



Със Закона за откриване на телеграфопощенско и железопътно училище и с Указ № 60 на Н. В. цар Борис III през 1922 г. официално се оповестява създаването на Държавно железопътно училище със статут на техническо учебно заведение.

След редица промени и трансформации през 1958 г. то се преобразува в Полувисш железопътен институт към Министерството на транспорта, а военният му статут е приравнен с този на военните училища към Министерството на отбраната.

През 1967 г. институтът приема името на героя от Априлската епопея Тодор Каблешков.

През 1984 г. следва нова реорганизация, естествена последица от натрупания академичен и научен опит, и на образователната сцена в България се появява Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“. То се превръща в единен център за подготовка на транс-

портни специалисти за въоръжените сили на Република България и за транспортния отрасъл.

От 1 септември 2000 г. със закон, приет от Народното събрание, транспортният университет се девоенизира, като се преобразува във Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“.

Днес то осъществява амбициозна учебно-практическа и научноизследователска дейност, плод на която е петгодишната институционална акредитация, както и сертификатът за внедрена и действаща Система за управление на качеството по стандарт ISO 9001:2000.

Транспортният университет финансира ежегодно голям брой научноизследователски проек-





Първият випуск на Държавното железопътно училище



ти, резултатите от които намират непосредствено приложение в учебната работа и в практиката. Висшето училище всяка година е домакин на международна конференция „Транспорт“. Издава сборник с научни доклади, както и академичното електронно списание „Механика, транспорт, комуникации“.

В университетския комплекс българските и чуждестранните студенти, докторанти и специализанти могат да разчитат на добре обзаведени общежития и хотел със семейни апартаменти.



Научно обслужване

Подготовката на кадри за транспорта през последните шест десетилетия се извършва в следните висши учебни заведения:

Инженери по сухохътен, воден и въздушен транспорт:

Българска политехника - София

Висшето транспортно училище "Тодор Каблешков"- София

Технически университет София - Транспортен факултет

Технически университет - Варна

Университет по архитектура, строителство и геология - София

Висше строително училище "Любен Каравелов"

Висше военноморско училище "Никола Вапцаров" - Варна

Висше военновъздушно училище - Плевен

Икономисти за транспортния отрасъл

Университет за национално и световно стопанство - София

Висш финансово-счетоводен университет „Димитър Ценов“ - Свищов

Юристи и администратори за транспорта:

Софийски университет „Климент Охридски“

Голям дял за подготовката на транспортни кадри с висше образование имат и висшите учебни заведения на бившия Съветски съюз, Германия, Франция, Чехословакия, Унгария и др.

Научноизследователска дейност в областта на транспорта

През 1949 год. е създаден Научноизследователският институт по транспорта (НИИТ) - София, гара Илиянци, към който функционират филиали по: въздушен транспорт - в София, морски транспорт - във Варна, и речен транспорт - в Русе.

В началото на 70-те години на XX век от НИИТ се формират Центрове за научноизследователска и развойна дейност, а по-късно Научноизследователски и технологични институти по: железопътен транспорт (НИТИЖТ) - София, Илиянци; автомобилен транспорт (НИТИАТ) - София, Горна баня, въздушен транспорт - София, и воден транспорт - Варна.

Със значително отслабен материален и кадрови потенциал тези институти след приватизацията им продължават да обслужват отрасъла според своите възможности.

Автомобилен транспорт

Първият автомобил в България е внесен през 1896 г. от чеха Август Шедеви. Автомобилът е бил френски, марка „Де Диен Бутон“, с парен котел, дървени колела, плътни (бандажни) гуми и с проста каросерия за пътника. Известно е, че този автомобил е бил придвижен по улиците на София само няколко пъти и изоставен. Основната причина за това е била недостатъчната подготовка на Август Шедеви да го управлява и стопанисва.

През 1902 г. Министерството на войната доставя първия автомобил с бензинов двигател от същата марка - „Де Диен Бутон“, както този на чеха Шедеви. Двигателят е имал само един



„Бугати Т50 - купе“, 1932 г.



„Де Диен Бутон“, 1901 г.



цилиндър с мощност 8 конски сили. По това време бензиновият двигател е бил още в периода на усъвършенстване и притежаването на автомобил с такъв двигател се смятало за лукс.

През 1904 г. Царският дворец е доставил три пътнически автомобила, произведени в Германия, марка „Мерцедес“, с мощност на двигателите 14 конски сили. Единият от тези автомобили, който е бил с открита каросерия,

е бил предаден на железопътна дружина с цел да го използват за учебен.

