

Националният конкурс за студентска разработка

На тема:

Родопската теснолинейка: история, културно значение и ползи

**Тракийски университет, гр. Стара Загора
Стопански факултет
катедра „Регионално развитие“**

Автори:

Жоро Олег Милев – ОКС „Бакалавър“, специалност „Регионална икономика и управление“, фак. № 23, 3 курс

2024 г.

Въведение

Теснолинейката Септември - Добринище представлява уникална възможност за изживяване на романтиката на едно пътуване назад във времето. Тази железопътна линия е единствената функционираща с междурелсие от 760 мм в България и се простира на обща дължина от 124,7 км. Маршрутът свързва различни региони на страната, включително Горнотракийската низина, Родопите, Рила и Пирин.

По време на своето пътуване, теснолинейката преминава през някои от най-живописните природни обекти в България, като дефилето на Чепинска река, Чепинското корито и Аврамовата седловина, която разделя Рила и Родопите. На височина от 1267 метра над морското равнище се намира най-високата гара на Балканския полуостров - гара Аврамово. Оттам, теснолинейката продължава по поречието на река Места към полите на Пирин, достигайки крайната си гара - Добринище.

Тази малка железница е на разположение на посетителите всеки ден през всички сезони на годината, предлагайки им незабравимо преживяване сред величествената природа и създавайки неизгладими спомени. Теснолинейката не само осигурява транспортна връзка, но и съхранява историческото и културното наследство на региона, като привлича туристи и ентусиасти от цял свят¹.

Снимка 1: Родопска теснолинейка



Източник: Интернет²

¹ Официален сайт на Родопската теснолинейка, <https://tesnolineikata.wixsite.com/home>

² Пак там.

История

През Първата световна война, България се нуждае от бързи транспортни връзки към периферните райони на страната, особено в Родопите, които са тогава практически недостъпни. През 1915 година правителството започва проучване за изграждане на железопътен път, който да свърже гара Саранбей с дефилето на река Ели дере, Чепинското корито, Аврамовата седловина, и долината на река Места до Разложко и Неврокоп (днешен Гоце Делчев). През 1920 година, с приемането на закон № 1257 от Обикновеното народно събрание, се утвърждава строителството на теснолинейка от Саранбей до Лъджене, Якоруда, Разлог и Неврокоп.

Проектирането на линията среща трудности, но младият инженер Стоян Митов поема задачата и започва работа през 1920 година. Строителството стартира през пролетта на 1921 година, въпреки зимните условия и липсата на механизация. До лятото на 1926 година линията успява да пробие дефилето и да достигне село Лъджене, като работата се извършва в тежки условия с минимална техника и механизация. Теснолинейката Септември-Добринище не само предоставя транспортна връзка между различни региони на България, но и съхранява значителна част от културното и историческото наследство на страната, като продължава да бъде символ на инженерното майсторство и трудовото усилие на българския народ.³

Подвижен състав

Снимка 1: Парен локомотив, серия 600.76



Снимка 2: Дизелова мотриси, серия 81-00 и 82-00



³ Пак там.

Снимка 3: Магистрален дизелов локомотив серия 75-00 Снимка 4:Товарни вагони



Източник: интернет, <https://tesnolineikata.wixsite.com/home/ps>

Парни локомотиви

От създаването на линията до въвеждането на първите дизелови мотриси за пътнически превози през 1942 година, цялата дейност по нея се извършва с парни локомотиви. Парната тракция доминира до 1965 година, когато биват доставени първите дизелови локомотиви, които постепенно изместват парата и от товарните превози. В цялата история на линията, общо 25 парни локомотива от три различни серии кръстосват тесните релси между Септември и Добринище.

Парните локомотиви играят основна роля в експлоатацията на линията от нейното създаване. Тези локомотиви, съчетаващи мощност и устойчивост, осигуряват надеждност на пътническите и товарните превози по един от най-трудните и живописни железопътни маршрути в България. Между края на Втората световна война и 1950 година, по теснолинейката временно се движат и три локомотива от серия 92.000 "Mallet", взети под наем от югославските железници. Тези мощни локомотиви служат за кратко, докато не бъдат заменени от новите локомотиви от серия 600.76, доставени през този период⁴.

