

# **ΠΑΜΕΤΤΑ ΗΑ ΒΡΕΜΕΤΟ**

## ПАМЕТА НА ВРЕМЕТО

100 години от създаването на железопътно училище в България,

30 години от основаване на Клуб на офицерите и сержантите от запаса и резерва от бившите Войски на министерството на транспорта и ВВТУ „Тодор Каблешков“ и 135 години от сформирването на първото военно железопътно подразделение в България

Авторски колектив:

Ръководител - Асен Йосифов

Инж. Тодор Тодоров

Ирена Станоева

КНИГАТА СЕ ИЗДАВА ПО ИНИЦИАТИВА НА КЛУБА НА  
ОФИЦЕРИТЕ И СЕРЖАНТИТЕ ОТ ЗАПАСА И РЕЗЕРВА ОТ ВОЙСКИ НА  
МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА И ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“



И СЪДЕЙСТВИЕТО НА  
ВИСШЕТО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ  
„ТОДОР КАБЛЕШКОВ“



**Висше транспортно училище  
„Тодор Каблешков“**

## БЛАГОДАРНОСТИ

ИНИЦИАТИВНИЯТ КОМИТЕТ И АВТОРСКИЯ КОЛЕКТИВ ИЗКАЗВАТ БЛАГОДАРНОСТ ЗА СЪДЕЙСТВИЕТО И ПОМОЩТА ПО ИЗДАВАНЕТО НА КНИГАТА

„ПАМЕТТА НА ВРЕМЕТО“ НА:

- ИНЖ. ИВАН ОМАЙСКИ – ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КЛУБА НА ОСЗР И ЗАМЕСТНИК-ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА ТСВ ЕАД;
- ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖЕНЕР ИКОНОМИСТ – ДАНИЕЛА ТОДОРОВА, РЕКТОР НА ВИШЕТО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“;
- МИНИСТРИТЕ НА ТРАНСПОРТА ПРЕЗ ГОДИНИТЕ – ИНЖ. КИРИЛ ЕРМЕНКОВ И ИНЖ. СТАМЕН СТАМЕНОВ;
- ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖ. НЕНЧО НЕНОВ – ПЪРВИ РЕКТОР НА ВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ /2001 – 2008 ГОД./;
- ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ДОКТОР ИНЖ. АКАДЕМИК ХРИСТИН ХРИСТОВ – НАЧАЛНИК НА ВОЙСКИТЕ НА МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА / 1994 – 1997 ГОД. / ;
- ДОЦЕНТ ДОКТОР БОРЯНА РУЖЕКОВА-РОГОЖЕРОВА – ПРЕПОДАВАТЕЛ ВЪВ ВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“;
- О. З. ПОЛКОВНИК ИНЖ. НЕДЕЛЧО НЕДЕЛЧЕВ – БИВШ ГЛАВЕН АСИСТЕНТ И НАЧАЛНИК НА КАТЕДРА „ОБЩОВОЙСКОВА И ТАКТИКО СПЕЦИАЛНА ПОДГОТОВКА“ ВЪВ ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“;
- О. З. ПОЛКОВНИК ИНЖ. ГЕОРГИ МЛАДЕНОВ – ЗАМЕСТНИК-ПРЕДСЕДАТЕЛ НА КЛУБА НА ОФИЦЕРИТЕ И СЕРЖАНТИТЕ ОТ ЗАПАСА И РЕЗЕРВА;
- О. З. ПОЛКОВНИК ИНЖ. СОФРОН СОФРОНОВ – ВЪЗПИТАНИК НА ПЖИ, 46-ТИ ВИПУСК, БИВШ КОМАНДИР НА СЪБДИНЕНИЕ И НАЧАЛНИК НА УПРАВЛЕНИЕ В ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ВМТ;
- ИНЖЕНЕР АНТОН СОФРОНОВ – ВЪЗПИТАНИК НА ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ – 76-ТИ ВИПУСК;
- ИНЖЕНЕР ВЛАДИМИР ТОДОРОВ – ВЪЗПИТАНИК НА ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ – 66-ТИ ВИПУСК
- ПОЛКОВНИК ИНЖ. МИХАИЛ КАРАМАРИНОВ – НАЧАЛНИК НА ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ (1993-1997 Г.);

- ИНЖ. ТОНЧО КАРАДЖОВ – ЗАМЕСТНИК-ГЕНЕРАЛЕН ДИРЕКТОР НА ДП НКЖИ (2006-2010Г.);
- АННА ИЛИЕВА – СЪПРУГА НА О. З. ПОЛКОВНИК СИМЕОН ИЛИЕВ – НАЧАЛНИК НА ОТДЕЛ В ГЛАВНО УПРАВЛЕНИЕ НА ВМТ;
- О.З. ПОДПОЛКОВНИК ИНЖ. АНТОАН ТАНЕВ – БИВШ КОМАНДИР НА КУРСАНТСКИ БАТАЛЬОН ВЪВ ВВТУ, „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ И НАЧАЛНИК НА СЕКТОР В ГЛАВНА ДИРЕКЦИЯ, „ЖАНДАРМЕРИЯ ,СПЕЦИАЛНИ ОПЕРАЦИИ И БОРБА С ТЕРОРИЗМА „ ;
- РАДОСЛАВ ТОДОРОВ ВАСИЛЕВ – ЛЕТЕЦ-ПИЛОТ, КОМАНДИР, ИНСТРУКТОР В АВИОКОМПАНИЯ БЪЛГАРИЯ ЕЪР;
- МИЛЕНА ВЛАДИМИРОВА ЙОСИФОВА;
- ИНЖЕНЕР ЮЛИЯН МАСЛЯНКОВ – ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР НА ТВИ INFO, ВЪЗПИТАНИК НА ВВТУ, „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“, СПЕЦИАЛНОСТ „СОТС“ – 68-МИ ВИПУСК;
- ТЕОДОРА АСЕНОВА ЙОСИФОВА;
- СЕМЕЙСТВОТО НА О.З. РУМЕЛИН ВИДЕНОВ;
- БИСТРА СТОЯНОВА ГЕОРГИЕВА – ГЛАВЕН ЕКСПЕРТ - КАБИНЕТ НА РЕКТОРА НА ВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“

## ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖ. ИКОНОМИСТ ДАНИЕЛА ТОДОРОВА



*„Ако виждах по-далеч от другите, то е защото стоях на раменете на гиганти.“*

*- Исаак Нютон*

Публикуването на тази книга е едно от най-значимите събития в празничния календар по повод стогодишнината от създаването на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“, която чества през настоящата 2022 г. Но това издание е явление от първостепенна важност в историята на транспортната алма-матер изобщо. Само историческият разказ, само духът на традицията, устояла през този цял век, могат да бъдат извор на познание и на смелост да продължим да пренасяме напред в бъдещето и да предаваме на идващите след нас ценностите създание, прогрес, знание, достойнство, чест. Ценности, които са ни поверени по силата на принадлежността ни към академичната общност на Висшето транспортно училище с отговорността да ги проявяваме, да ги живеем, да възпитаваме в тях поколенията студенти, които ни доверяват образованието и бъдещето си, а следователно и бъдещето на родината ни.

В динамичните и предизвикателни времена, в които съдбата ни е отредила да живеем, става все по-трудно да намерим път към онези устои, към които да се обърнем, на които се уповаваме и на които се надяваме за по-доброто утре. А моментите, в които имаме нужда

от тях, са както моменти на големи изпитания, така и моменти на големи постижения, за да не забравяме, да ценим и да уважаваме както собствените, така и усилията на всички онези преди нас, които са отдали сърцата, умовете и труда си, за да можем ние днес, тук и сега, да бъдем горди, че сме възпитаници, служители, съмишленици и приятели на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ и на неговата мисия и кауза.

Разказите за личностите, събитията с техния политически, икономически и културен фон, обхващат периода от създаването на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ през 1922 г. до 2000 г., белязана от т. нар. девоеннизация. Не е минало достатъчно време, което да осигури историческата дистанция, нужна, за да се опише правдиво случващото се през последните двайсет и две години.

На страниците на „Паметта на времето“ ви очаква точно това – живата памет на нашето Училище, достигнала до нас благодарение на брилянтния талант на господин Асен Йосифов, който достойно изпълнява дълга на великите умове – да разкаже историята на онези, на чиито рамене сме стъпили ние днес, за да виждаме по-далеч и в пространството, и във времето.

Проф. д-р Даниела Тодорова

Ректор

Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“

гр. София, 2022 г.

# СЪДЪРЖАНИЕ

## ПЪРВА ГЛАВА

### ДЪРЖАВНО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ

/ 1922- 1958 год. /

- 1. Държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите - 1922 - 1928 г.** стр. 30
- Синдикален геец и народен представител стр. 51
  - Сърдечна среща стр. 53
- 2. Държавно железопътно училище към Министерството на войната - 1928 - 1945 г.** стр. 56
- Командири на железопътния полк и директори на железопътното училище -1928-1945 г. стр. 75
  - Спомен на Захари Стоянов - член на първия войнишки комитет на железопътното училище стр. 91
- 3. Държавно средно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите - 1946 - 1950 г.** стр. 93
- Пред трудности и изпитания стр. 104
  - Стоил Фердов Миланов стр. 105
- 4. Средно транспортно училище и Транспортен техникум към Министерството на транспорта - 1950 -1958 г.** стр. 110
- Така беше някога стр. 116
  - Размисли за нещата от живота - от курсист до министър на транспорта стр. 120
  - 2008 година - 50- годишен юбилей на 32-ри випуск на Транспортния техникум в София /1954- 1958 г./ стр. 125
  - 55-годишен юбилей от излизането на брой № 1 на вестник „Железопътен воин“, по - късно вестник „Магистрали“ стр. 135
  - Безсмъртен като свободата /Памет за Тодор Каблешков/ стр. 140



- Кръвта вода не става стр. 144
- Първенци на випуски и специалности 1922- 1961 г. стр. 146

## ВТОРА ГЛАВА

### ПОЛУВИСШ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ

/ 1958 - 1984 год. /

- 1. Полувисш железопътен институт – гражданско учебно заведение към Министерството на транспорта /1958-1962 г./** стр. 156
  - Цвятко Виденев Петков стр. 162
- 2. Полувисш железопътен институт – военно-учебно заведение към Министерството на транспорта /1962-1984 г./** стр. 162
  - Команден състав на Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“/1962-1984 г./ стр. 184
  - По склона на времето. Полковник Кръстю Георгиев Савов стр. 188
  - Полувисш железопътен институт – училище за железничари, училище за култура, за живота стр. 189
  - Пътят на честта. Полковник Георги Николов Станоев стр. 192
  - Уловени мигове. Полковник инж. Божидар Зиновиев Григоров стр. 197
  - Началници/ръководители/ на катедри /1962-1984 г./ стр. 202
  - Полковник Печо Иванов Дечев стр. 204
  - Благодарен и достоен живот. Полковник инж. Георги Иванов Бирданов стр. 205
  - Полковник инж. Методи Спасов Георгиев стр. 210
  - Музеят на колела – среща с миналото и настоящето на Железопътни войски и ПЖИ „Тодор Каблешков“ стр. 211
  - Висок професионализъм, откровеност, всеотдайност. Полковник инж. главен асистент Милчо Петков Митов стр. 215
  - Дела на войнска доблест и човечност стр. 216
  - Нашата памет е жива. Полковник Стефан Борисов Димитров стр. 219

- Изложба в Железопътни войски стр. 220
- Да помним е дълг! Полковник инж. главен асистент  
Иван Златков Гълъбов стр. 224
- Участие на Железопътни войски и ПЖИ  
„Тодор Каблешков“ в IV-тия Национален преглед на ТНТМ стр. 225
- Войскови живот като „на длан“. Полковник  
Бойчо Иванов Георгиев стр. 228
- Пътят до сърцата на курсантите стр. 231
- 46-ти „Бузлуджански випуск -1971“ стр. 235
- Гордостта на Института и България стр. 237
- Полувековен юбилей на железопътното  
образование в България – 1972 г. стр. 240
- Високи награди и отличия за първенците стр. 242
- Преживяванията на един курсант от 47-ми випуск 1969-1972 г.  
през първите месеци и малко по-късно от службата в ПЖИ „Тодор  
Каблешков“. Полковник Огнян Илиев Начев стр. 245
- Войн на дълга. Полковник инж. Софрон Василев Софронов.  
Посвещение стр. 256
- Заслужено признание. На инженер Александър Русеков стр. 260
- Да бъдеш добър човек и професионалист.  
Полковник инж. Румен Цветанов Гешеv стр. 262
- На моя преподавател Кирил Цървуланов – началник на катедра  
„Математика“/1966-1976 год./- с уважение! стр. 263
- Младите каблешковци полагат военна клетва стр. 266
- По стръмните пътеки на дълга. Полковник  
инж. Илия Динев Иванов стр. 272
- Дълг и призвание стр. 272
- Живот, пълен с история. Полковник професор, доктор, инж. Руско  
Христов Вълков стр. 274
- Поети, писатели и композитори сред курсантите стр. 276

- Преподавателски състав в ПЖИ „Тодор Каблешков“  
към юни 1975 год. стр.
- Всяка пролет и есен стр.
- Полковник Цветан Цветков Павлов стр.
- 156 години железопътен транспорт в България стр.
- Приятел. Довереник. Учител по мъдрост. Генерал-майор, академик,  
доктор, инж. Христин Кирилов Христов стр.
- Да правиш това, което най-много харесваш! Полковник Светослав  
Стефанов Газов стр.
- Випуск „Блазоевски – 79“ стр.
- Думи срещу забравата. Генерал-лейтенант  
Митю Рашков Кисъов стр.
- Пети републикански фестивал на  
художествената самодейност - стр.
- Делниците на ротния командир стр.
- Добротата, с която сме облъчени стр.
- Ярко събитие в 58-годишната история на  
ПЖИ „Тодор Каблешков“ стр.
- 55-ти випуск „Асеновски-80“ стр.
- Парад, мирно! стр.
- Полковник Анзел Костадинов Ватев стр.
- Преглед на строевата песен стр.
- На добър път випуск 56-ти „Аспаруховски-81“ стр.
- Достойно изживян житейски път. Васил Цанов Иванов стр.
- ПЖИ „Тодор Каблешков“ – всекидневие и перспективи стр.
- За приносът на преподавателя стр.
- Последният знаменосец на Самарското знаме – 100 години от  
смъртта на Никола Корчев стр.