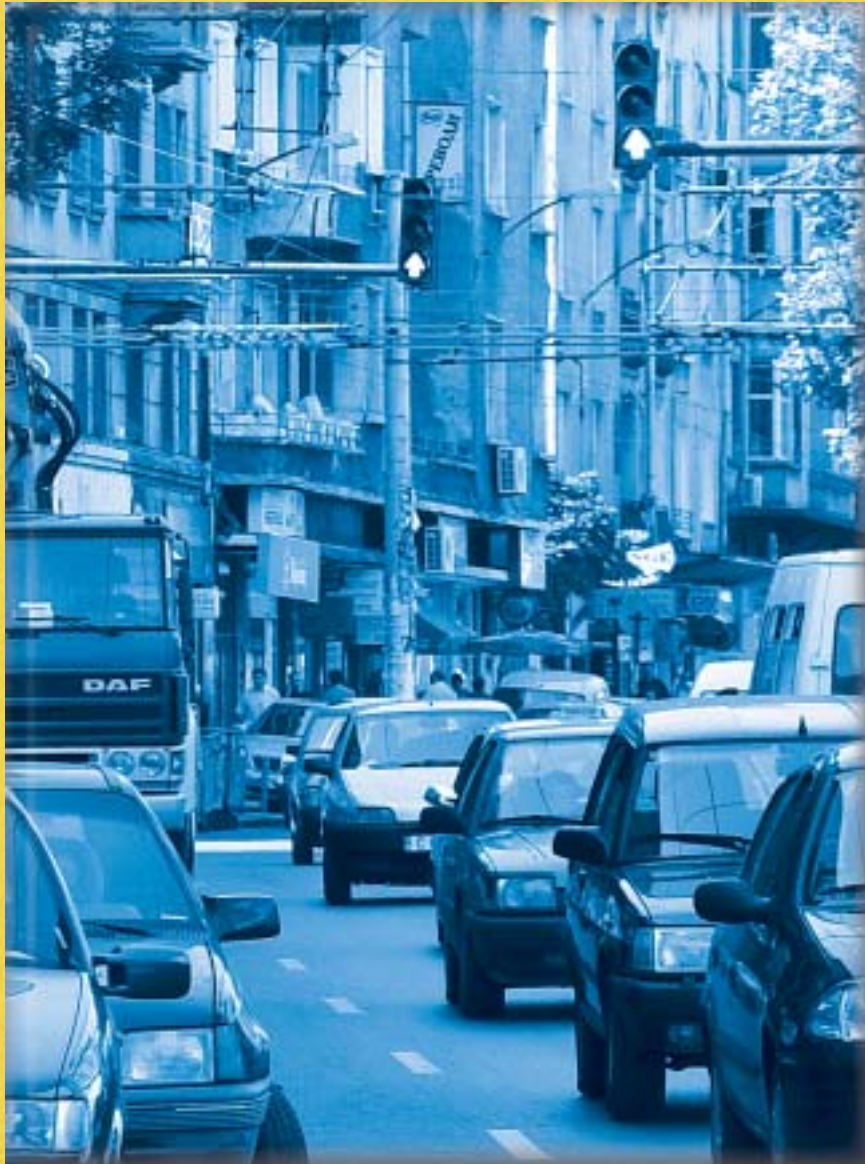
През 1905 г. за нуждите на Дирекция на пощите са внесени три малки едноцилиндрови автомобила „Де Диен Бутон“ и един малък еднотонен автомобил за превоз на колетите. Това е първата доставка на автомобили,



снабдени с пневматични гуми. Подготовката на шофьорите за тях е станала в първия курс при Министерството на войната. Ръководители в курса са били автомобилните инструктори от Франция Густав де Беновер, който е повикан от Министерството на войната, и Етиен Гро, пристигнал с автомобилите за нуждите на пощите.

Освен Министерството на войната и Дирекцията на пощите доставка на автомобили започнали да правят и частни лица. Така например от хотел „Империал“ в София е внесен през 1905 г. първият частен автомобил „Де Диен Бутон“ за превоз на пътници от хотела до гарата и обратно.

С разрастването на автомобилната промишленост в света и повишаването на интереса към автомобила у нас се откриват и представителства за търговия с автомобили. Първата търговска къща „М. Вебер“, занимаваща се с тази дейност, е открита в Русе през 1906 г. От тази фирма капиталистът Петър Иванов от Видин, собственик на хотел и





мелница, е закупил автомобил марка „Кудел“.

Първото автомобилно дружество за обществен превоз на пътници по пътя София - Самоков е било основано през 1907 г. Дружеството е доставило същата година 6-местен пътнически автомобил марка „Де Диен Бутон“ с пневматични гуми и с него фактически е започнала експлоатацията на първата частна пътническа автомобилна линия. Автомобилът е бил обслужван първоначално от французина Жан Турес, който го докарал от Франция.

Новата автогара в София

През 1908 г. в Пловдив е била открита втората пътническа линия Пловдив - Асеновград (тогава се е казвал Станимака). За тази цел са били доставени автомобили от Англия марка „Моралеей“. От лицата, които са извършвали превозите по тази линия, е известно името на шофьора-ветеран Таушанов.

Товарният автомобилен транспорт е навлязъл у нас през 1907 г., когато са доставени първите два товарни автомобила марка „Бенц Гагенау“ от акционерно дружество „Изида“. Те са били с верижно предаване и плътни (бандажни) гуми. По липса на професионални шофьори товарните автомобили на „Изида“ са били обслужвани първоначално от немеца Фриц Бартон, а по-късно от Жан Аманес - преселник от Румъния.

Поради голямата си икономическа изостаналост и липсата на подходящи пътища автомобилът бавно намира място в живота и бита на българина. През 1944 г. в България е имало всичко 5896 автомобила, в това число 802 автобуса, 3867 товарни автомобила, 1227 леки коли, от тях 643 таксита.