Дизелови мотрисни влакове

С навлизането на дизеловите мотриси през 1942 година, започва бавното, но сигурно преминаване от парна към дизелова тракция. Този преход значително подобрява ефективността на превозите и намалява експлоатационните разходи. До 1965 година, новите дизелови локомотиви окончателно изместват парните локомотиви и от товарните превози, като осигуряват по-надеждни и бързи услуги. „На два етапа, през 1942 година и още веднъж през 1952 година, БДЖ въвеждат в експлоатация общо 7 броя дизелови теснопътни мотриси

⁴ Пак там.

за обслужване на пътническото движение по линията Септември - Добринище, а по-късно и по клон Варвара - Пазарджик. Те са представители на две отделни серии от един и същ производител - унгарската фирма „Ganz“⁵.

Магистрални дизелови локомотиви

„С въвеждането си през 1965 г., първите 10 дизелови локомотива за теснолинейката Септември - Добринище заместват парната тракция в товарните превози и мотрисите серии 81-00 и 82-00 в превоза на пътници на дълги разстояния. Към този момент новите локомотиви са най-мощните теснопътни такива в света. След две допълнителни доставки от Румъния, БДЖ е разполагала с общо 35 магистрални дизелови локомотива за междурелсие 760мм., с които обслужва линиите Септември-Добринище, Пазарджик-Варвара и Червен бряг-Оряхово.“⁶

Маневрини дизелови локомотиви

„За нуждите на маневрената дейност в пътническите и най-вече в товарните превози, по гарите на теснолинейката са работили общо 12 маневрени локомотива през годините. Машините са представители на 4 различни серии, а поради увеличен обем на товарната дейност и недостиг на маневрени локомотиви, на два пъти бива изпращан и парен локомотив от серия 600.76 на гара Велинград, където бива държан в постоянен работен режим и използван за маневрена дейност. В днешно време в експлоатация са само два локомотива от серия 81-000, които извършват цялата маневрена дейност на гара Септември-теснопътна“⁷.

Пътнически вагони

„В момента на откриването на първия участък от бъдещата линия Татар Пазарджик - Неврокоп през 1926 година, Родопската теснолинейка разполага с 4 вагона. Следват бурен развой на линията, увеличение на пътническото движение и неколкократно доставки на вагони, а по-късно и свиване на дейността и извеждане на много вагони от експлоатация. Така към 2015 година теснолинейката Септември - Добринище разполага с 30 пътнически вагона, 3 фургона, които не са в движение и 2 коша на бюфет-вагони. Също така в гара

⁵ Пак там.

⁶ Пак там.

⁷ Пак там.

⁸ Пак там.

Септември-теснопътна домуват и двата ретровагона за атракционния влаков състав „Носталигия“⁹.

Товарни вагони

„Първите товарни вагони за линията са доставени през 1926 година. За следващите 76 години товарният транспорт по линията добива огромни размери, извършват се доставки на стотици товарни вагони - фургони, платформи, за насипни товари, цистерни и други. След 1990 година обемът на товарните превози драстично намалява и постепенно се стига до пълното спиране на товарното движение по линията Септември - Добринище през 2002 година. Така единствените налични днес товарни вагони са изоставени и ръждясват по коловозите на гарите Септември, Велинград, Разлог и Банско“¹⁰.

Техническата еволюция на Родопската теснолинейка отразява стремежа на българските железници да модернизират своите инфраструктури и да подобрят качеството на предоставяните услуги. Парните локомотиви, които доминират първите десетилетия от съществуването на линията, са не само символ на индустриалния напредък, но и важна част от културното наследство на региона. Преминаването към дизелова тракция отбелязва нов етап в развитието на линията, показвайки адаптивността и способността на българските железници да приемат новите технологични предизвикателства.

Родопската теснолинейка остава живо доказателство за инженерното майсторство и упоритостта на поколения железничари, които са работили неуморно, за да осигурят нейното функциониране и развитие. Тази уникална железопътна линия не само свързва различни части на страната, но и запазва спомена за важни моменти от българската история и култура.