- Гордостта да положиш военна клетва - ...стр.
- Ковачница на железопътни кадри - ...стр.
- Школа за мъжествени професии - ...стр.
- Ще се срещаме по влакове и гари -...стр.
- С труд, ентузиазъм, вяра и висок професионализъм да постигнеш мечтите си. Инженер Тончо Желязков Караджов - ...стр.
- Нека паметта ни бъде пантеон! - ...стр.
- Интензификация на учебния процес - ...стр.
- Темы, разработени по линия на ТНТМ и отличени със „Златна значка“ на Националните презгеди - /1972-1985 г./ - ....стр.
- С уважение, обич и преклонение пред стореното. Полковник инж. Сандо Милушев Алексков - ...стр.
- Курсантите обичат песента - ...стр.
- Първенци на випуски и специалности в ПЖИ „Тодор Каблешков“ през периода 1962-1984 г. -...стр.
- Развитие на учебно – материалната база в Полувисшия железопътен институт /1958-1984 г./...стр.
- Подготвени кадри за железопътния транспорт в различните форми за периода 1889 -1984 год.

### **ТРЕТА ГЛАВА**

#### **ВИСШЕ НАРОДНО ВОЕННО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ**

**„ТОДОР КАБЛЕШКОВ „**

**/ 1984 – 2000 год. /**

1. Висше народно военно транспортно училище:

- На добър път, ВНВТУ „Тодор Каблешков“ - .....стр.
- Висше народно военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ - .....стр.
- Команден състав на ВНВТУ„Тодор Каблешков“-1984-2000 год.
- С опит мъдрост по пътя на живота. Подполковник инж. Тодор Василев Тодоров...стр.

- На добър час 59-ти випуск „Българо – съветска група“ – 84 - ...стр.
- С професионализъм и летящ старт в кариерата. Полковник инж. Валентин Ангелов Филев
- Началници /ръководители/ на катедри във Висшето народно военно транспортно училище -1984 - 2000 год. ...стр.
- Памет без давност. Професор доктор инж. Тома Георгиев Ружеков ...стр.
- Пътят към успеха. Полковник инж. Неделчо Кузманов Неделчев - .....стр.
- Една политнала мечта – Майор Иван Кирилов Омайски .....стр.
- 1986 – година на преобразования - .....стр.
- И бъди извисен! Полковник инж. Георги Василев Младенов - .....стр.
- Живот, призвание, отговорност. Професор доктор инж. Райко Генчев Райков - ....стр.
- Да добруваш с обич за обич. Полковник инж. Стефан Николов Петринин - ...стр.
- Развитие на професионалното и любителското художествено творчество в Държавното железопътно училище, Полувисшия железопътен институт и ВНВТУ „Тодор Каблешков /1922-2000 г./- ...стр.
- Над половин век в служба на родното училище. Подполковник инж. Методи Любенов Дунков - .....стр.
- Випуск „Ботевски-86“ ново попълнение в родния железопътен транспорт - .....стр.
- Сила, смелост, професионализъм и решителност. Инженер Валери Василев - ...стр.
- Живот, отгаден на армията, ВВТУ „Тодор Каблешков“ и запасното войнство. Полковник Цветан Никифоров Тодоров- ...стр.
- С любов към професията, доброта, оптимизъм и вяра в бъдещето. Полковник Димитър Евстатиев Димитров ...стр.
- Випуск „Васил Левски -1987“ на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ поема по стоманените магистрали на Родината - .....стр.

- Полковник Богдан Драгомиров Симеонов - .....стр
- Военна клетва на курсантите от випуск 65-ти -.....стр.
- Духът да е над всичко и да ни води! Полковник Дафин Рачев Райков - ....стр.
- Ползотворна среща - ....стр.
- Човек на действието, на обновлението, на градежа. Доцент инж.Иван Христов Ненов - ....стр.
- Спортно-масова и спортно-състезателна дейност в транспортното училище през периода 1922 –2000 г. - ....стр.
- Полковник доцент доктор инж. Георги Стефанов Генчев - ....стр.
- Випуск „Юбилеен – 100 години Български държавни железници – 88: на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ - ....стр.
- Различен и уникален. Подполковник Илиандър Горчев Тодоров...стр.
- Да оставиш нещо след себе си. Инженер Веселин Василев Павлов - ...стр.
- Нищо прекалено, но всичко докрай! Полковник инж. Тодор Григоров Соколов - ....стр.
- Усъвършенстване на учебно-материалната база във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ през периода 1984 – 2000 г. - ....стр.
- Да работиш със сърце и душа.Подполковник инж. Стоянчо Арсенов Каменов...стр.
- Живот на пълни обороти –всеотдайно и отговорно. Полковник инж. Михаил Христов Карамаринов - ....стр.
- За да бъдеш добър командир и преподавател трябва да си и добър човек. Подполковник Антон Дочев Ганчев ...стр.
- Непреходна обич и дълбока благодарност. Лейтенант инж. Георги Стайковски...стр.
- За всестранното развитие и възход на любимото училище. Старши лейтенант инж. Райчо Михов Райчев...стр.
- Списък на офицерския и сержантски състав на ВВТУ, Тодор Каблешков“ – 1994 год. ...стр.

- С достойнство, професионализъм, честност и чувство за справедливост. Инженер Кирил Ерменков Найденов...стр.
- Генерал- майор доцент доктор инж.Стефан Иванов Бъчваров...стр.
- За живота и годините в служба на железопътния транспорт. Инженер Милчо Алексиев Ламбрев....стр.
- Снеуморен дух, енергия и желание за пълноценен живот. Полковник инж. Димитър Трифонов Живков...стр.
- „Оставката“ на Тодор Каблешков ...стр.
- Подполковник инж. Антоан Динков Танев
- Генерал –майор доцент доктор инж.Тодор Цветков Лъжански ...стр.
- Военна клетва и производство на випуските в ПЖИ и ВВТУ,„Тодор Каблешков“- /1984 -1997 год. /...стр.
- С мъдрост и доброта. Полковник мед. доктор Огнян Стоилов Кюлумов ...стр.
- Едно пътуване през времето – с благодарност и любов към транспортната „Алма Матер“. Професор доктор инж. Димитър Живков Димитров...стр.
- Първенци на випуски и специалности във ВВТУ, „Тодор Каблешков“ през периода 1984 -1994 год. ... стр.
- С любов и грижа за човека. Полковник мед. доктор Николай Михайлов Шопов...стр.
- Инженер Красимир Христов Панукчийски ....стр.
- Хронология на по-важните събития от историята на Българските държавни железници и транспортното училище /1866-2000 год./....стр.
- По завоите на живота. Подполковник Петко Стоянов Еленков ...стр.
- Генерали и офицери, възпитаници и служили в Държавното железопътно училище, ПЖИ и ВВТУ, завършили пълния курс на Военната академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург /1952 -1999 год. /...стр.
- Инженер доктор Златин Крумов
- Възпитаници на Държавното железопътно училище, ПЖИ,„Тодор Каблешков“ и ВВТУ, заемали ръководни длъжности в системата на

БДЖ, МНО, МВР, Министерство на транспорта и др. /1922 -2000 год./	стр.
• Нужен си ни и днес, Апостоле!	стр.
• Професор доктор инженер –математик Ненчо Георгиев Ненов	стр.
• Професор доктор инженер- математик Петър Колев Колев	стр.
• Професор доктор инженер-икономист Даниела Димитрова Тодорова	стр.
• Дарения за книгата „Паметта на времето“ към дата 16.09.2022 г.	
• Литература	стр.



## ПРЕДГОВОР



Инж. Стамен Стаменов

### **100 години – назад във времето**

100 години! Това е много време, в което човек, при достатъчно вътрешно основание и ярки незабравими спомени, да помни и да не забравя имена и събития, да търси и намира опорни точки за преодоляване на днешните предизвикателства.

Не бива да се обръщаме само с гняв назад, а и с признателност и любов за свършеното, защото без памет няма история, няма настояще и бъдеще. Има застой и непрекъснато повторение на грешки.

Написаното в книгата „Паметта на времето“ е послание към всички, които през различен период и в различна продължителност са били съпричастни с Държавното железопътно училище, Транспортния техникум, Полувисшия железопътен институт и Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“.

Сега в обществото се забелязва интерес към художествено-исторически книги. „Паметта на времето“ е такава. В нея авторите не правят само сух преразказ на исторически документи. Тя е съкровена изповед на миналото, с поглед, отправен в бъдещето. Наситена е с емоция, истини, откровения, мечти, амбиции, весели и тъжни случки,

любов, спомени, уважение към командири, преподаватели, ръководители, обучаеми и служители - все неща от 100-годишната история на това единствено в страната учебно заведение. Книгата е увлекателно четиво от първата до последната страница, чете се с желание и удовлетворение и кара читателя да се върне назад в годините и да оцени извършеното.

Повествованието е добре мотивирано и обосновано, всеки читател има какво да вземе от нея и да се замисли и върху много неща - за себе си, за корените и миналото си, за това как да бъде силен днес и да преодолява личните си страдания.

Докаато човек може да разсъждава, все още има надежда за промяна. Искрено се надявам тя да е нещото, което ще ни даде възможност да си подадем ръка. Защото за съжаление, днес все по-тънка става нишката, която събира хората.

Със своите психологически проникновения и философски дълбини, авторите правят сполучлив опит за морална и социална диагноза на службата в Железопътното училище през периода 1922 - 2000 г., а с това разкриват и интересни моменти от живота на хората в България от 20-те години до края на ХХ-ти век.

Сполучливо обобщават и ни предоставят живите спомени за службата и обучението в българските железници, разкриват същността и спецификата на учебно-възпитателния процес в един по-различен ракурс, който за някои ще припомни, а за други ще даде съвсем нови знания за близкото ни минало. Чрез преки спомени, разкази, биографични очерци, документи, фотографии, анализ и др., се излагат любопитни факти, свързани с историята на училището през периода 1922-2000 г., проследяват се обичаите, традициите и военните ритуали, випускните актове, проявите на воинска чест и доблест, свързани с вътрешноказарменият живот, възмъжаването и професионалното изграждане на обучаемите.

Това са все неща, които съвременните млади хора, от една страна, няма от къде да разберат, а от друга - мъжете, които са служили и се обучавали в училището, няма къде да прочетат и да си припомнят своите младежки години.

Авторите увлекателно разказват и размишляват. Героите им - курсанти, офицери, генерали, професори, преподаватели, министри на транспорта, изявени спортисти, знакови личности в системата на железопътния транспорт, представители на изкуството и културата и много други са все интересни персонажи, достойни хора със запомнящи се съдби, някои с грешки и последици. Живи, пулсиращи, но и страдащи и обичащи професията, семейството и родината си. Животът им е поднесен от най-различни ъгли, погледи и съдбовности.

Преживяванията им не са идеализирани, а истински изстрадали. Преносители на доблест от едно друго време. Красиви и може би

несъвременни, но безусловно качествени личности.

Думите и делата им са заредени с енергия. Затова очерците се четат леко и всеки лист те подканва да отвориш и следващата страница.

Книгата е и един лиричен дневник, чрез който авторите гържат да опазят духа на времето и паметта на покойните си командири, преподаватели, колеги и приятели.

Много бивши курсанти, офицери, генерали, преподаватели и др., отдавна са преминали във Вечността, но продължават и ще продължават да грезят от страниците на книгата.

Тя е предназначена за читатели от различни възрасти и в благородната си възвисеност и силна емоционалност, с високия си професионализъм, откровеност и отговорност, напълно оправдава предназначението си да е юбилейна – в чест на 100-годишния юбилей на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“. Искам да вярвам, че „Паметта на времето“ вероятно ще остави своята следа не само в съзнанието на възпитаниците и преподавателите от тази авторитетна Алма Матер, но и ще окриля идните поколения в много области на патриотичното и духовно поле на родината.

И накрая една голяма благодарност за труда на авторите. Отдали голяма част от живота си в служба на Родината като офицери, възпитаници на Полувисшия железопътен институт, ВВТУ „Тодор Каблешков“, Националния военен университет „Васил Левски“, ВА „Г.С.Раковски“ и др. – вече пенсионери, не може да не бъдат пристрастени и към спомените от времето на нашите Въоръжени сили и службата в системата на железопътния транспорт и да не пожелаят да свържат читателя с хората от „онова“ време, когато военните и железничарите са давали мило и драго в името на България, когато са били хора на духа, на високия професионализъм, на честта, на морала и храбростта.

Позволявам си да оприлича тези достойни люде и на едни съвременни проповедници – будители, посветили се доброволно и безкористно на нелеката участ, на благородното апостолско дело, в продължение на около две години да сътворят тази книга с най-чист патриотизъм и обич към железопътния транспорт и железопътното училище. Да отделят, образно казано, плявата от зърното, от което, надявам се, утре следващите поколения ще имат щедър урожай от човечност, любов към професията и останалите люде, стремеж да има приемственост между миналото, настоящето и светлото бъдеще, в което Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ и България ще продължават да живеят и светят с любов към своите чеда и възпитаници.

Гордея се, че съм възпитаник на това училище, че в качеството си на министър на транспорта имах привилегията и удоволствието да направя необходимото за неговото по-нататъшно развитие и укрепване като

престижно висше военно учебно заведение в страната и чужбина.

С помощта на тази книга извървах отново живота си. Този път в мислите и спомените си. Извървах го и се изненадах колко дълъг, смислен и наситен е бил той – белязан от две епохи, като на всички родени през първата половина на ХХ-ти век.

Днес някои хора се стремят да обезценят нашия труд и постигнатото от младостта ни. Не се подавайте на злите им помисли и действия! Ние по-добре от тях знаем какво сме постигнали.

Няма от какво да се срамуваме!

Дълбок поклон пред вас за достойно извървения дотук житейски път – невинаги лек, но винаги изпълнен с любов и вяра.