След това автомобилът все по-настойчиво настъпва и у нас. Много важна роля за по-нататъшното ускорено развитие на автомобилния транспорт има приетият през 1947 г. закон, който реорганизира този подотрасъл в съответствие с изискванията на икономиката в страната. Развива се като основен клон от единната транспортна система.

С Постановление № 2 от 3 януари 1948 г. на Министерския съвет се създава Държавното автомобилно предприятие (ДАП).

През 1966 г. дължината на автобусните линии достигна 71 000 км и свързва



4740 населени места. По-късно се разработва и внедрява нова организация за транспортно обслужване на населението в селищните системи. Свързват се в единна схема градското и околоселищното движение.

Особено ефективна се оказва дейността на СО „МАТ“. Тази стопанска организация, оборудвана с най-съвременни за годините тежкотоварни автомобили, е най-мощната превозваческа фирма в Европа. Около 10 000 работници дават на държавата над 1,4 млрд. долара печалба.

В края на 1989 г. автобусите са общо 24 500, в това число 15 000 за общо ползване, а 9500 на различни ведомства. Относителният дял от общия брой превозени пътници е около 70 %.

През последните години бившите автокомбинати са приватизирани. Създават се голям брой частни фирми, които поемат градските и междуселищните автобусни линии. Предприемчиви собственици внасят нови малки луксозни автобуси, които кръстосват пътищата на Европа.

С промяна в Закона за автомобилните превози е либерализиран допускът до професията таксиметров превозвач, като лицензионният режим е заменен с регистрационен. Това облекчав значително административната процедура при обслужване на превозвачите. С промяна в Наредба № 34 от април 2004 г. за таксиметровите превози и след съгласуване с представителите на таксиметровия бранш е регламентиран график за поетапно изваждане от експлоатация на по-старите автомобили.

За първи път се приема дългосрочна стратегия за разпределяне на многократните СЕМТ разрешителни между превозвачите. Изработена е методика за разпределение на многократните СЕМТ разрешителни между превозвачите, която осигурява прозрачност и възможност за предварително планиране на бизнеса. Методиката е изготвена съвместно с представители на автомобилния бранш.

Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация“ е юридическо лице на бюджетна издръжка към Министерство на транспорта, второстепенен разпоредител с бюджетни средства, със седалище София и с регионални звена във всички областни центрове в страната.

Агенцията осъществява административното обслужване и контрола на вътрешните и международните автомобилни превози на пътници и товари, извършвани от български и чуждестранни превозвачи на територията на Република България.

Изпълнителната агенция „Автомобилна администрация“ е създадена със закона за автомобилните превози.

Дейността, структурата, организацията на работа и числеността на персонала на агенцията са определени с Устройствен правилник на Изпълнителна агенция „Автомобилна администрация“, приет с ПМС № 69 от 29. III. 2002 г.



Посоки

Географското разположение на България е определящо тя да бъде естествен кръстопът на маршрутите, водещи от Централна Европа за Близкия изток и Азия и от Средиземноморието за Северна Европа. През територията ни преминават девет международни пътя от трансевропейската магистрала, които съвпадат с основните направления на републиканската ни пътна мрежа.

С разпореждане на Министерския съвет от 1 август 1973 година и Решение № 1813 на Държавния съвет от 16 август същата година пътищата преминават към Министерството на транспорта.

На 19 ноември с Постановление № 63 на МС се утвърждава Националният транспортен комплекс.

На 1 ноември 1997 година с решение на МС Главно управление на пътищата минава към Министерството на строежите.

Когато пътищата бяха в системата на транспорта, са построени 350 км магистрали, 24 виадукта и мостове и 5 тунела.

На 8 септември 1976 г. се въвежда в експлоатация Аспаруховият мост. Тогава започва и изграждането на автомагистрала „Тракия“ и строителството на фериботния комплекс Варна - Иличовск, пуснат в експлоатация през 1978 година.



Автомагистрала „Тракия“



Автомагистрала „Хемус“



Аспаруховият мост е един от символите на град Варна. Дължината му е 2050 м, а височината му - 50 м. Мостът е част от автомагистрала „Черно море“ и същевременно част от международния път Е-87.

Уникален е начинът на изработване на опорните колони на моста, заради изключително неблагоприятните геоложки условия. Приземният слой е 3-4 метра глина, под него има 20 м плаващи прахови пясъци, под които пък има 46-метров слой тиня. Единственият начин да се фундажира е изготвянето на бетонни стълбове под надземните колони на моста, които стигат до дълбочина 53 метра. Под всяка колона са направени по шест изливни пилота „Беното“ (общо около 660 бр.) с диаметър 1.20 м, с обща дължина около 26 км, както и 101 надпилотни плочи, върху които стъпват колоните.

„Дунав мост“ е главният път от България през Дунав в района Русе - Гюргево. Открит на 20. VI. 1954г. Автор на проекта е В. Андреев. Строителството е реализирано 1952-1954г. със съдействието на бившия СССР. Дължината му е 2,8 км, височината - 30 м над водата, на две нива - за влакове и автомобили. Средната част се повдига и пропуска големи кораби.

„Дунав мост-2“ ще отговаря на съвременните изисквания на XXI век. Европейската комисия отпуска безвъзмездна помощ за изграждането на „Дунав мост-2“. Решението е взето на заседанието, състояло се на 28 октомври 2004 г. в Брюксел.