3. Родопската теснолинейка попада в Топ 10 на „Гардиън“ за най-добрите пътувания с влак в Европа

Родопската теснолинейка освен, че попада в Топ 10 на „Гардиън“ за най-добрите пътувания с влак в Европа, но се оказва и победител в нея. Вдъхновени от богатата природа и уникалната железопътна архитектура на Родопската теснолинейка, британското издание The Guardian включва и поставя на челна позиция тази железопътна линия в своята

⁹ Пак там.

¹⁰ Пак там.

престижна класация на най-живописните пътувания с влак в Европа. С маршрут от Септември до Добринище, тя предоставя не само транспортна възможност, но и уникално преживяване сред българските планински пейзажи.

Оценявайки трудностите и предимствата на този маршрут, The Guardian подчертава, че теснолинейката не е проектирана за скорост: със своите стръмни наклони и тесни проходи, напредъкът често е бавен. Въпреки това, това забавно пътуване предлага неповторима възможност да се насладите на зашеметяващи гледки към трите планински масива - Родопите, Рила и Пирин.

Заслужено включена в списъка, тази железопътна линия привлича пътници с обещанието за срещи с дивата природа на България, като змийски орли, бели щъркели и други видове птици. Изданието не забравя да спомене и практически детайли като цена на билета, разстояние, време на пътуване и честота на релсовия транспорт, осигурявайки пълна информация за потенциалните пътници.

Заедно с другите девет избрани маршрута, теснолинейката Септември - Добринище се утвърждава като едно от най-забележителните пътувания с влак в Европа, предлагайки на своите пътници изключително близко запознанство с природната и културната наследство на България¹¹.

4.Теснолинейката като национална забележителност

Днес последната българска теснолинейка се превръща в чудо на инженерната мисъл и архитектурно изкуство, възхвалявано от всички краища на света за своите уникални красоти и културно наследство. Линията Септември - Добринище е национално богатство със своята дълга история, техническа сложност и изключителни природни пейзажи. Тя свързва някои от най-красивите планини в България, а от всяка гара и спирка започват туристически пътеки, водещи до природни и исторически забележителности.

Тук можем да се насладим на минералните води на Варвара, историческия връх Милеви скали, руините на последната родопска крепост Цепина, уникалния „Плиоценски парк” в село Дорково, килимарския цех в Костандово, произвеждащ килими, които украсяват дворци в Западна Европа. Сред природните богатства са и СПА столицата на

¹¹ Официален сайт на The Guardian, <https://www.theguardian.com/travel/2020/jan/31/10-of-the-best-scenic-train-rail-journeys-in-europe-readers-tips>

Балканите - Велинград, единственото място в България, където се срещат паралел и меридиан в гората над парка „Клептуза”, летовище Юндола, най-високото село на Балканите Орцево, историческия връх Велейца, родопската крепост Калята над Якоруда, курортът Трещеник със своите пътеки към високите части на Рила, Паркът за танцуващи мечки над Белица, най-старият ски курорт у нас - Семково, курортното село Баня, Разлог - градът между трите планини с най-старото българско летоброене, ски столицата на Балканите – Банско, разположено в подножието на Пирин, и Добринище със своите минерални води, както и много други уникални места¹².

5. Ползи от теснолинейката

Въпреки множеството планове и идеи, жп линията все още не достига до Гоце Делчев. В този ¹³ проект участват местни трудолюбиви българи, като се използват държавни средства. Инженерите, които работят по проекта, също са българи, независимо дали са завършили в страната или в чужбина. Те са тук, проектират и внасят знания за благо на Родината.

Ролята на теснолинейката за местните е от изключително значение, тъй като Велинград, Якоруда и Банско се развиват като туристически дестинации и не само. Това е бил основният транспортен средство за местните, осигуряващ им връзка с долината на река Места. В областите, където линията не достига, хората са принудени да се движат с камиони. Въпреки това, железницата е уникална и все още единствена по рода си на територията на България и заслужава да бъде използвана за пътувания.