Пожелавам ви здраве и оставам с вярата, че традицията продължава и днес, за да предадем историческата памет, свързана с всеотдайното развитие и възход на нашата родина и Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“, и на тези, които идват след нас.

За да я има България!

О. з.инж. Стамен Стаменов

Възпитаник на 32-ри випуск на Транспортния техникум /1954-1958 г./; бивш министър на транспорта - /1995-1997 г./; член на Клуб „Железничар“ и Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва от бившите Войски на Министерството на транспорта и ВВТУ „Тодор Каблешков“.

## УВОД



### **ЧЕСТИТ ВЕКОВЕН ЮБИЛЕЙ, КАБЛЕШКОВЦИ!**

През 2022 година се навършват 100 години от създаване на първото и единствено в България учебно заведение за подготовка на кадри за българските железници. До 1984 година те получават средно и полувисше образование, а след тази година полувисше и висше. От 2001 год. във ВТУ „Тодор Каблешков“ се подготвят и специалисти за други специалности в областта на транспорта.

За този век съществуване / 1922 - 2022 г. / според неговата ведомствена подчиненост, образователен и военизиран статут, училището преминава през осем етапа:

- Държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите - /1922-1928 г./;
- Железопътно училище в състава на железопътния полк в Министерството на войната - /1928-1945 г./;
- Средно държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите - /1946-1950 г./;

- Средно транспортно училище и Транспортен техникум към Министерството на транспорта - /1950-1958 г./;
- Полувисш железопътен институт към Министерството на транспорта - /1958-1962 г./;
- Полувисш железопътен институт – военно учебно заведение към Министерството на транспорта - /1962-1984 г./;
- Висше военно транспортно училище /ВВТУ/ към Министерството на транспорта - /1984-2000 г./;
- Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“ – от 2001 г. до сега.

В далечната 1922 година първите възпитаници на Държавното железопътно училище са млади ентузиастични, по - голямата част, от които синове на работници и селяни, страдалци на майка България, преминала през огъня на три войни / 1912 – 1918 год. / и жестоки класови битки. Учениците, в черни униформи и възбурени от селския и градския труд, но с пламтящи и жадни за знания сърца, прекрачват прага на училището с искреното желание да станат добри локомотивни машинисти, чиновници по движението, влакови кондуктори и надзиратели по поддържане на железния път.

С такива мисли и надежди тези млади хора застават в строя на 29 октомври 1922 година и слушат първите напътствени слова на своите командири и преподаватели. Изучават старателно тънкостите на железничарската професия, въпреки трудностите в учебния процес и бушуващите в страната политически борби. Някои от тях изразяват своите симпатии в класовите схватки въвн от училището и понасят наказния за политическата си дейност - осъждани и изключвани от учебното заведение.

Първите преподаватели носят в сърцата си младежкия пламък на учениците, високия професионализъм, стремежа към просвещение, техническа грамотност, любов към парния локомотив, железопътния вагон и новостите в железопътния транспорт.

Командирите са обладани от прогресивните възделения на българското офицерство, преминало през огъня на Балканската, Междусъюзническата и Първата световна войни.

Истински разцвет на учебното заведение настъпва след 1962 година, когато започва да функционира като военизиран Полувисш железопътен институт. Година след година се търсят и намират по-съвършени принципи и методи на работа, нови учебни планове, съвременни форми и средства за обучение на курсантите. Усъвършенства се учебно-материалната база по пътя на автоматизирано, механизирано и компютризирано поднасяне на учебния материал. Сериозно внимание

се обръща на възпитанието на курсантите и водене на учебен процес съобразно изискванията на техническия прогрес.

Този разивет в развитието на учебното заведение, се постига и с помощта на отлично подготвени офицерски и преподавателски състав.

Всеки от нас, завършилите транспортното училище, има незаличими спомени. В съзнанието ни са останали завинаги образите и характерните черти на нашите командири и преподаватели. Като мъдри учители те ни поеха от първия ден и ни помагаша да преодолеем по-леко „лабиринтите“ на професионалното и военно обучение и възпитание.

Със своите лични качества бяха образец за подражание. Станаха пример за нас с високия си професионализъм, любов към професията, воинска култура, безукорен външен вид и дисциплинираност. Заразяваха ни с уменията да намират най-прекия път към нашите сърца и души, както и да предават своите знания и изисквания по пътя на прякото възпитателно въздействие. Успяха за краткото време на обучението ни да надградят нашите младежки навици и привички и да създадат у нас нови професионални и воински качества като ред, организираност, трудолюбие, честност и почтенност, естетичност и грижовност за съхраняване на повереното ни държавно и военно имуществото.

Всичко това впоследствие се оказа много полезно за работата ни като железопътни специалисти, командири, възпитатели, преподаватели и служители в системата на железопътния транспорт. До голяма степен тези придобити качества останаха трайни и в живота ни, и след приключване на служебната и трудовата дейност.

Поколения български железничари и военнослужещи следват примера на своите бивши преподаватели, командири и възпитатели и са дълбоко благодарни за стореното от тях в годините на своята младост. На починалите – дълбок поклон! И вечна им памет! Те и живите са в душите ни! Ние им оставаме завинаги признателни. Никой не е забравен и нищо не е забравено! Те са живият мост, по който премина всичко добро в обучението и възпитанието на десетки хиляди железничари и железопътни воину.

Успехите се дължат и на бившите войници, ученици, курсисти, курсанти и студенти, които са носители на най-чистите и светли възделения на нацията ни – да овладеят железничарската професия, да служат всеотдайно на родината, за да има тя модерен и съвременен железопътен транспорт, за да растат в градовете и селата ни хармонично развити личности.

Ние бяхме тези млади и разумни момчета от всички краища на страната, които току - що прекрачили прага на железопътното

училище, Полувисшия железопътен институт и ВВТУ „Тодор Каблешков“, плахо търсят очите на своите командири и преподаватели. Тъгувахме за родните си места и своите близки и в много от нас в малкото джобче на куртката си ревниво пазехме една снимка на любимото момиче и малко смачкано писъмце, което прочитахме насаме всяка вечер.

Нашият път започваше с трепетно докосване и целуване на бойното знаме, полагането на военна клетва, за да премине след това по стръмнините на курсантското ежедневие. Успешно се справяхме в безсънните нощи над учебниците, курсовите задания и чертежи. Проявявахме нужната твърдост в тактическите занятия, военните лагери и носенето на караулната и вътрешната служба...

Това беше реалност, за някои мечта след ученическата скамейка, а за други предизвикателство, с което на всяка цена трябва да се справят.

От тези плахи, неуверени млади хора, преминали през учебните зали и лаборатории, през строевия плац, военния полигон и огневия рубеж, през стаите за отдих и караулната стоянка, сред стоманените коловози, гари и депа, за три или пет години израстват мъже, които подобно на нажеженото желязо се потопяват в ледените струи на трудностите, за да добият тази якост, която наричаме челичена.

Възмъжали и професионално подготвени, след години на упорит труд и реализация в структурите на железопътния транспорт, много от нас достигнаха високи ръководни длъжности в системата на Министерството на транспорта, Войските на Министерството на транспорта, ВВТУ „Тодор Каблешков“ и Висшето транспортно училище „Т. Каблешков“, а и не само в тях. Станаха народни представители, министри и заместник-министри на транспорта, генерални и заместник-генерални директори на БДЖ и НКЖИ, началници на железопътни управления и отдели, генерали и полковници, професори, доктори на науките, дипломати, поети и писатели, журналисти, изтъкнати музиканти и творци на изкуството и културата, герои на социалистическия труд, заслужили майстори на спорта и световни, олимпийски, балкански и републикански шампиони, почетни железничари, кавалери на най-високите държавни и международни отличия.

Всички те са гордост не само за транспортното училище, но и наша национална гордост.

Каблешковци!

Днес те са навсякъде в нашата страна, където има железен път. По всички жп гари и спирки, в Софийския метрополитен, където се строят нови линии или се ремонтират съществуващите, по строежа на нови мостове, естакади и тунели, във влаковете композиции, в жп депа и в изследователските институти по железопътен транспорт.



Наричат ги „Каблешковци“ не само защото са завършили Полувисшия железопътен институт, ВВТУ и ВТУ „Т. Каблешков“, но и защото в сърцата си носят частица от онова велико чувство на своя патрон, наречено любов към народ и родина...

Всички те мъжествено и твърдо стояха, стоят и днес на своя пост-български железничар!

Други са напуснали този свят, но оставили трайни следи в анализите на историята на училището и железопътния транспорт.

Авторите на книгата имаме прекрасни спомени и много обич в сърцата си към тези хора. Затова тя е и за смисъла на спомените, за уроците и паметта като „времеубежище“ за чувствата. Те са още в нас, в нашата памет, в паметта на времето, което е в нас, и ние сме в него. Спомняме си, пишем за тях и допринасяме имената и делата им да останат постоянно за бъдните поколения. Това е скромният ни принос във формирането на ценностна система в потомците ни, което в момента е проблем на обществото. Живеем в разделно и преломно време и имаме крещяща нужда да възкресим добрите примери от историята на Висшето транспортно училище и да съхраним спомените живи.

Паметта на отминалото време! Обърнем ли взор назад то ни се струва все по-мило и по-хубаво, защото там са приютени най-хубавите години на нашата младост.

И все пак считаме, че в миналото на любимото училище има командири и преподаватели, личности, заобиколени с ореола на „светци“, хора всеотдайни, със силни и широко скроени души и любящи сърца. Смятаме ги великани, които се издигат над безименното множество, и тогава, и днес тъй високи и горди „...като вековни дървета над храстите, на една гора..“

Те бяха многобройна фаланга от железни борци, които получили сякаш от самото провидение голяма и тежка мисия, имат добродетели и качества, по-големи от тези на обикновенните смъртни. Работеха всеотдайно и безкористно, приведени над книгите, сред възторжените и пламенни души на курсантите и студентите.

В книгата бавно и тържествено шества изминалото време, изпълнено с воински и трудов героизъм, себеотрицание и висок професионализъм, шества духът на изминалите 100 години, и на една цяла железничарска армия. Паметта на времето възкръсва и оставя след себе си минутната струя на неволно уважение, почит и гордост.

Дълъг, вековен път, изминат през годините – от пламенния въторг на младостта до тишината на преклонните старини.

И над всичко това топлата, широка вълна на беззаветната

привързаност и обич към училището, професията и Родината.

*„...За този свят, за този мирис земен  
опъвахме си нервите до скъсване,  
ний всичко дадохме преди да вземем –  
да бъдем други, вече късно е ...“*

Сигурно поетът Павел Матев, когато е написал тези думи, е мислел за себе си, за своето поколение, защо не и за целият български народ! Но то е откровение и за нас, които вече половин век не сваляме пагоните, не от раменете, а от съзнанието си.

Съзнанието – плодно зърно в 100-годишната история на училището. Историята на истинските българи- каблешковци! И ги виждаме сега между нас – все така обикновени, кой веселяк и шегаджия, кой по-тих и замислен – те такива си бяха още в любимото училище. Не размахват работата си като бивши командири и преподаватели, нито като флаг на слава и геройство, нито като емблема за специални заслуги.

Закономерието на живота прореди и посребри косите на всички живи възпитаници на железопътното училище.

Но ние не съжаляваме за отлитащото време – безвъзвратно е то. Душата ни се стяга само от нестореното, отредено от самия живот, несторено, поради нечие скудоумие, поради толкова заклеймявания и неизживян догматизъм, поради нисък таван на мисълта, които вкупом водят до проблеми в съзнанието, от които се излиза мъчително трудно, а често и не се излиза и тогава тежко им на онези, които зависят от такова увредено съзнание...

Понякога слагаме на кантар минало и настояще. Много хора говорят за предимството на днешното време, но има и такива, които харесват повече предишните времена. Не от някакви политически подбуди, а заради самочувствието и възпитанието в изконни човешки ценности, в които са израстнали като хора – самочувствие, насъбрано от историята и литературата, от знанията за тогавашните велики личности, от живота, делата и примера на знакови генерали, офицери и преподаватели от любимото училище.

Днес почти всичко постигнато добро някога, се опорочава, търсенето на черни петна – реални и измислени – се превърна във всекидневие. Някои хора се опитват да рушат идеалите, да прекрояват историята, да оскверняват чувството за дълг. Но ние сме убедени, че живота се крепи на тези, които знаят, че не може да има човеколюбиво, достойно настояще, нито светли бъднини без дълг и отговорност към миналото, към днешния ден и неговата проекция в бъдещето, на тези,

които не превръщат идеалите си в спестовни книжки.

Много от живите личности, за които разказваме отдавна са в „запаса“ по повелята на времето. Но за пламъка и духа, който подклажда и поддържа волята на личността, няма „запас“. И с немошни сили ще се чувстваме часоци на България и патриоти на любимото Висше транспортно училище.

Винаги ще ни е скъпа принадлежността към Полувисшия железопътен институт, ВВТУ „Т. Каблешков“ и ВТУ „Тодор Каблешков“.

*Ех, училище любимо*

*късче радост, късче жал.*

*Младости да имах две,*

*нак на тебе бих ги дал!*

Тези години, през които учихме, служихме, работихме и живяхме може-би не стигат да осъществим всичките си стремежи, да се наситим на небесната синева и на земните красоти, да се нарадваме на добротата и сполуката на децата и внуците си, да преболеем техните терзания и горести. Тези години не стигат и да избледнее женската хубост в очите на истинските мъже, макар и остарели.

Но те бяха предостатъчни да се реализираме професионално, според вродените си заложби и придобитите от учението и битието качества, да се вградим в обществото като личности и творци на материални блага и духовни ценности.

Безспорно е, че това бяха десетилетия на достойни дела, които извисяват величието на извършеното, открояват се ярко и в настоящето, а защо не и в бъдещето, като знаци на високия професионализъм и упоритостта, на дисциплината и ентузиазма, на крилатата младост и целенасочената енергия, на разума и красотата.

Години на възмъжаване, растеж и забележителни успехи. Без тях и тяхното ежедневие нямаше да има герои на труда, най-добри в професията, ударници, почетни железничари, заслужили деятели на образованието...

И нямаше да казват хората за тях – знатни офицери, преподаватели и железничари, каблешковци!