Подземният транспорт на столицата

Необходимостта от ефективен обществен транспорт, транспортните и екологичните проблеми на столицата наложиха изграждането на метро. Според приетия от Министерския съвет технико-икономически доклад то ще бъде с три диаметра с обща дължина 52 км и 47 метростанции.

Първи диаметър: ж. к. „Обеля“ - ж. к. „Люлин“ - център - ж. к. „Младост“. Неговата дължина е 19 км, а станциите - 17.

Втори диаметър: кв. „Лозенец“ - център - кв. „Илиянци“. Дължината е 18 км, а станциите - 15.

Трети диаметър: кв. „Княжево“ - център - ж. к. „Подуяне“. Дължината е 15,8 км, станциите - 15.

Основни технически показатели:

- средно разстояние между станциите - 1100 м;
- експлоатационна скорост - 90 км/ч;
- максимална превозна способност - 50 000 пътници в час в едно направление;
- интервал между съставите - 90 сек.

Строителството на метрото започна с най-натоварения първи метродиаметър и на 28 януари 1998 г. се въведе в експлоатация първият участък от бул. „Сливница“ през ж. к. „Люлин“ до ул. „Константин Величков“. Последва продължение до ул. „Опълченска“, което заработи на 17 септември 1999 г. На 31 октомври 2000 година пътниците вече стигаха до центъра чрез станция „Сердика“. По-късно действащият участък се свързва с ж. к. „Обеля“. Сега усилено се изгражда и продължение на метродиаметъра от пл. „Св. Неделя“



до Интерпред в кв. „Изгрев“ с дължина 4,8 км и 3 станции.

Проектирането и строителството на първия метрорадиус е изпълнено изцяло от български фирми, а оборудването на основните системи за управление и функциониране в по-голямата си част е доставено от водещи фирми като Сименс, Ериксон, Алкател, Отис и др.

Архитектурните решения на метростанциите се налагат като основни елементи от градската среда и безспорно оказват естетическо влияние върху пътниците, създават уют и оформят образа на метрото.

На среща министър Петър Мутафчиев и кметът на столицата Бойко Борисов обсъдиха темповете на строителството на Софийското метро и съдействието на министерството в доизграждането му.

Карта на диаметрите на Софийското метро



Метростанция „Сердика“



Гласове от архивите



Зараждане на синдикатите в транспорта

Първото десетилетие на ХХ век е наситено с паметни събития за транспортните работници в България. Стихийно избухващите стачки, протести и петиции против тежкото икономическо и битово положение на железничарите, телеграфо-пощенските, пристанищните, трамвайните и други работници, чиято дейност е свързана с транспорта, започват да вземат все по-организиран и целенасочен характер.

Появяват се първите вестници, в които се описват теглото и борбите на транспортните работници. След появата на в. „Телеграфо-пощенски другар“ (1 януари 1903 г.) започват бързо да се обединяват малобройните дружества в единен Телеграфо-пощенски синдикат. Излизането на първия брой на в. „Железничар“ (20 април 1905 г.) дава решителен тласък за организирането на Работническия железничарски синдикат през лятото на 1905 г. Макар и покъсно - през 1909 г., се организира и Съюзът на пристанищните работници в България. Той също издава свой печатен орган - в. „Пристанищен работник“.



Тези три вече обособени професионални организации полагат основите на Съюза на транспортните работници в България. На 25 декември 1910 г. на обща конференция със синдикалния комитет на Общия работнически синдикален съюз ръководствата на Работническия железничарски синдикат, Телеграфо-пощенския и телефонен синдикат и Съюза на пристанищните работници вземат решение трите професионални организации да се обединят в един Съюз на транспортните работници в България. В него влизат и автомобилните, шосейните, трамвайните и другите работници, чиято дейност е свързана с транспорта - експедитори, колари, преносвачи и др.



Никола Пенев



Драгой Коджейков



Янко Иванов

Основатели на Съюза на транспортните работници в България

На 3 януари 1911 г. това решение е одобрено от Общия работнически съвет, който определя Централен секретариат от членове на трите организации. За секретар е посочен Драгой Коджейков, а за членове: Янко Иванов, Никола Пенев и Александър Иванов - железничари; Тодор Цвятков и Георги Алексиев - телеграфопощенци; Жеко Дикиджиев - пристанищен работник; Коста Танев - трамваен работник; и Илия Матев - автомобилен работник.

На 6 март 1911 година в салона на Работническия дом в София се провежда Учредителният конгрес на Съюза на транспортните работници в България.



Учредително събрание на Съюза на транспортните работници в България

Министри

Министерство на железниците, пощите и телеграфите

Създадено на 1 януари 1912 г. на базата на закритото Министерство на обществените сгради, пътищата и съобщенията от съществуващите в министерството Главна дирекция на пощите, телеграфите и телефоните и Главна дирекция на железниците и пристанищата, които запазват съществуващите си самостоятелни структури.

Слива се с Министерството на съобщенията от 19 май 1934 г. От 21 април 1935 г. се възстановява предишното наименование.

С приемането на Конституцията на НР България - 1947 г., се преименува в Министерство на железопътните, автомобилните и водните съобщения. Преименувано в Министерство на транспорта с Указ № 874 от 22. X. 1949 г. (ДВ бр. 250, 1949 г.).