През 2021 г., емблематичната теснолинейка Септември-Добринище е регистрирала ръст от 112% в броя на пътниците в сравнение със същия период преди пандемията, а през тази година – увеличение от 142%. Данните за приходите от теснолинейката за този период са се увеличили над 3 пъти, отчитат от Български Държавни Железници. Нарастващият интерес към теснолинейката сред българските и чуждестранни пътници се дължи на обновения „Вагон за отдых на Пиринско“. Проектът по реновирането на теснолинейката стартирал през лятото на 2021 г. като част от дългосрочната кампания „Навън с Пиринско“, с която водещата марка бира у нас цели да популяризира освежаващите моменти на открито

¹² Официален сайт на БДЖ, <https://www.bdz.bg/bg/a/tesnolineika-zabelezhitelnosti>

¹³ <https://rodopi.travel/zabelezhitelnosti/tesnolineikata>

и връзката с природата, както и да допринесе за икономическото, социално и туристически развитие в региона.

През лятото на 2021 г. Пиринско отново си партнира с Български държавни железници, за да предостави на местните жители и на туристите възможност да пътуват и да си почиват в една по-комфортна и приятна среда, както и да откриват нови природни маршрути в България. С цел да подкрепи местната общност, същата година Пиринско спомогна за обновяването на 5 малки, но живописни гари, които имаха нужда от възстановяване - Септември, Цепина, Аврамово, Св. Петка и Якоруда. По цялото трасе бяха монтирани общо 11 пейки за пикник, 2 единични пейки, 3 беседки за отдых и 3 информационни табели с подробна информация за региона, историята и маршрута на теснолинейката, както и възможностите за туризъм в района¹⁴.

Заклучение

Туризмът свързан с теснолинейката в България обикновено се отнася до специализирани видове туризъм, които привличат специфични групи туристи или целеви пазари. Този тип туризъм включва културен туризъм, като посещения на исторически и културни забележителности като старинни градове, църкви и манастири; екологичен туризъм, свързан с изследване на природни забележителности като национални паркове и защитени зони; агротуризъм, които включва посещения на селски райони и ферми; и винен туризъм, където туристите могат да опитат местни вина и да се запознаят с винената култура. Тези форми на туризъм често привличат специализирани и по-малки групи туристи, които търсят уникални и автентични преживявания. За България като дестинация, това може да бъде ценно разширение на туристическото предложение, особено в контекста на нарастващото търсене на устойчив и отговорен туризъм.

Въпреки множеството планове и идеи, жп линията все още не достига до Гоце Делчев. В този проект участват местни трудолюбиви българи, като се използват държавни средства. Инженерите, които работят по проекта, също са българи, независимо дали са завършили в страната или в чужбина. Те са тук, проектират и внасят знания за благото на Родината. Ролята на теснолинейката за местните е от изключително значение, тъй като

¹⁴ Официален сайт Твоят Бизнес, <https://www.tbmagazine.net/statia/tesnolineykata-septemvri-dobrinische-s-troen-rst-v-prikhodite.html>

Велинград, Якоруда и Банско се развиват като туристически дестинации и не само. Това е бил основният транспортен средство за местните, осигуряващ им връзка с долината на река Места. В областите, където линията не достига, хората са принудени да се движат с камиони. Въпреки това, железницата е уникална и все още единствена по рода си на територията на България и заслужава да бъде използвана за пътувания.

Използвана литература:

1. Официален сайт на БДЖ, <https://www.bdz.bg/bg/a/tesnolineika-zabelejitelnosti>
2. Официален сайт на Родопската теснолинейка, <https://tesnolineikata.wixsite.com/home>
3. Официален сайт Твоят Бизнес, <https://www.tbmagazine.net/statia/tesnolineykata-septemvri-dobrinische-s-troen-rst-v-prihodite.html>
4. Официален сайт Rodopi Travel, <https://rodopi.travel/zabelezhitelnosti/tesnolineikata>
5. Официален сайт на The Guardian, <https://www.theguardian.com/travel/2020/jan/31/10-of-the-best-scenic-train-rail-journeys-in-europe-readers-tips>