Завръщането към историята на ВТУ „Тодор Каблешков“ е отдавна желано и чакано събитие за членовете на Клуба на ОСЗР да възкресим избледнелите спомени, за връщане към своите корени, традиции и поздравени ценности.

Целият път, който извървахме беше като един сън, една приказка, един гръх, който мина сякаш неусетно, но напълно пълноценно. Преживяхме и доста трудности. Но заедно успяхме да напишем вариант на история!

Осъзнаваме руска тези гуми да бъдат сметнати за патетични или силно преувеличени, или пък написани единствено за нуждите на книгата.

В „Паметта на времето“, в която преобладават философските настроения, трогателните случки и онова, което ни прави по-добри и по-земни, пишем с вълнение под напора на изследването в Централния военен архив /ЦВА/- Велико Търново, Националната библиотека „Кирил и Методий“, вестниците „Железопътен войн“ и „Магистрали“, прочетеното, преживяното, споделеното, видяното и чутото и пресъздаваме цялата магия, която ни владееше от двадесетте години и до края на XX-ти век и двете десетилетия на XXI-вия век.

Постарахме се да не омаловажаваме нито един период от историята на училището, независимо от социално-икономическите и политическите оценки и промени на времето.

За нас това е хроника на вечността, доловена от отколешно време. Искане ни се всичко от нея да препратим в бъдещето за идните поколения, да вярваме, че това издание като част от летописа за ВТУ „Тодор Каблешков“ ще бъде не само източник на нови познания, но и мост за прехвърляне на ценности, които имат непреходен характер – висок професионализъм, всеотдайност, творчески дух, патриотизъм, вяроност към дълга и любов към това, което правим. А те са ни особено нужни в преломни моменти като днешния, когато трудно, но и все по-уверено утвърждаваме принципите на демокрацията и приобщаването ни към европейските ценности.

От опит зная, че способността да кажеш благодаря е знак на добър вкус.

Благодарим на всички добри хора от сърце! Нека Бог да ги закриля!

Специални благодарности на заместник – министъра на транспорта инж. Красимир Панукчийски, генералния директор на НКЖИ инж. доктор Златин Крумов, професорите: доктор инж. Петър Колев, доктор инж. Димитър Димитров, доктор инж. Руско Вълков, бившите генерален директор и заместник – генерален директор на НКЖИ инж. Милчо Ламбрев и инж. Тончо Караджов, бившия началник на ВВТУ полковник инж. Михаил Карамаринов, инж. Валери Василев, офицерите от запаса Кирил Парапанов, Румелин Виденов, Константин Димитров, инж. Димитър Живков, инж. Рашко Иванов, инж. Методи Георгиев, инж. Георги Бирданов, инж. Тодор Соколов, инж. Методи Дунков, Бойчо Георгиев, Димитър Евстатиев Димитров, инж. Милчо Митов, инж. Румен Гешев,

инж. Райчо Райчев, Илиандър Тодоров, Огнян Начев, докторите Огнян Кюлумов и Николай Шопов, Антон Ганчев, Светослав Газов, Генчо Генчев, Санго Алексов, инж. Георги Стайковски, Огнян Кирянов, инж. Венета Минчева, Маргарита Георгиева, Рагина Димитрова, Дебора Борисова, Леда Живкова и др., които ни подкрепиха и съдействаха за написването на книгата.

Благодарим и на Създателя, за тази привилегия!

Благодарни сме, че през тези две години ни помогна да преодолеем изпитанията и оцелеем в това несвястно време на пандемия и разединение, на диаметрално противоположни възгледи, време, в което се съмняваме в качествата си като личности и като нация, в което някои хора се мъчат да затрупват ценностите ни с евтин, бързодействащ емоционален боклук, в което разбрахме колко сме нетрайни и зависими от природата.

Благодарим, че ни съхрани живота и ни даде физически и духовни сили, срещна ни с много стойностни хора, въоръжи ни с търпение, упоритост, вдъхновение и любов към това, което правим, че запази живи имената ни в „Книгата на живота“.

Благодарим, че ни подари един толкова специален свят – на строители и възпитатели на кадри за железопътния транспорт, а и не само за него и летописци на 100-годишната история на ВТУ „Тодор Каблешков“.

Благодарим, че преди време ни събра, гласува ни доверие и каза:

Те! Нека за този вековен юбилей разкажат и напишат и те!

О.з. Асен Йосифов,

бивш курсант от 43- ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“

## ПЪРВА ГЛАВА

### ДЪРЖАВНО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ

/1922-1958 г./

#### 1. Държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите /1922 – 1928 г./

Първата световна война се оказва „една голяма и тъжна епопея на българското войнство и България“. Епопея на подвига и саможертвата на българските войници, подофицери и офицери, но тъжна за родината поради сключения несправедлив Ньойски договор след края на Първата световна война. Преживяната втора национална катастрофа се отразява зле на Българската войска, в това число и на железопътните подразделения и части. В изпълнение клаузите на сключения Ньойски мирен договор, от 1 октомври 1919 год. железопътната бригада е реорганизирана в железопътен полк с щатна структура: щаб, жп училище с две учебни роти, първа железопътна дружина /щаб, една експлоатационна и една машинна рота/, втора железопътна дружина /щаб и четири роти – железопътна, мостова, паркова и нестроева/. /ЦВА,ф.26,о.п. 1, а.е. 48, л.230/ Командир на полка е полковник Божидар Ганчев. За командири на жп дружини са назначени подполковниците Милевои Бакърджиев и Илия Сарълиев, а за началник на железопътното училище – майор Тодор Георгиев. /Пак там, Височайша заповед номер 41, 28 март 1920 год./

По-късно по настояване на Междусъюзническата военно-контролна комисия за безусловно изпълнение на изискванията на военните клаузи на Ньойския договор в железопътния полк стават нови структурни промени. С предписание на Инженерната инспекция №12287/22.11.1920 г. той се разформирова и се свежда до железопътна дружина в състав: щаб, жп команда специалисти, учебна рота, експлоатационна, строителна, машинна, железопътна рота и домакински взвод. /ЦВА,Ф. 2562, оп. 1, а. е. 38, л. 600/ За временен командир на дружината е назначен полковник Божидар Ганчев. Поради промени в щата от 1 декември 1920 год. железопътното училище е закрито, а началникът му майор Тодор Георгиев е приведен в запаса. /ЦВА, ф. 26, оп. 1, а. е. 48, л.240/ Железопътната дружина е разформирована и реорганизирана в колоезачна, на която за командир е назначен полковник Божидар Ганчев. Така железопътните части на Българската войска приключват своето съществуване /ЦВА, ф.2564, оп.1, а. е. 6, л.1 и ф. 26, оп. 1, а.е. 48, л.240/.

През април 1921 година, окончателния състав на българската армия е намален на 20 000 души.



Ньойският мирен договор

Трансформирането на железопътната дружина в колоездачна, през 1921 г., поставя министерството на железниците, пощите и телеграфите в затруднено положение. България и българската войска се оказват без специализирано учебно заведение или военна част, която да подготвя кадри за нуждите на железопътния транспорт.

Възниква идеята за създаване на специално училище за подготовка на такива кадри. Нейни най-ревностни радетели са полковник Станимир Кушев, подполковник Милевоу Бакурджиев, майор Борис Колчев, майор Никола Христов, капитан Васил Милошев, капитан Никола Данаилов и др.

С оглед да съхрани подготвените военни кадри за железопътния транспорт, без това да нарушава клаузите на Ньойския договор, Министерството на войната с писмо № 333/03.10.1921 г. прави предложение до Министерския съвет за извършване на реорганизация на инженерно-сапърни поделения в граждански технически училища. Правителството на Александър Стамболийски с министър на транспорта Христо Манолов /9.11.1921 – 9.02.1923 г./ дават положителен отговор на писмото и на 9 декември 1921 г. е прието Постановление № 26, в което е записано:

„...Одобрява се, щото досегашните инженерни части при армията и жандармерията да преминат към Министерството на железниците, пощите и телеграфите, като се разформироваат за целта в граждански средни технически училища с интернат /пансион/ както следва:

1. Първа колоездачна /бивша железопътна/ дружина – в железопътно училище..... /ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а. е. 1, л.10-23/;



Факсимиле на постановление на Министерския съвет за създаване на Държавното железопътно училище

На 1 април 1922 г. с Указ № 16 на цар Борис III е обнародвано решението за създаване на Държавно железопътно училище, под ръководството на Министерството на железниците, пощите и телеграфите. Организацията му е на военно-интернатни начала и по същество е законна прикрита форма за съществуване на разформированата железопътна дружина.

Държавното училище е разположено в една от сградите на улица „Витошка“ № 69, близо до железопътната гара „Перловец“ /сегашият район на Националния дворец на културата – София/.



Сградата на ул. „Витошка“ № 69, София, която е ползвала Държавното железопътно училище



В училището се извършва обучение на младежи в два профила – Среден отдел със специалности - станционна и машинна и Професионален отдел със специалности - превозна и строителна.

Първото ръководство на Държавното училище, което е назначено с Царски указ № 16/1922 г. е в състав:

- Директор на училището – полковник Георги Вълков Вълков;
- Началник на интерната, той и инспектор на класовете /зам. директор/ - майор Милевои Стефанов Бакърджиев;
- Секретар на училището – капитан Георги Славчев Кротнев;
- Началник на Средния отдел – капитан Борис Борисов Колчев;
- Началник на Професионалния отдел – капитан Васил Петров Милошев;
- Завеждащ работилница – Капитан Никола Ангелов Данаилов;
- Помощник-възпитатели – поручик Иван Константинов, поручик Йордан Атанасов и поручик Тома Прендов /ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а.е.1, л. 1/



*Директорът на училището – полковник Георги Вълков Вълков е роден на 10 март 1879 година в с. Кара Топрак /днес с. Черноземен/, Княжество България, Карловско.*

Той е офицер от Инженерни войски и участва в Балканската война /1912-1913 г./, Междусъюзническата /1913 г./ и Първата световна война /1915-1917 г./.

През 1901 година завършва военното на Негово Княжеско Височество училище в София, Пехотно-строевия отдел, а след това и техническия /пионерен/ профил.

Полага приравнителни изпити за машинен инженер в Политехниката в гр. Лиеж, Белгия.

Служи предимно в инженерните части на българската войска – Втора понтонна дружина, Втора пионерна дружина и Първа сборна пионерна дружина.

По време на Първата световна война /1915-1917 г./ е командир на рота в 11-та пионерна дружина, а по-късно и командир на минохвъргачна дружина.

През 1922 година с Указ на Княза на България № 16/1 април 1922 г., полковник Георги Вълков е назначен за директор на новосформираното Държавно железопътно училище. /Заповед на директора на железопътното училище номер 1,1 април 1922 год. ЦВА,ф.2564 ,оп.1,а.е.1,л.1/

Длъжността директор на училището изпълнява от 1 април 1922 г. до 1 април 1924 г.

През април 1924 година преминава на служба в Министерството на войната и е назначен за помощник-инспектор на Инженерните войски на българската войска, а по-късно - и за инспектор ./ЦВА, ф.2564. оп 1, а.е. 9, Заповед № 28/16.03.1924 г. на директора на Държавното железопътно училище/

През 1930 година е повишен в звание – генерал-майор.

На 15 май 1930 година е уволнен. Като генерал от запаса е назначен за директор на Българските държавни железници. Макар и прослужил само три години в Държавното училище, той има съществен принос за поставяне на здраво начало в развитието му и за повишаване ефективността на учебно-възпитателния процес.

След 9 септември 1944 година като бивш царски офицер е въдворен в лагера Белене, а през месец септември 1953 година - преместен в политически окръжен затвор.

Женен с три деца.

Умира през 1970 г. в гр. Силистра.

На среща с ръководството на ПЖИ „Тодор Каблешков“ на 12 май 1972 год. генерал о. з. Христо Стойков ,по това време възпитател в железопътното училище споделя: „...Първият директор въпреки, че взема участие в Деветоюнския преврат 1923 год. беше народен

човек ,членува в прогресивното крило на Христо Калфов и заслужава портретът му да бъде сложен в музея...“ /Музей на ВМТ,инв. номер 52 /

Първата учебна година в Държавното железопътно училище е открита на 29 октомври 1922 г. с подходящ тържествен ритуал. Хрониката на този ден е описана по следния начин:

„...На 29 октомври преди плагне се отслужи молебен и водосвет от Софийския митрополит Стефан, по случай откриването на училището и началото на новата учебна година. На същият присъстваха освен учениците, преподавателите и чиновниците първи разряд от училището и поканените за случая гости: министъра на железниците, пощите и телеграфите г-н Н. Атанасов, главния директор на железниците и пристанищата г-н Вл. Каракашев, представители от службите при същата дирекция, директорите на специалните училища и някои гимназии в София, родители и настойници на учениците. Митрополит Стефан и министърът на железниците държаха подходящи речи /в-к „Железничарски подем“ бр. 13 от 10 декември 1936 г./

Формата на облеклото за учениците и персонала на училището е определена от специална комисия. Униформата е изработена от тъмносин плат и се състои от: затворена куртка с шест копчета, на левия ръкав емблема – жълто железопътно колело на червен фон, прав панталон с обувки /чепици/, шинел /войнишки образец/, широк кожен колан с тока – железопътно колело и инициалите на училището. Тя е утвърдена с Царски Указ № 31/13.07.1922 г., което е показател за голямото значение, отдавано от правителството и ръководството на БДЖ на външния вид на учениците /ДВ. бр. 102/08.08.1922 г, Указ № 31/.



Отличителният знак на училището

Освен общоприетите официални празници в страната, училището празнува допълнително и: 23 февруари след обяд и 24 февруари преди обяд – за причестяване; 23 май – освещаване на училищното знаме и 25 ноември – празник на народните будители. На тържеството по освещаването на училищното знаме задължително присъстват министърът на железниците, представители от службите на Главната дирекция на БДЖ, начело с главния директор, родителите и настойниците на учениците. Православната църква отслужва молебен и водосвет.

Държавното железопътно училище има статут на средно техническо учебно заведение със срок на обучение четири години. То има елементи от военен характер и е на пълна издръжка на държавата, като само при постъпването си в училището учениците внасят символична еднократна встъпителна такса, която е определена от Учебно-дисциплинарния съвет .