Преустроено в Министерство на транспорта и съобщенията с Указ № 59 от 1. II. 1957 г. (Известия на ПНС, бр. 11, 1957 г.).

С Указ № 236 от 12. III. 1966 г. (ДВ, бр. 21, 1966 г.) е възстановено като Министерство на транспорта.



Антон Франгя

31. XII. 1911 - 1. VI. 1913,
в правителството на И. Гешов



Димитър Христов

1. VI. 1913 - 4. VII. 1913,
в правителството на С. Данев



Богдан Морфов

4. VII. 1913 - 23. IX. 1913, в правителството на В. Радославов

Никола Апостолов

23. IX. 1913 - 14. III. 1917, в правителството на В. Радославов



Величко Кознички

14. III. 1917 - 21. VI. 1918, в правителството на В. Радославов

Владимир Моллов

21. IV. 1918 - 17. X. 1918, в правителството на Ал. Малинов





Никола Мушанов
17. X. 1918 - 28. XI. 1918,
в правителството на А. Малинов



Цанко Церковски
28. XI. 1918 - 6. X. 1919,
в правителството на Т. Теодоров



Марко Турлаков
6. X. 1919 - 21. V. 1920, в правителс-
твото на Ал. Стамболийски



Недялко Атанасов
21. V. 1920 - 24. VI. 1921, в пра-
вителството на Ал. Стамболийски



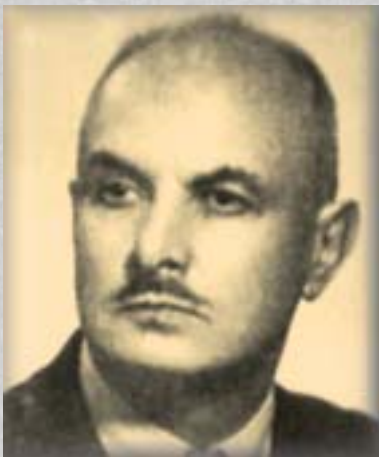
Александър Ботев

24. VI. 1921 - 9. IX. 1921, в правителството на Ал. Стамболийски



**Александър Димитров
(Брадата)**

9. IX. 1921 - 22. X. 1921, управител в правителството на Ал. Стамболийски



Александър Радолов

24. X. 1921 - 9. XI. 1921, управител в правителството на Ал. Стамболийски



Христо Манолов

9. XI. 1921 - 9. II. 1923, в правителството на Ал. Стамболийски

Цанко Церковски

9. II. 1923 - 14. III. 1923, управител в правителството на Ал. Стамболийски

Недялко Атанасов

14. III. 1923 - 9. VI. 1923, в правителството на Ал. Стамболийски



Димо Казасов

9. VI 1923 - 20. II. 1924,
в правителството на Ал. Цанков



Янаки Моллов

20. II. 1924 - 3. XI. 1924, управител в правителството на Ал. Цанков



Рашко Маджаров

3. XI. 1924 - 4. I. 1926,
в правителството на Ал. Цанков



Кимон Георгиев

6. I. 1926 - 3. III. 1928,
в правителството на А. Ляпчев



Никола Найденов

3. III. 1928 - 12. IX. 1928, управител
в правителството на А. Ляпчев

Рашко Маджаров

12. IX. 1928 - 15. V. 1930,
в правителството на А. Ляпчев



Петко Стайнов

15. V. 1930 - 29. VI. 1931,
в правителството на А. Ляпчев



Стоян Костурков

29. VI. 1931 - 12. X. 1931,
в правителството на А. Малинов
12. X. 1931 - 5. V. 1934,
в правителството на Н. Мушанов

Никола Мушанов

5. V. 1934 - 19. V. 1934,
в правителството на Н. Мушанов



Никола Захариев

19. V. 1934 - 21. IV. 1935, управител
в правителството на К. Георгиев



Тодор Кожухаров

21. IV. 1935 - 23. XI. 1935,
в правителството на А. Тошев



Константин Стоянов

23. XI. 1935 - 4. VII. 1936,
в правителството на Г. Кьосеиванов

Тодор Кожухаров

4. VII. 1936 - 23. X. 1936,
в правителството на Г. Кьосеиванов



Михаил Йовов

23. X. 1936 - 14. XI. 1938,
в правителството на Г. Кьосеиванов

Владимир Аврамов
14. XI. 1938 - 23. X. 1939,
в правителството на Г. Кьосеиванов



Петър Габровски
23. X. 1939 - 15. II. 1940,
в правителството на Г. Кьосеиванов



Иван Горанов
15. II. 1940 - 11. IV. 1942,
в правителството на Б. Филов



Васил М. Радославов
11. IV. 1942 - 14. IX. 1943,
в правителството на Б. Филов



Христо Петров
14. IX. 1943 - 1. VI. 1944,
в правителството на Д. Божилов



Борис Колчев
1. VI. 1944 - 2. IX. 1944,
в правителството на И. Багрянов



Вергил Димов
2. IX. 1944 - 9. IX. 1944,
в правителството на К. Муравиев



Ангел Дръжански
9. IX. 1944 - 17. VIII. 1945,
в правителството на К. Георгиев



Стефан Тончев

17. VIII. 1945 - 22. XI. 1946,
в правителството на К. Георгиев
22. XI. 1946 - 11. XII. 1947,
в правителството на Г. Димитров