Кадрите се подготвят на две образователни равнища в среден и професионален отдел. Въпреки, че Държавното железопътно училище започва да функционира като средно учебно заведение, много елементи от неговата организационна структура, от правата и задълженията на личния му състав, не са решени с нормативен акт.

Този пропуск е решен с приемането от Народното събрание на Закон за откриване на телеграфо-пощенско и железопътно училище от 23 октомври 1922 г., утвърден с Царски указ № 60 от 4 януари 1923 г. С тези нормативни документи се узаконяват всички основни положения на училището, решавани до тогава с отделни заповеди, наредби и инструкции с временен характер.



*Учебни занятия в Държавното железопътно училище*

Съгласно приетият закон учениците, завършили Средния отдел на железопътното училище за локомотивни машинисти, се ползват с права на завършили средно училище, за чиновниците по движението и търговската служба – на средно специално училище и завършилите Професионалния отдел – на основно професионално училище. /ДВ, бр. 236/22.01.1922 г, Указ № 60/

Училището се състои от: Управление, Домакинство, Учебна част, Среден отдел, Професионален отдел, Учебна работилница, Прехрана, Домакински служби /обущари, шивачи, дърводелци/ и Обоз. /Гюров Б., Страници от историята на ПЖИ „Тодор Каблешков“, С., 1972, с.18/



1923 година. Ученици от Държавното железопътно училище.

През учебната 1922-1923 г. под ръководството на началника на училището полковник Георги Вълков и с активното участие на майор Милевоу Бакърджиев, капитан Георги Кротнев и др. в учебното заведение е изграден Учебно-дисциплинарен съвет, който има определяща роля в цялостната организация на учебната и възпитателната дейност. Съставен е от ръководството на училището, преподаватели и чиновници. Решенията на учебно-дисциплинарния съвет са задължителни за всички. В неговата работа по отделни въпроси вземат участие и представители на Министерството на железниците, пощите и телеграфите и на Министерството на просвещението. / Заповед № 9/05.05.1932 г. на директора на училището/.

Дисциплината е в основата на цялостната дейност на ръководството на Държавното училище и Учебно-дисциплинарния съвет. Същественото внимание се обръща на мотивацията, възпитателната и познавателната функция на дисциплината. Поведението на обучаемите се оценява по петобална система – укорно, средно, добро, похвално и примерно. При приемане в железопътното училище на всички обучаеми се определя добро поведение. След това всеки срок в зависимост от изпълнението на определените норми на поведение в училището, то се повишава или намалява с 0,25 пункта, като само в отделни случаи може най-много с единица. След четвъртата година, ако обучаемият няма никакво провинение, поведението му става „примерно“. След завършване на училището, при класиране на учениците, на поведението се определя коефициент три, на специалните предмети – две и на общообразователните – единица.

Съгласно параграф 202, част първа от Правилника на училището, първенците по успех, поведение и усърдие получават за награда петолъчна звезда първа, втора и трета степен и златен галун.

За значително повишаване нивото на учебно-възпитателната работа допринася и обстоятелството, че в Държавното железопътно училище е привлечен елитът на столичната педагогическа интелигенция, сред които са:

- Димитър Рашев – доведен син на Христо Ботев, завършил висше образование и защитил докторска степен в Брюксел, учител във Втората мъжка гимназия, - преподава в училището по френски език;

- Генчо Марковски, доктор на математическите науки, завършил Лайпцигския университет- преподава по физика;

- Йордан Ковачев, професор в Агрономическия факултет- преподава по топография и практическа геометрия с чертане;

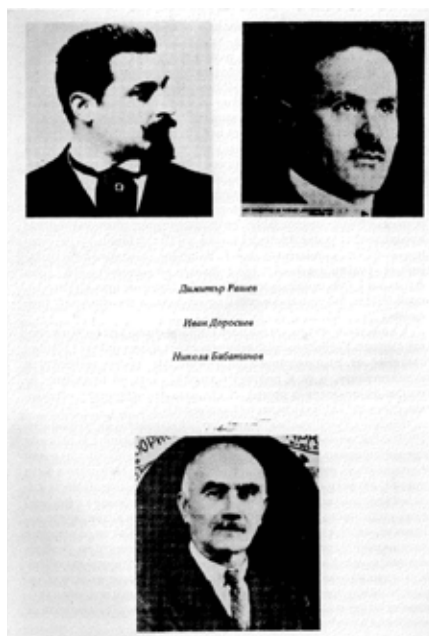
- Иван Доросиев – помощник-началник на търговския отдел в Главна дирекция „Железен път“ на БДЖ- преподава по история и география на железниците и статистика;

- инж. Никола Боботанов, завършил машинно инженерство във Виена – преподава по машинознание, машинно чертане и тракционна служба;

- Методи Матакиев и Петър Мартулков – преподават по математика;

- инж. Георги Захариев – началник на отдел в Дирекция „Трудова повинност“ – преподава по машинознание;

- Тома Атанасов – главен инспектор в Министерството на просвещението – преподава по български език и други изтъкнати учители от средните училища в София.



*Преподаватели в Държавното железопътно училище /1922 -1923 год./*

По отношение на обучението и възпитанието, изискването е от

училището да излязат високо подготвени и дисциплинирани кадри за железопътния транспорт, притежаващи трайни трудови и воински добродетели. По това време изискванията за железничарската служба се доближават до тази в Българската войска.

„Железничарят на служба е войник на своя пост“ – пише полковник Васил Милошев, един от инициаторите за създаването на Държавното железопътно училище, а по късно през 1933-1934 г. негов директор.

На учениците, допуснали дисциплинарни нарушения се налагат наказания идентични с тези във военните поделения – бележка, мъмрене, лишаване от градски отпуск, непоряд по служба, арест, обикновен и строг затвор за най-тежките провинения. Тежкото наказание „арест“, което по принцип се прилага като крайна мярка, в училището е прилагано твърде често.

Някои изключвания от учебното заведение са по политически причини, което е характерно за Средния отдел. Например през учебната 1924-1925 г. от училището са отстранени 4 ученици с обвинението, че разпространяват „противодържавни идеи“ и участват във външни нелегални организации. Това е така наречената група на Георги Патронов. През 1924 година учениците Георги Патронов, Иван Хаджийски и Иван Василев са дадени на съд за разпространение на „противодържавни идеи“. Георги Патронов е осъден на две години строг тъмничен затвор, а останалите двама са разжалвани и изключени от училището.



*Капитан Георги Славчев Кротнев*

Тежка е частта и на члена на ръководството на Държавното железопътно училище и негов секретар – капитан Георги Славчев Кротнев. На 15 април 2022 година се навършват 128 години от рождението му. Той е един от тези офицери, които ще останат завинаги в героичната летопис на България и сред безсмъртните имена на железопътните воини. Верен син на българския народ, Георги Кротнев участва в две войни. Още като млад си поставя въпроса дали да служи както трябва на своята родина. Отговорът му е подсказан от

„Работнически вестник“ още докато е юнкер във военното училище.

През 1919 година Георги Кротнев застава на страната на стачкуващите транспортни работници. Развива трескава дейност и улеснява тяхната борба за справедливост. В Пловдив сътрудничи на Централната антимилиитаристична комисия и помага на областното ръководство за създаване, укрепване и военно-оперативното изграждане на областта.

В град София, като член на ръководството и секретар на Държавното железопътно училище събира сведения за действащото офицерство. Поддържа връзки с офицери, членове на БЗНС и снабдява партийни дейци с оръжие.

В домът му се укриват функционери на военната организация на БЗНС – Яко Доросиев, Коста Янков, Марко Фридман и Цола Драгойчева. В тези трудни моменти негов най-верен помощник е съпругата му Нина.

През 1925 година предател информира властите за дейността на капитан Георги Кротнев. Арестуван е и откаран в пехотните казарми в София. Подложен на нечовешки изтезания проявява изключителна морална и физическа устойчивост и не се признава за виновен. Освирепели от гордостта и себеотрицанието му разпитващите зверски го убиват на 16 април 1925 г. Още същата нощ пред очите на невръстния ѝ син Константин е застреляна без съд и присъда и съпругата му Нина.



1924 година. Капитан Георги Кротнев  
и съпругата му Нина Кротнева



Учениците от Държавното железопътно училище, познават своя любим капитан Кротнев, като изключителен командир и всеотдаен офицер и настръхват от злокобната вест за трагичния край. Както в легендите и до днес е неизвестен гробът, в който е положен след смъртта му. Името и подвигът му остават да вълнуват железопътните воители, поколението, което изпълнява заветите на героя.

През учебната 1923-1924 год. училището обявява, че ще приеме за обучение 180 души, но поради липса на достатъчно кандидати, особено за средния отдел, са приети само 133. Въвеждането на приемни изпити по български език, физика и алгебра, от една страна, създава реални предпоставки за приемане на подготвени младежи, но от друга не гарантира набирването на предварително обявените бройки. / ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а. е. 5, л. 94, Разписание за приемните изпити с кандидат-учениците. /

За учебната 1924-1925 год. кандидатстват 406 души, от които до приемните са допуснати 167. Въпреки голямата нужда от железопътни специалисти, породена от факта, че през 1924 год. пътническият трафик в пътник /км е увеличен с 245 процента, а товарният в тон/ км- с 203 в сравнение с 1911 год. – най-добрата в това отношение преди войната, компромис не е направен. Приети са 87 ученици – в средния отдел 45 и в професионалния – 42.

/Данчов, Й. Железници или шосета, – Военноинженерна библиотека, 1929, кн. 1-2, с. 18 /

В щата на Държавното железопътно училище има духов оркестър. Първи диригент е Георги Безлов, а след него – чешкият гражданин Спауста. На всички празници личният състав на училището се строява в парадно облекло със знамето и духовия оркестър.

През месец декември има определен ден „за християнизирание на младежта“. В този ден учебни занятия не се водят и всички ученици, преподаватели и чиновници под строй, начело с духовия оркестър на училището посещават храм-паметника „Свети Александър Невски“. / ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а. е. 1, л. 83 /

На 5 май 1923 година в училището е учредено ученическо неутрално въздържателно дружество „Трезвен железничар“, с председател подпоручик Христо Стойков, възпитател в Средния отдел, впоследствие достигнал до военно звание генерал-лейтенант от БНА, началник на ВНВУ „Васил Левски“ /1945-1947 г./ и член на Националния съвет на Отечествения фронт. Дружеството има задача „...да се бори срещу употребата на алкохол, упойващи вещества и пороци и да повишава трезвеното, духовното и физическото състояние на своите членове“. За постигане на поставените цели се организират беседи, сказки, реферати, издават се листовки, книги, списания, устройват се утра, забави и екскурзии. В него членуват почетни, действителни и временни

членове. Дружеството се управлява от общо събрание, настоятелство и тричленна контролна комисия. За популяризиране на идеите и целите му се избира тричленно бюро за пропаганда. Мандатът на ръководните органи е едногодишен. Изборът става в началото на всяка учебна година чрез тайно гласуване. Дружеството има свой печат /ЦВА, ф. 2564, оп 1, а.е. 5, л. 61/



*Членовете на неутралното ученическо въздържателно дружество  
„Трезвен железничар”*

## **БЮДЖЕТ**

На Държавното железопътно училище

през учебната 1924-1925 год.:

- Заплата за личния състав -3 573 610 лв.
- Храна на учениците, прислугата и персонала -3 850 000 лв.
- Храна на конете и добитъка - 100 000 лв.
- За облекло и obuца на учениците -1 900 000 лв.
- За закупуване и поддържане на обоза - 50 000 лв.
- Поддържане домакинските и учебните работилници - 150 000 лв.
- Отопление и осветление на помещенията - 200 000 лв.

- Канцеларски разходи, публикации и др. -30 000 лв.
- Разходи за къпане на учениците - 180 000 лв.
- Купуване и поддържане разни мобилирани предмети - 100 000 лв.
- Купуване и поддържане на постелни принадлежности - 100 000 лв.
- Възнаграждение за извършване на духовни треби - 5 000 лв.
- Постройка на ново здание и ремонт на старите помещения-3 000 000лв.
- Купуване и поправяне на учебните помагала - 170 000 лв.
- Купуване и ремонт на всички специални имуществва - 120 000 лв.
- Пътни и дневни пари за командировки - 100 000 лв.

ВСИЧКО: 13 628 610 лв. /Държавно железопътно училище.

Отчет за учебната 1924-1925 год.,раздел 11, с.89/

На 1 април 1924 година за директор на училището е назначен полковник Траян Недялков Драганов. /ЦВА, ф 2564, оп. 1, а.е. 9/. В началото на 1925 година с неговото активно участие и православната църква в железопътното училище е създадено християнско дружество. За негов първи председател е определен Минко Русинов – ученик в третия випуск. Главната задача на дружеството е да предпази учениците от „...зловредните революционни идеи...“.

Новият директор на училището Траян Драганов е роден на 12 декември 1883 в Русе. Завършва гимназия в Русе и Николаевското военно инженерно училище през 1904 г. в Санкт Петербург и през 1912 г. – Николаевската военноинженерна академия в Санкт Петербург – Русия. Служи в инженерните части на Българската войска и участва в Балканските войни и Първата световна война. Длъжността директор на Държавното железопътно училище заема до 26 март 1925 г.

След това службата му преминава в министерството на войната, на длъжност Инспектор на Инженерни войски. На тази длъжност, на 1 май 1934 година му е присвоено генералско звание и същата година със Заповед № 39 на цар Борис III преминава в запаса.



1924 година - Ученици на опознавателен стаж в Искърското дефиле

След полковник Траян Драганов за директор на училището е назначен полковник инж. Милевоу Стефанов Бакърджиев. Роден на 1 септември 1885 г. в град Велико Търново. Завършва кадетския корпус на военното училище и Николаевското военно-инженерно училище в Санкт Петербург. Служи на различни длъжности в железопътната дружина. Участва като командир в Балканската война 1912-1913 г. в боевете за Одринската крепост, при Чаталджа и Демир-Хисар. През Първата световна война е командир на жп строителна рота, която възстановява и разширява железопътните мостове на линията Цариград – Пирот – Ниш. Известно време е началник на учебната част в железопътната школа и преподавател, а през март 1919 година е назначен за началник на военното железопътно училище. След разформироването му и създаването на Държавното железопътно училище през 1922 година е назначен за заместник-директор и „инспектор на класовете“. Извършва и преподавателска дейност. От 1925 до 1928 година е директор на училището. Автор е на научен труд „Изчисления на земните работи по построяване на жп път“. По сведение на бивши възпитаници / Б. Кадийски, Атанас Атанасов, Георги Драганчев и др./ той има сериозен принос за усъвършенстване на учебно-материалната база и повишаване ефективността на учебния процес .

Към свободолобивите прояви на учениците се отнася либерално. Георги Драганчев си спомня, че след като постъпва в училището, от родното му село пристига писмо, в което се съобщава, че баща му е участник в Септемврийското въстание 1923 год. Милевоу Бакърджиев го извиква при себе си, поздравява го, скъсва и изгаря писмото. След това му казва: „Гледайте си учението, тук е казарма! По този въпрос не сме говорили...“

През целия курс на обучението, когато се срещат с Драганчев из района на училището, директорът живо се интересува от здравословното състояние на баща му и за хода на учебния процес. /Музей на ВМТ,инв.

номер 53. Спомени на Г.Драганчев. /

Мярко Сираков, друг възпитаник на железопътното училище, в спомените си описва директора на училището като „...строг, но справедлив началник – русофил...“

След напускане на училището служи в инспекционните области. По неизвестни причини по-късно полковник Милевој Бакърджиев се самоубива. /Гюров, Б. Страници от историята на ПЖИ „Тодор Каблешков „част 1,С.1972,с.33 /



*Полковник инж. Милевој Бакърджиев*

Военната подготовка на учениците се провежда в края на третата година от обучението под формата на полево лагерно обучение. В този период учениците носят военна униформа и са въоръжени с карабина „Манлихер“, образец 1890 и 1895 г. Занятията са по морална подготовка, военна администрация, топография, военна тактика, технически бойни средства, стрелби, фортификация, военни устави, гарнизонна служба и др.

В периода, в който директор на училището е полковник Милевој Бакърджиев, по време на военното обучение учениците полагат военна клетва /Първи випуск – 26.09.1925 г., Втори випуск – 20.09.1926 г., Трети випуск – 04.09.1927 г. и Четвърти випуск – 15.09.1928 г./ /ЦВА, ф. 2564,оп. 1, а. е. 21/

Клетвата има следното съдържание:

„Обещавам и се кълна в името на всемогъщия бог, че аз, който съм постъпил в редовете на войската на Българското царство, ще служа честно и вярно на царя и отечеството и няма да пожаля живота си както в мирно време за запазване реда и законите в страната, тъй и във време на война против враговете на моето отечество – в свидетелство, на което целувам кръста и думите на светото евангелие. Амин“ /ЦВА, ф. 2564, оп.1, а.е.18. Закон за военните лица. – ДВ,№ 62,20 юни 1924 год./



1925 година. Футболният отбор на училището „Черният тил“

Първият випуск на Държавното железопътно училище – 80 ученици от средния отдел и 50 от професионалния – завършва курса на обучение през октомври 1926 г.



Първи випуск на Държавното железопътно училище 1922-1926 г.

Всички завършили са повишени в по-горно воинско звание и са зачислени в запаса. По инициатива на полковник Милевоѝ Бакърджиев в железопътното училище се установява една постоянна традиция – тържествено да се изпрацат випускниците. След пълното военизиране на училището това се съчетава с честване годишнината на предишни випуски. Получава се двоен празник, който се провежда по строго определен военен ритуал. Обикновено тържеството започва с полагане на венци пред паметните колони в казармите на Шести пехотен полк на загиналите във войните и пред паметната плоча на столичната жп гара (която днес не съществува и трябва да се възстанови); на загиналите при изпълнение на служебния си дълг железничари.

После тържеството се пренася в двора на училището. Раздават се дипломите и заповедите за назначаване на новите работни места и завършва с преминаване на церемониален марш от випускниците и юбилярите.



*Държавно железопътно училище 3-ти випуск 1924-1928 г.*

През 1927 г. ученикът от трети випуск Д. Ц. Ханджиев написва марш на випуска, който по-късно се превръща в марш на училището. / Заповеди на директора на железопътното училище №№ 21/16.09.1927 г. и 23/ 10.12.1927 г./ Автор на музиката е маестро Георги Атанасов:

*Ний бодри сме и с вяра жива  
в живота вихър с мощ летим.  
Юнашка кръв в сърца прелива,  
в борба злината ще слолим.*

*Напред! С железниците наши  
ний родний край ще обновим.  
Нас нищо, нищо не ни плаши,  
ний бъднината му градим.*

*Бъди щастлива, майко родна,  
ний вслушваме се в твоя зов,  
да бъдем всякога свободни,  
за теб ще мреме с чест, с любов.*



1925 г. - Специалният влак с 3-ти випуск на Държавното железопътно училище  
преди отпътуване от жп гара Рилски манастир

Постепенното отпадане на ограничителните военни каузи на Ньойския договор през втората половина на 20-те години на XX век и издължаването на репарационните задължения на България, позволяват в Българската войска да се извършат значителни промени. Количественото ѝ увеличаване и особено нейното организационно преустройство, най-изразително и мащабно се проявяват през 1928 г. През тази година Междусъюзническата военно контролна комисия сменя своя мониторинг от Българската войска. В тази връзка Министерството на войната извършва съществени организационни изменения в нея. /ЦВА, ф 1, оп. 1, а.е. 201, л. 314-326/

Такива настъпват и в железопътния транспорт. През 1928 година железопътната мрежа на страната се увеличава със 140 км и възлиза общо на 2 859 км, а количеството на товарните и пътническите превози нараства съответно на 3 684 хил. тона и 9 123 000 души. Според разписанието за тази година по железопътната линия София – Мездра се движат 32 влака дневно, а по линията София – Пловдив – 30. Този ръст изисква и съответното увеличаване на персонала, обслужващ жп транспорт. /Военноинженерна библиотека, 1929, кн. 1- 2, с. 18-19/

Със Заповед № 10 от 1928 година на министъра на войната, Държавното железопътно училище е реорганизирано в железопътен полк, който има задача да подготвя средни и низши изпълнителски кадри за задоволяване мирновременните и военновременните нужди на железопътния транспорт.





1926 година. Учебни занятия в морзовата зала

Така Държавното железопътно училище престава да бъде самостоятелно учебно заведение към Министерството на железниците, пощите и телеграфите и се обособява като учебна дружина в състава на железопътния полк на Българската войска. Преминава в подчинение на министъра на войната. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 488, л. 13-14, 39-40; а.е. 487, л. 151; а.е. 494, л. 1/



Първият период от създаването на училището /1922 – 1928 г./ е време за неговото укрепване и развитие по възходяща линия. От него излизат много добре подготвени кадри, специалисти с обширни знания и професионални навици, със здрава дисциплина и голяма любов към железниците., което напълно съответства на издигнатия по това време лозунг „Железницата иска желязна дисциплина“. През този период постъпват шест випуска и успешно до 1928 година завършват три с общо 290 ученици, от които 90 чиновници по движението, 63 локомотивни машинисти, 58 влакови кондуктори и 79 надзиратели по поддържането на железния път. Във всичките випуски – от първи до шести, през този период за нуждите на железниците са подготвени 150 локомотивни машинисти, 184 чиновници по движението, 116 влакови кондуктори и 169 надзиратели по поддържане на железния път. Възпитаниците от тези випуски допринасят изключително много за успешното функциониране на Българските държавни железници.

Сред най-изявените възпитаници на училището в този период достигнали до високи постове са:

- Михаил Попов – заместник-министър на транспорта;
- Григор Върбанов – генерален директор на Българските държавни железници;
- Марин Баков – заместник-генерален директор на ДСО „БДЖ“;
- Петър Диков – заместник-председател на СНС и главен съветник в Министерството на транспорта;
- Генерал-майор Анев командир в Българската войска;
- Иван Илиев – заместник-директор на железопътното училище и
- Иван Георгиев – началник на катедра „Експлоатация на железопътния транспорт“ и преподавател в железопътното училище.



24 май 1928 г. - Парад на Държавното железопътно училище пред културния дом на Българската войска

### **ПРИЕМ НА УЧЕНИЦИ В ПЪРВИТЕ ТРИ ВИПУСКА НА ДЪРЖАВНОТО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ**

**/1922-1924 г./**

№ по ред	Наименование	Първи випуск-1922 г.			Втори випуск-1923 г.			Трети випуск-1924 г.		
		Среден отдел	Профес. отдел	Общо	Среден отдел	Профес. отдел	Общо	Среден отдел	Профес. отдел	Общо
1.	Кандидати	208	490	698	75	221	296	74	332	406
2.	Отпаднали по медицински причини	83	399	482	15	98	113	15	225	239
3.	Допуснати до конкурсен изпит	125	91	216	60	123	183	60	107	167

4.	Успешно положили изпита				34	35	69	29	30	59
5.	Приети	112	91	203	51	82	133	45	42	87
6.	План за приемане	120	80	200	100	80	180	70	70	140

## СИНДИКАЛЕН ДЕЕЦ И НАРОДЕН ПРЕДСТАВИТЕЛ

Хараламби Стоянов Златков



Хараламби Стоянов Златков е роден през 1889 година в гр. Трън. Той е известен деец на българското работническо движение, общественик, политик, народен депутат и редактор на вестник „Наши дни“.

Отрано се включва в работническите борби на българския народ. През деня върти колелото на пресата в печатницата, а вечер чете до късно на газовата лампа. Така протичат делничните му дни, докато на стената на община Трън не се появява голяма обява за приемане на школници в Железопътната дружина на Българската войска. Решението му е бързо и той напуска родния край, и поема пътя към казармата.

Хараламби Стоянов става железопътен войн. Като млад човек, жаден за знания и новости започва да овладява тънкостите на железопътното дело.

Израснал в семейство с леви убеждения и наклонности към перото много скоро започва да пише дописки във вестник „Железничар“. Под псевдонима „Бедний“ той взема активно отношение за несгодите на школниците в Железопътната дружина, грубото отношение на командирите и началниците към редовите воини, кражбите на малките порциони,

получавани от войниците и др. Вестник „Железничар“ се разпространява нелегално и допуските в него се четат с особен интерес, защото разкриват несправедливостта на съществуващия ред в държавата.

Завършвайки железничарската школа Хараламби Стоянов излиза не само като отличен железничар, но и подготвен за борба синдикален деец. Зареждат се напрежнати месеци за защита интересите на работническата класа. Професията му на железничар определя и полето на работа – профсъюза на железничарите.

Идва зимата на 1919 година. На 24 декември 1919 г. Общият работнически синдикален съюз организира в София голяма протестна демонстрация с искане за социални придобивки. Тази стачка остава в историята като Голямата транспортна стачка.



24.12.1919 година. Участници в транспортната стачка в София

По обяд на 25 декември 1919 г, чрез биене на станционна камбана и със звука на локомотивните сирени се обявява 6 дневна масова стачка в Горна Оряховица. Всички локомотиви се отправят към депо, вагоните остават по местата си, а чиновниците напускат канцелариите. След обявяване на стачката в село Калтинец, не далеч от Горна Оряховица се събират хиляди стачкуващи железничари. От историческите документи се говори за „република“ на стачкуващите железничари.



Стачкуващи железничари в село Калтинец, Горно Оряховско

Борбата за справедливост и повишени социални права на железничарите се ръководи от Панайот Цвикеф, Борис Богданов и стачен комитет начело с Хараламби Стоянов, Димитър Захариев, Христо Атанасов, Спиро Майсторов и др. Домът на Атанас Секеларов е превърнат в щаб на стачния комитет.

Стачката получава още по-голям размах, когато е обявена 6-дневна масова стачка. В подкрепа на стачкуващите излизат и работниците от захарните заводи в Горна Оряховица и занаятчиите от железничарския град. След 44 дни стачкуващите са принудени да прекратят стачката. Властта обявява мобилизация и стачкуващите са арестувани в казармите.

На 19 февруари в Разград Хараламби Стоянов апелира поражението да се приеме като временно, без отчаяние и разочарование.

След стачката по време на правителството на Александър Стамболийски, Хараламби Стоянов е избран за народен представител.

На 6 март 1925 година се обсъжда и гласува в Народното събрание допълнение към Закона за защита на държавата, който е в сила от януари 1924 г. до октомври 1944 г. От трибуната на Народното събрание Хараламби Стоянов изразява категорично несъгласие с някои от текстовете в него. Мрачните и трагични събития в страната довеждат до убийството на много революционни дейци. Хараламби Стоянов е единствения жив депутат, тесен социалист в парламента.

На излизане от Народното събрание, в една пресечна улица близо до Военния клуб, Хараламби Стоянов е застрелян от „уличен убиец“. В последствие се оказва, че това е поручик Тома Прендов. Същият е офицер от трета разузнавателна секция към министерството на войната и служи в дивизионната инженерно-свързочна дружина.

През 1954 година, вече като офицер от запаса Тома Прендов е обвинен за извършеното убийство през 1925 година.

Същата година се самоубива в дома си.

## **СЪРДЕЧНА СРЕЩА**

На 27 септември 1977 година в Полувисшия железопътен институт, петдесет и девет випускници от Първият випуск – 1922-1926 г. и Вторият випуск 1923-1927 год., провеждат среща по случай 55-години от завършването на Държавното железопътно училище. Вече ветерани, те разглеждат обновения район на Института, класните стаи и кабинетите, в които се обучават техните последователи, музея и организираната изложба на техническото и научно творчество на младите курсанти.

Всички тези голобради младежи през 1922 г., си дават среща в железопътния институт през 1977 г. Забележително мило и трогателно събитие, организирано от заместник-генералният директор на СО „Български държавни железници и началника на ПЖИ „Тодор Каблешков“ генерал-майор Григор Жотев.