**Министерство на железопътните,
автомобилните и водните съобщения**

*Министерство на железопътните, автомобилните и водните съобщения,
създадено съгласно чл. 30 на Конституцията на НР България от 1947 г.
(1947 - 1949)*

Стефан Тончев

11. XII. 1947 - 6. X. 1949, в правителството на Г. Димитров



Георги Чанков

6. X. 1949 - 22. X. 1949, в правителството на В. Коларов

Министерство на транспорта

*Министерството е преименувано в Министерство на транспорта с
Указ № 874 от 22. X. 1949 г. (ДВ бр. 250, 1949 г.)*

Георги Чанков

6. X. 1949 - 22. X. 1949; 22. X. 1949 - 3. II. 1950, в правителството на В. Коларов

3. II. 1950 - 13. XI. 1950, в правителството на В. Червенков



Данчо Димитров

13. XI. 1950 - 20. I. 1954,
в правителството на В. Червенков
20. I. 1954 - 1. II. 1957,
в правителството на А. Югов

**Министерство на транспорта
и съобщенията (1957 - 1966)**

Създадено с Указ № 59 от 1. II. 1957 г.

(Известия на ПНС, бр. 11, 1957 г.)

*Преименувано в Министерство на транспорта с Указ № 236 от
12. III. 1966 г. (ДВ, бр. 21, 1966 г.)*



Иван Михайлов

1. II. 1957 - 9. VI. 1958 г.,
в правителството на А. Югов

Данчо Димитров

9. VI. 1958 - 27. XI. 1962, в правителството на А. Югов



Пенчо Кубадински

27. XI. 1962 - 12. III. 1966,
в правителството на Т. Живков



Марин Вачков

12. III. 1966 - 6. X. 1969,
в правителството на Т. Живков



Григор Стоичков

6. X. 1969 - 9. VII. 1971,
в правителството на Т. Живков
9. VII. 1971 - 24. VII. 1973,
в правителството на Ст. Тодоров



Васил Цанов

24. VII. 1973 - 18. VI. 1981,
в правителството на Ст. Тодоров
18. VI. 1981 - 19. VI. 1986,
в правителството на Гр. Филипov
19. VI. 1986 - 22. IX. 1988,
в правителството на Г. Атанасов



Георги С. Танев

22. IX. 1988 - 19. XII. 1988,
в правителството на Г. Атанасов



Трифон Пашов

19. XII. 1988 - 8. II. 1990,
в правителството на Г. Атанасов



Веселин Павлов

8. II. 1990 - 22. IX. 1990,
в правителството на А. Луканов

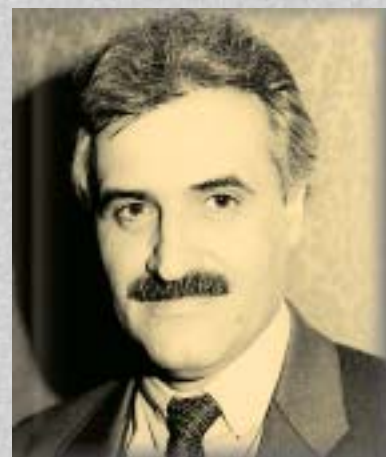


Атанас Попов

22. IX. 1990 - 20. XII. 1990,
в правителството на А. Луканов

Веселин Павлов

20. XII. 1990 - 8. XI. 1991, в правителството на Д. Попов



**Александър М.
Александров**

8. XI. 1991 - 30. XII. 1992,
в правителството на Ф. Димитров



Нейчо Неев

30. XII. 1992 - 23. VI. 1993,
в правителството на Л. Беров



Кирил Ерменков

23. VI. 1993 - 17. X. 1994,
в правителството на Л. Беров



Милчо Ковачев

17. X. 1994 - 26. I. 1995,
в правителството на Р. Инджова



Стамен Стаменов

26. I. 1995 - 12. II. 1997,
в правителството на Ж. Виденов



Вилхелм Краус

12. II. 1997 - 21. V. 1997,
в правителството на Ст. Софянски
21. V. 1997 - 21. XII. 1999,
в правителството на И. Костов

Министерство на транспорта и съобщенията

Създадено с решение на Народното събрание за структурни промени в Министерския съвет на Република България от 21. XII. 1999 г., с което се преобразува Министерството на транспорта в Министерство на транспорта и съобщенията



**Антони
Славински**
21. XII. 1999 - 24. VII.
2001, в правителството
на И. Костов



Пламен Петров
24. VII. 2001 -
17. VII. 2003,
в правителството на
С. Сакскобургготски



Николай Василев
17. VII. 2003 - 16. VIII.
2005 г.,
в правителството на
С. Сакскобургготски



Петър Мутафчиев

Министерство на транспорта

На основание член 84, т. 7 и чл. 108 и във връзка с член 86, ал. 1 от Конституцията на Република България Народното събрание приема структура на Министерския съвет, съгласно която Министерството на транспорта и съобщенията се преименува в Министерство на транспорта. За министър е избран Петър Василев Мутафчиев (ДВ, бр. 68, 19. VIII, 2005 г.)

Музеи

Музейното дело в железопътния транспорт на Република България е с дългогодишна история.