С дълбоко умиление и насълзени очи, 70-80-годишните железопътни ветерани си спомнят първият учебен ден в училището, започнал на 29 октомври 1922 година, трудните условия на обучение, своите преподаватели и приятели. На трогателната другарска среща често се чуват фразите:

„Нямахме нормални класни стаи, учебни помагала, учехме под навеси и в неоплени стаи, спалните помещения бяха общи за много ученици. В същото време сме горди, че бяхме пионерите на техническия прогрес в Българските държавни железници. Горди сме, че имахме най-добрите преподаватели в София. Сравнение със сегашните условия за обучение не може да се прави. Институтът е като приказен дворец...“

„Институтът ни стана още по-мил, макар, че се разделихме с Българските държавни железници. Въпреки това за цял живот оставаме свързани с тях...“

„Ние учениците от Първи и Втори випуск на Държавното железопътно училище, за цял живот носим в сърцата си голямата любов към ковачницата на железопътни кадри...“

„Подарявам на Института, за да се постави в музея, малкото локомотивче, отлято в леляната на училището, което ми се падна на вечеринката през 1924 г. Пазя го над 55 години“ – заявява бившия ученик С. Пенев.



1929 година. Войници-ученици от Железопътното училище в състава на Железопътния полк

Примери на истинско родолюбие, на привързаност към железниците се забелязва на тази среща. Александър Мирчев служи в БДЖ четиридесет и девет години и три месеца. Пенсионира се на 1 януари 1977 година. През всичките тези години е влаков кондуктор, началник на влак, билетен

касиер и главен касиер на жп бюро. На срещата той заявява:

„Всяка длъжност изпълнявах с желание. И сега мисля и боля за железниците, но възрастта ми си казва думата...“

„Аз лежах най-много и най-често в ареста – споделя Асен Атанасов – за скъсано копче, за закъснение в строя. В отпуск почти не излизах. Бях немирен. Но войник без лудории не може да живее. Служих в железниците 37 години без нарушения. Едно е войникът в казармата, друго е човекът в работата...“ – заключава философски бай Асен.

„Аз съм първият тежкотоварник в железниците...“ – обажда се Дончо Дончев.

„Аз бях на времето най-старият студент в България. Чак през 1946 година започнах да уча като железничар и не прекъсвах да работя в железниците... – добавя енергичния архитект Георги Д. Кръстев, организатор на срещата – Пожелавам на младите курсанти като ветераните да любят железниците, да се учат и станат майстори в своята специалност ....И след петдесет години да се срещат като нас“

Офицерът от запаса генерал Христо Стойков – народен представител, командир и възпитател на ветераните също присъства на срещата на своите възпитаници. Той знае и разказва цялата 55-годишна история на железопътното училище, интересни неща от живота на капитан Георги Кротнев, първият секретар на създаденото през 1922 г. Държавно железопътно училище. Разкрива и неизвестни подробности за зловещото убийство през 1925 г. на любимеца на учениците, сегашните ветерани.

Колко много помнят и са запазили мили спомени от историята на училището тези беловласи ветерани. И как по човешки искрено се радват един на друг, на сегашните млади курсанти, на обновеното и осъвременено учебно заведение. И трогателно си обещават отново да се срещнат пак тук след пет, десет, а защо не и след двадесет години....



1977 година. Ветерани от випуск 1922-1926 г. разглеждат музея на Института

## 2. ДЪРЖАВНО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ КЪМ МИНИСТЕРСТВОТО НА ВОЙНАТА /1928 – 1945 г./

Политическата обстановка в Европа към края на 20-те години на XX-ти век сериозно е променена. Клаузите на Версайските мирни договори по отношение на загубилите Първата световна война, постепенно отпадат.

За България започва процес на преодоляване на продължителната политическа изолация след Ньойския договор. Правителството на Андрей Ляпчев се стреми да възстанови военната мощ на страната, като отхвърля постепенно наложените ограничения. /История на България, С.,1993, с. 614-615/.

През 1928 година Министерството на войната извършва структурни промени в строежа на българската войска. Съществуващите осем пехотни полка се разгръщат в дивизии, а военно-инспекционните области – в армейски щаботе в София, Пловдив, Варна и Плевен с по две пехотни дивизии във всяка област. /ЦВА, ф.1, оп. 1, а.е. 201, л. 314-326/.

Техническите части също се възстановяват на базата на съхранените полувоенни структури.

В тази връзка със строго поверителна Заповед № 10 от 1928 г. на министъра на войната, Държавното железопътно училище е реорганизирано в Железопътен полк. В състава му влизат две дружини /експлоатационна и строителна/, учебно-техническа част /железопътно училище/ и други служби и подразделения.Общо личният състав на полка възлиза на 553 военнослужещи и 85 чиновници. /ЦВА,ф. 1653, оп. 1, а. е. 488, л.13-14/

Основа за формиране на експлоатационната дружина е част от командния кадър на Средния отдел на училището, а на строителната дружина – от Професионалния отдел.

Към края на октомври 1928 год. училището напълно се военизира. В заповед на директора № 26 / 23. 10. 1928 год. се нарежда: „От утре ,24 того,при отношенията помежду си началствующите лица от училището, както и учениците към своите началници, да се титулуват с военните си чинове ...“ /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 488, л. 39/ Следващите заповеди се подписват от командира на Железопътния полк./Заповед № 29/30.11.1928 г. на командира на Железопътния полк/.

Учебно-техническата част, която всъщност е железопътното училище, съставлява отделна дружина в състава на Железопътния полк, със запазена структура и щатен команден и преподавателски



състав от 39 човека. Броят на учениците в двата отдела – Среден и Професионален – зависи от ежегодните нужди от железопътни специалисти за Българските държавни железници.

14

№ 1225  
за Железопътния полк за 1928/29 год.

Именна книга на учениците	Среден						Професионален				Среден			Професионален		
	Математика	Физика	Химия	Естествознание	История	Музика	Математика	Физика	Химия	Естествознание	История	Музика	Рисунък	Танец	Музика	Рисунък
I. Общо от учебн.																
/ Среден отдел	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
/ Професионален отдел	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
в общо	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
II. Учебно-педагог.																
/ Среден отдел	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
/ Професионален отдел	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
в общо	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
III. Строително-педагог.																
/ Строително-педагог.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
/ Строително-педагог.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
в общо	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
всичко по учебн.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
всичко по педагог.	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
всичко по строително-педагог.	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
всичко по общо	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

ИЗДАВАЩА СЕ - ДИРЕКТОРАТ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИТЕ КОМАНДИ

№ 1225

Щат на железопътния полк за 1928-1929 г.

С извършената реорганизация командирът на железопътния полк се явява същевременно и директор на Железопътното училище. Променен е изцяло статутът на училището. Полувоенната форма на обучение е заменена с напълно въведен казармен режим и с военна униформа на учениците. Изменя се срокът на обучение от 4 на 3 години /две г. - теория и една г. - практика/, повишава се образователния ценз при постъпване в училището: в Средния отдел – със завършено средно образование, а в Професионалния – със завършен V-ти гимназиален клас. Запазват се специалностите за Средния отдел – станционна и машинна и за Професионалния отдел – превозна и строителна.

Първият випуск, обучаван по новата учебна документация, е 7-ми випуск, приет през учебната 1929/1930 г.

Промените в статута на Държавното железопътно училище довеждат и до промени в неговия команден състав. Съгласно заповед № 22 от 13 септември 1928 год. директорът полковник Милевои Стефанов Бакърджиев е назначен в Пловдивския военен гарнизон и предава длъжността на новия командир на Железопътния полк – полковник

В строго поверителна Заповед № 70/22.09.1928 г. полковник Милевой Бакърджиев обявява своето напускане на училището доста подробно и емоционално. В точка 10 на заповедта, той казва: „.....Училището даде на Българските държавни железници до сега два випуска от свои възпитаници на брой общо 224 човека, а погредени по специалности: 46 машинисти, 70 чиновници по движението и търговската служба, 58 кондуктори на влакове и 50 надзиратели, със службата и поведението на които, училището може да се гордее. До края на този месец предстои да излезе и третия випуск от 17 машинисти, 20 чиновници по движението и търговската служба и 29 надзиратели по постройките и поддържането, или всичко 64 човека, които завършват училището с много добър успех...“ /ЦВА, ф. 1563, оп. 1, а.е. 488, л. 38-39/

Реорганизацията в училището довежда и до промени в организацията на учебния процес. Завишените образователни изисквания при постъпване в училището, довеждат и до основно преработване на учебните планове и програми. За обучението в Средния отдел не се изисква изучаване на общообразователни предмети с изключение на западен език за станционната специалност, а общотехническите дисциплини и в двете специалности – станционна и машинна – са сведени до минимум.

Подобно е положението с обучението и в Професионалния отдел, където е запазен само общ курс по математика за двете специалности и изучаване на западен език в превозната специалност. Часовете по специална подготовка също са намалени.

Като извод може да се направи заключението, че премахването на общообразователните предмети и намаляване на учебното време за специалната подготовка с 30,4 процента, води до занижаване на общото ниво на подготовка на учениците. Производственият стаж в железниците, който съставлява една трета от целия срок на обучението, също е подценен. За сметка на това военната подготовка е изведена на преден план и учениците са приравнени по подготовка на войниците в Българската войска. За тази цел войници и ученици изучават военно дело, топография, фортификация, технически бойни средства, картечно дело, военни устави, тактика на боя.

Шест часа седмично всички класове от железопътното училище водят занятия и по „физическо и нравствено възпитание „ / ЦВА,ф. 1653, оп. 1, а. е. 494, л. 16 /. Никакви промени в официалните нареждания по занятията не се позволяват без разрешение от Министерството на войната.

Извършените промени в училището съвпадат с общата икономическа криза в света, която засяга и нашата страна. Железниците, които са своеобразен барометър за състоянието на националното стопанство,

силно са засегнати от икономическата криза. Рязко намалява интензитетът на пътническите и товарните превози, а разходите за единица превозена продукция многократно се увеличават. Това дава отражение и върху дейността на железопътното училище. Учебната 1928/1929 г., първата след извършената реорганизация, е обявена за нулева, т.е. няма прием на нови ученици, а от 1929 до 1935 г. приемът за отделните специалности се осъществява през година и в намален състав. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 505, л. 40-41/.

Поради икономическата криза обемът на пътническите и товарните превози по железопътния транспорт намалява съответно с 27 и с 8 процента. Някои випуски на железопътното училище дълго време чакат за назначаване на работа в БДЖ. По този повод вестник „Железопътен чиновник „ № 20, 15 окт. 1932 год. пише: „Осми випуск станционери чиновници по движението и търговската служба, един от най – силните на жп училище, е оставен в безсрочен отпуск поради липса на ваканции. Випускът е от 30 души, необходимо е да се използват...“ По- късно същият вестник отново поставя въпроса: „...Жп училище подготвя за станционери чиновници всеки две години по 30 души, което според нас е нормално число. Двадесет и пет души не са назначени една година след уволнението им. Защо? 25 души с голям ентузиазъм, но с разбити надежди...“ / Железопътен чиновник, № 8, 15 апр. 1933. /

В Железопътният полк са извършени нови кадрови промени. Със Заповед № 47/01.04.1931 г. на министъра на войната, полковник Илия Сарълиев преминава на служба в Министерството на войната и за командир на жп полк е назначен полковник Борис Колчев, който е и директор на Железопътното училище. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 521, л. 43-44/.

По това време Железопътният полк и железопътното училище са поставени на двойствено подчинение. От поверителна Заповед № 13/30.11.1934 г. по Инженерни войски и Заповед № 39/30.11.1934 г. на командира на жп полк се разбира, че Железопътният полк в учебно-техническо отношение преминава на подчинение на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, а организационно си остава към Инженерни войски. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 528 и Заповеди №№ 12/1937, 13/1937 и 39/1937 г./

Това е ново, особено положение, в което се поставя една войскова част. Същото е продиктувано от нуждата за по-пълна съгласуваност в обучението на изпълнителски кадри за железниците. Министерството на железниците, пощите и телеграфите и Българските държавни железници са натоварени с непосредствената отговорност за подготовката на обучаемите.

Друго обстоятелство, довело до тази промяна, са засилените функции на Железопътният полк и железопътното училище по отношение на обучението на изпълнителските кадри за железниците и повишаване

на тяхната квалификация. В полкът функционира двугодишна школа за подготовка на нисш персонал: телефонисти, стрелочници, огняри, водоснабдителни, подкладвачи, промилавалчици, спирачи, пикьори, надзиратели на чети, кантонери, дърводелци, сонеристи и мостоваци. /ЦВА, ф. 1653, ап. 1, а.е. 487, л. 109/

Започват да функционират и краткосрочни курсове за повишаване квалификацията на ръководния и средния изпълнителски железопътен персонал. Първият курс е проведен от 9 януари до 30 март 1935 г. В него се обучават последователно всички началници на гари и чиновници по движението и търговската служба с прослужено време от 10 до 16 години. На края на обучението се провеждат изпити. Въз основа на показаните резултати се съставя ново старшинство на железопътните служители. През тези курсове преминават по-голяма част от началниците на гари, чиновниците по движението и търговската служба, началниците на влакове, локомотивните машинисти, пикьори и надзиратели по поддържането и постройка на жп линии.

Основната тежест по разнообразната учебна дейност в Железопътния полк се поема от персонала на железопътното училище, а жп полка се явява като единен учебен център за Българските държавни железници.



О.з. полковник Васил Босев – войник от двугодишната школа на железопътното училище, по-късно преподавател във Военна академия „Г. С. Раковски“

Съгласно поверително Предписание №141/10.05.1935 г. на инспекторът на Инженерни войски, полковник Никола Данаилов напуска полка и за командир на Железопътния полк е назначен Петър Петрунов, а след една година, от 11 юни 1936 г. – полковник Никола Христов. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 533; Заповеди №№ 39/30.11.1934г и 25/14.05.1935 г. на командира на Железопътен полк/.

Железопътният полк получава бойно знаме, връчено лично от цар Борис III на 6 май 1937 година на командира на полка полковник Никола

Христов. Във връзка с това събитие той поздравява личния състав, като казва: „...Като го предавам на знаменосеца, пожелавам всички сегашни и бъдещи чинове на полка – от полковника до редника, да запишат в свещените гънки на това знаме най – вярна, предана, възторжена и полезна служба на Отечеството. Под неговата сянка в полка да се възпитат българските синове в ония добродетели, които правят войската ни мощна и способна на велики дела ...“ Първият знаменосец на жп полк е фелдфебел Л. Варимезов от железопътното училище. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 550 и 558, л.1/.