Съществуващият Музей на транспорта и съобщенията в Русе, създаден през 1966 г. във връзка със 100-годишнината на Българските железници, се помещава на територията на първата жп гара в България. Той е единствен по рода си у нас и включва в постоянната си експозиция и във фондохранилищата повече от 20



хиляди експонати, много от които вече последни екземпляри, с изключителна историческа стойност не само за Българските железници, но и за България. В залите на музея, както и в експозицията на открито са изложени експонати, отразяващи историята както на железницата, така и на водния и шосейния транспорт и съобщенията.

В нея са включени запазените и съхранени по цялата жп мрежа парни, дизелови и електрически локомотиви, извадени от експлоатация, както и различни видове вагони - пътнически, товарни, фургоны и пощи.

От музейната колекция „Железопътно наследство“ на БДЖ ЕАД досега са реставрирани: една теснопътна композиция - локомотив № 479 и третокласен вагон № 105, стационарно експонирани във фойето на Централна гара София, възстановени за движение със собствена сила - три парни локомотива за нормално междурелсие с №№ 15,215, 01,23 и 16,01 и три ретровагона от серия 2937.

През 2004 г. е възстановена за движение със собствена сила и една теснопътна композиция с парна тяга, състояща се от локомотив № 609 и три ретровагона - два пътнически и един фургон.

С възстановения за движение музейен подвижен състав БДЖ ЕАД организира специални атракционни, туристически и юбилейни пътувания както за български граждани, така и за чужденци - туристи и любители на железниците. През 2004 г. музейните парни локомотиви и ретровагони са изминали повече от 5000 км, участвали са в 25 атракционни пътувания и в 4 филмови продукции.

Предпочитани маршрути от хобистите са Димитровград - Момчилград -

Подкова, Левски - Ловеч - Троян, Плевен - Ясен - Черквица, София - Мездра, Пловдив - Стамболийски - Пещера, Банско - Белица - Якоруда, Септември - Велинград, а от кинопродуцентите - Алдомировци - Бели бряг.

Възстановената през 2004 г. музейна теснопътна композиция с парна тяга дава възможност за организиране на атракционни пътувания и по теснолинейката Септември - Добринище - една от най-атраktivните жп дестинации у нас. Тя е само първи етап от проекта за създаване в Банско на музейна сбирка на теснолинейната железница и база за атракционни пътувания.

Със своите 125 км тя преминава през три планини - Рила, Пирин и Родопите, и през териториите на седем общини: Септември, Ракитово, Велинград, Якоруда, Белица, Разлог и Банско.

По трасето ѝ има 12 гари и 11 спирки, между които и най-високата гара у нас - Аврамово, с надморска височина 1267 м.

Общата дължина на тунелите по цялата линия е 2858 м, а техният брой - 35. Почти половината от тях - 17, се намират в междугарието Света Петка - Аврамово, където е и най-дългият тунел по линията - № 32, 314 м. В това междугарие е и прочутото четириетажно изкуствено развитие - забележително постижение на българското железопътно строителство през 30-те години на XX век.

Музейната сбирка на теснолинейната железница в Банско ще е центърът, където ще се съхраняват, поддържат и показват подвижен състав, специфични съоръжения и устройства на българските теснолинейни железници.

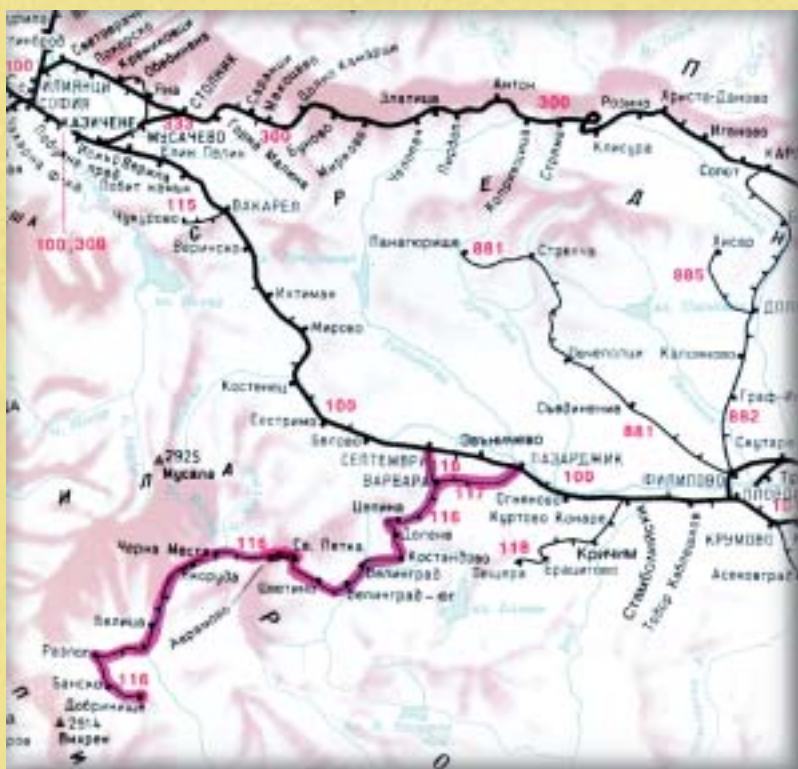


Строителството на железница, която да започва от някоя гара на главната жп линия София - Пловдив, за да проникне към богатите на дървен материал държавни гори в Западните Родопи, е замислено още през 1915 г., когато са набелязани три трасета - по долината на река Въча, река Елидере и река Яденица до Юндола. Изборът пада на тази по река Елидере с перспектива тя да достигне до долината на Места.

След края на Първата световна война, на 25 май 1920 г., Народното събрание гласува закон за построяване на теснолинейната железница Саранбей - Лъджене - Неврокоп с клонове от с. Елидере (днес Варвара) до Татар Пазарджик, до Батак и до държавната гора в Чехльово. Проучванията и пикетажът започват същата година, а строителството ѝ - в началото на 1921 г.

Първата част на линията Септември - Добринище - от Саранбей до Лъджене, е открита за експлоатация на 1 август 1926 г. По-нататък изграждането на теснолинейката се извършва с променливи строителни темпове и продължава още около 20 години.

С откриването на първия участък Септември - Велинград през 1926 г. се поставя и началото на експлоатационната дейност по линията Септември - Добринище. Пътуването по теснолинейката дава възможност да се видят невероятни културно-исторически, фолклорни, архитектурни и климатични богатства, които нямат аналог в Европа: от тракийските могили в равнината, родопския фолклор и бит до Рила и Пирин с техните неповторими уникални алпийски панорами.



Трасето на теснолинейната железница Септември - Добринище



Първият възстановен за движение със собствена сила теснолинеен парен локомотив от музейната колекция „Железопътно наследство“ е с експлоатационен № 609⁷⁶. Целта е да бъде използван за атракционни, туристически и юбилейни пътувания по жп линията Септември - Добринище.

Локомотив № 609⁷⁶ е един от 10-те, произведени от полските локомотивостроителни заводи в Chrzanov. Той пристига в България в края на 1949 г. и след пробно пътуване на 21 декември 1949 г. по участъка Септември - Аврамови колиби влиза в експлоатация.

През април 2002 г. от музейните теснопътни локомотиви е избран за реставрация № 609⁷⁶. Работата е възложена на жп Тракция и депо София, а самото възстановяване започва на 2 декември 2003 г. Официалната пътна проба е проведена на 26 ноември 2004 г. в участъка Септември - Долене - Септември (42 км). Специалната приемателна комисия установява годността на локомотива и съставя акт за въвеждането му в експлоатация като действаща музейна машина.

Така 55 години след построяването му и почти едногодишната тежка реставрация музейният теснолинеен парен локомотив № 609⁷⁶ е отново готов за движение със собствена сила. С това БДЖ ЕАД отговаря на големия интерес, проявен от чужди и наши туроператори, да включат в атракционните си програми и пътувания с парна тяга и теснолинейната линия Септември - Добринище.





Теснолинейният музеен пътни- чески Вагон — BC_4^{76} №558

е единственият оцелял от доставените през 1941 г. за междурелсие 760 мм 8 броя пътнически вагона, строени във Waggon - und Maschinenfabrik A. G. Baytzen - Германия. За времето си те са с модерна конструкция.

Възстановяването на ретровагон BC_4^{76} № 558 се извършва в ППП Пловдив - ВРУ Септември, и продължава няколко месеца. Запазено е оригиналното разпределение във вагона, оригиналните прозорци с техните механизми и парното отопление.

След 63 години от доставката му теснолинейният пътнически вагон BC_4^{76} № 558 е готов за включването му като уникален действащ музеен експонат в състава на атракциони по линията Септември - Добринище.



От доставените през 1926 г. за междурелсие 760 мм 4 броя пътнически вагони, построени във фабриката Koprivnička Vozovka Акс. spol, е оцелял само С₄⁷⁶ № 502. Той е възстановен от ППП Пловдив - ВРУ Септември за няколко месеца. Запазено е оригиналното разпределение на вагона, оригиналните прозорци, които се отварят и затварят с ремък, и парното отопление.



Реставриран е целият интериор и облицовката на стените и тавана. Вътрешните врати са изцяло подновени, седалките в III класа са дървени, а багажниците - плетени, като оригиналните. Монтирани са и нови осветителни тела.



След възстановяването вагонът запазва първоначалния си капацитет от общо 27 места за сядане III класа, подредени по схемата 2+1.

78 години след доставката му теснолинейният пътнически вагон С₄⁷⁶ №501 е включен като уникален действащ музеекспонат по линията Септември - Добринище.



Транспортни средства в българските пощенски марки

Атрактивността на тази тема и притегателната ѝ сила за колекционерите е дала своя отпечатък и в българското маркоиздаване още в зората на тематичната филателия. Краткият обзор на изданията доказва, че повече от седем десетилетия те са неотменна част от издателската политика на пощенската ни администрация.





Сградите, в които се помещава Министерството на транспорта, са две - една старинна и една съвременна.

Сградата, където днес е разположено централното управление на министерството, е строена по нареждане на княз Фердинанд. В нея се е помещавала комендантската част.

Съвременната сграда, с лице към ул. „Гурко“, също има своята история. Тя е известна под името „кубадинката“ поради ентузиазма, с който се заема Пенчо Кубадински тя да бъде завършена в изключително кратки срокове. Сградата е 18-етажна, строена по модерни за времето си технологии и определено е правела впечатление като една от най-високите сгради в центъра на София.