Цар Борис III – машинист I клас

На времето всеки монарх трябвало да усвои някакъв занаят, освен, че по рождение бил аристократ. Изборът на Борис III бил да стане машинист – първи машинист сред жепейците. Той оставял двореца, за да се потопи в неподправените аромати на смазка, пара и пушек .

Монархът спазва закона, изкарва редовния курс, взема изпита с отличие и получава диплома за машинист първа класа. Тапията му дава право да управлява пътнически влакове. Никога не е допуснал инциденти! Ето разказа на един очевидец: „...Една вечер някой пусна слуха в казармата, че с влак от София през Търново-Сеймен за Ямбол ще пристигне цар Борис III. Войниците виждат машиниста, облечен в кожена куртка, с каскет и гаечен ключ в ръката. „Неговото слабо лице и дълъг нос ми се сториха познати“ – допълва очевидецът. Но началникът на гарата соннато казва: „Карай, разписание гониш, драги!“ Машинистът изпълнява командата, надува свирката, маха с ръка и потегля. „...Братлета, та това е самият цар“ – казва един от присъстващите. Началникът потвърждава, а те го питат защо го е смърлил. „...На нас началството ни е заповядало, да не го познаваме“ и да се отнасяме така, както към редови машинист“, казва жепеецът. / Текст: Росен Тахов, снимка: архив на автора /.

Цар Борис III е инициатор и за построяването през 1926 год. на единствената по рода си на Балканите теснолинейна железопътна линия Септември – Добринище, или т. н. „дековилка“ по името на създателя на тесните междурелсия Пол Дековил. Харесал тази част на красивата ни страна, а историята започва през 1916 год., когато

долината на Чепинска река е избрана за построяването на теснопътна железница. Монархът внесъл и първия локомотив от Германия. Без никаква техника или механизация хората построяват теснолинейката с мечтата тя да тегли напред тяхното бъдеще...

През 1938 година за командир на Железопътния полк и директор на училището е назначен полковник Георги Христов Лекарски. / ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 558; Заповед № 21/10.03.1938 г. на командира на жп полк/.

От учебната 1935/1936 г. се осъществява прием по всички специалности, но с ограничение – всяко класно отделение във всички специалности да е в границите от 15 до 30 обучаеми. Това положение постепенно се променя с нарастване на броя им с приближаване на Втората световна война. Най-голям прием в училището се осъществява през военния период 1941 – 1944 г.

Изследването на динамиката на развитието на железопътния полк и железопътното училище през периода 1922-1938 год. показва, че темповете на измененията в тяхната щатна структура, функции, комплектуваност с личен състав, организация на учебно-възпитателния процес и др. са в пряка зависимост от тези на нарастване на железопътната мрежа, интензивността на товарните и пътническите превози, вижданията на Министерството на войната за военновременното използване на железопътния транспорт и мястото на железопътните подразделения в него.

Към края на 40-те години на ХХ век / 1936-1938 г./ железопътният транспорт в България се развива значително. С бързи темпове нарастват количеството на превозените товари и абсолютния брой на пътувалите пътници. Така например през 1937 год. количеството на превозените стоки надминава 3815 хил. т. Това е най-голямото годишно количество стоки, превозено по нашите железници през периода 1888-1938 год. През 1937 год. абсолютния брой на пътувалите пътници надминава цифрата 10 млн. и 170 хиляди.

Тези успехи биха били немислими без значителната учебно – възпитателна работа, провеждана в железопътния полк и железопътното училище по подготовката на средни и нисши изпълнителски кадри за нуждите на железопътния транспорт. Не е без значение фактът, че през периода 1922-1938 год. те подготвят за нуждите на БДЖ 1828 железопътни специалисти.

Анализът на ефективността на военнообразователния и учебно-възпитателния процес в железопътното училище през посочения 17-годишен период дава основание за няколко изводи:

Първо – През този период железопътният полк и училището осигуряват възходящи темпове на нарастване броя на специалистите, постъпващи в службите на БДЖ. Така например в отделение „Движение“

през 1930 год. те нарастват с 32,48 процента в сравнение с 1920 год., а през 1938 год.-с 32,70 процента на базата на 1930 год. Подобна е тенденцията и в „Машинно отделение“ на БДЖ, където тези темпове възлизат съответно на 34,47 процента за 1930 год. и 36,35 процента през 1938 год.

Второ - Железопътният полк и железопътното училище гарантират в общи линии кадровото осигуряване на железопътния транспорт през разглеждания период и създават нормални условия за неговото функциониране. Въпреки, че възможностите им са по-големи, не бива да се забравя и отрицателното влияние на икономическата криза и породените от нея ограничения в приема през периода 1929- 1936 год. Именно ограниченията в приема за тези осем години са една от съществените причини за непостигане на още по-високи темпове в увеличаването на броя на железопътните специалисти. Това положение се изменя през 1939 год. и в следващите години, когато във връзка с все по-нарастващата военна опасност, приемът в железопътния полк и в железопътното училище чувствително нараства.

Трето - Количеството на подготвените в училището квалифицирани железопътни кадри е в пряка зависимост и от темповете на нарастване на дължината на железопътните линии. През периода 1890- 1930 год. дължината на железопътните линии се е увеличила 7,8 пъти, а средния брой на персонала за експлоатация на 100 км жп линия е нарастнал 2,3 пъти. През 1890 год. дължината на железопътните линии е 372 км, а през 1930 год. - 2898 км. На 100 км жп линия се пада средно персонал: 1890 год. - 255 човека, а през 1930 год. - 583 човека / вж. Табаков, В. Железничен персонал - Юбилеен сборник 50 години държавни железници в България /1888 - 1938 год./, с. 170/. Това съотношение дава основание да се приеме, че увеличаването на относителния брой на завършилите железопътното училище и нисшите жп специалисти от дружините на полка до 1930 год. върви почти равномерно и естествено. За времето от 1930 до 1938 год. дължината на железопътните линии се увеличава с 15,7 процента, а общото количество на железопътния персонал едва със 7,8 процента. Вследствие на това количеството на железопътните специалисти средно на 100 км жп линия се намалява нецелесъобразно от 583 човека през 1930 год. на 544 за 1938 год., или с 6,7 процента.

От тези данни може да се направи изводът, че от 1930 год., а може би и още по-рано, персоналет на железниците не отговаря на съответното увеличение на дължината на експлоатираните жп линии. Проучването на изследвания период показва, че в България на един километър жп линия се падат 5,24 души железничари, докато в Германия те са 12,14 души. /Табаков, В. Пос. статия, с.172-173 /

Четвърто - Анализът на професионалната реализация на завършилите железопътното училище и школата към него показва, че производителността на труда им се увеличава непрекъснато. В сравнение с 1920 год., през 1936 год. средно на един железничар тя

нараства 1,6 пъти. Като тенденция това е добре, но ако се направи сравнение с някои водещи по това време страни, каквато например е Германия, ще се види, че производителността на труда на кадрите на железопътното училище е 2,13 пъти по-ниска от тази на техните колеги от Германия. Данните по категоричен начин показват, че не са осигурени всички предпоставки за пълноценна реализация на кадрите и най-рационално използване на труда им. Така например за превоз на един влак на разстояние 1000 км в Германия използват труда на 0,85 души железничари, а в България – на 1,42.

Не бива да търсим причините само в незадоволителната професионална квалификация на кадрите, обучавани в железопътното училище и недостатъчно високата ефективност на военнообразователния процес. Някои от тях са много по-дълбоки и се коренят най-вече в незадоволителната степен на внедряване постиженията на научно – техническия прогрес в железопътния транспорт, неблагоприятните трудови и социални условия за експлоатация на железопътните линии и ниската /под екзистенциалния минимум/ заплата на железопътния персонал. / Табаков, В. Пос. статия, с.170-174, 197 /

В края на четридесетте години на XX век човечеството навлиза в периода на изключително бурни събития. Общата криза на капитализма, започнала от Първата световна война и Октомврийската революция в Русия 1917 год. довеждат до сериозни конфликти и големи социални сътресения. Мирните договори, сключени във Версай, Сен Жермен, Трианон, Севър и Ньой, създават определени предпоставки за нова историческа драма на човечеството. Известният английски историк Джон Чарлз Фулър отбелязва:

„...Под грохота на оръдейните салюти беше погребана Първата световна война и зачената Втората...“

Новото преразпределение на света в ущърб на някои държави създава условия за неудържимо разпалване на реваншизма.

През март 1938 год. Германия анексира Австрия, а една година по-късно, през март 1939 год. заграбва Чехословакия. На 1 септември 1939 год. хитлеристката армия нахлува разбойнически от север и запад в територията на Полша. С това започва Втората световна война 1939 -1945 год.

На 1 март 1941 год. България преотстъпва територията си за нуждите на германските войски, воюващи срещу Гърция /операция „Марита /ЦВА ,ф. 1653, оп. 1, а. е. 578/.

В тази връзка още на 1 февруари 1941 год. БДЖ създават военновременно мобилизационно формование – Железопътни войски на БДЖ, в което служат мобилизирани железничари. Състои се от



управление, интендантство и три железопътни дружини, дислоцирани в София, Пловдив и Горна Оряховица, и три отделни железопътни роти. Предназначението им е да обслужват военните железопътни композиции и да поддържат железопътните линии в бъдещите нови граници на страната. / ЦВА, ф. 1564, оп.1, а. е. 1, л.1, а.е.529, 572 и 578 /

Сериозни структурни и количествени промени настъпват и в железопътния полк. В сравнение с 1940 год. неговия личен състав нараства почти 2,3 пъти. Увеличението касае главно войнишкия състав и промяна в структурата на железопътното училище, където се сформират четири роти – машинна, станционна, превозна и строителна.

В изпълнение на разпореждане на Щаба на войската от 1 март 1941 год. железопътния полк мобилизира военновременните си формирования и развърща Управление Железопътни войски. За негов началник е назначен командирът на железопътния полк полковник Георги Лекарски. От 26 юни 1941 год. то е на гарнизон в Ксанти. / ЦВА, ф.1653, оп. 1, а. е. 529 и ф.2565, оп. 1, а.е. 1, л.1,115/

След окупирането на Югославия /18 април/ и Гърция /Юни 1941 год./ хитлеристкото командване предлага българската войска да заеме Вардарска Македония, Поморавско и Беломорска Тракия. На 19 и 20 април 1941 год. българските войски новлизат в тези територии.



*Цар Борис III говори пред войници от железопътното училище*

България като съюзник на Германия има възможност да разшири своята територия. Към българските земи са присъединени отнетите по силата на Ньойския договор територии от Беломорска Тракия и

Вардарска Македония. Увеличава се дължината на железопътната мрежа на страната с около 1000 км. Това води до нарастване на нуждите от изпълнителски кадри за жп транспорт. През 1941 година в железопътното училище постъпват за обучение два випуска – единият през м. март, а другият през м. септември.

През следващите години приемът се извършва само през септември, но също в завишен контингент.

Общата численост на специалностите възлиза на: машинна – 222 човека, станционна – 282, превозна – 143 и строителна – 259, всичко 906 човека, срещу 157 обучаеми, приети през 1939 г.

Възникналият голям недостиг на експлоатационен персонал налага да се търсят допълнителни форми за подготовка на железопътни специалисти. Успоредно с редовния прием в училището се осъществява и приемането на младежи със завършено средно техническо образование, за подготовка на локомотивни машинисти, чийто срок на обучение е съкратен на 24 месеца.

Кадрите, подготвени по тази военновременна краткосрочна учебна форма, са използвани по време на Втората световна война, но някои остават и на постоянна служба в БДЖ и след войната.

Личният състав на железопътния полк нараства от 1746 човека през 1941 год. на 2534 – през 1942 и на 2556 – през 1943 год. /ЦВА, ф.1653,оп.1, а. е. 578/



*Владимир Стефанов Дачев /„Странджата“/ – възпитаник на двугодишната железопътна школа – помощник-машинист и машинист на парен локомотив*

Макар и съществувал 13 години след 1928 г., статутът на Държавното железопътно училище формално не е узаконен. Едва през 1941 година, 25-то обикновено Народно събрание на свое заседание на 20 февруари приема нов закон за жп училище, утвърден с Царски указ № 8 от 3 март 1941 г./Държавен вестник, бр. 55/1941 г, Указ № 8/.

Държавното железопътно училище се запазва като подразделение на Железопътния полк. Основната задача на училището по новия закон остава непроменена – „...Да подготвя личен състав за ведомството на Главна дирекция Български държавни железници: локомотивни машинисти, чиновници по движението и търговската служба, кондуктори по влаковете и надзиратели по постройка и поддържане на жп линии...“ Утвърждава се и подчинеността му към Министерството на войната, като „...организацията и съставът на училището в мирно и военно време се урежда в съответните закони и щатове...“

Законът предвижда преподавателите и лекторите в училището да имат завършено висше образование, с което се издига статутът на педагогическите кадри.

На завършилите Средния отдел се признава – за чиновниците по движението и търговската служба – „...полувисше специално железопътно образование“; за локомотивните машинисти – „...полувисше техническо образование“. Завършилите двете специалности на Професионалния отдел – превозна и строителна – придобиват „...средно специално железопътно образование“.

По отношение на получаваното образование в Държавното железопътно училище, законът действа с обратна сила и се отнася за всички завършили училището след 1928 г. По силата на постановление, залезнала в чл. 10 от закона, Държавното железопътно училище по същество придобива неофициално статут на „...полувисше учебно заведение...“.



1939 год. Войници от железопътното училище отбелязват 63-годишнината от гибелта на Христо Ботев

На завършилите железопътното училище първи по успех, в член 12 законът предвижда съответни поощрения:

- първенците в специалността чиновници по движението и търговската служба – да следват на държавни разноски във Висшата търговско-финансова академия в България или да проведат едногодишна специализация в службите по „Движение“ и „Търговска“ в чужда, добре уредена железопътна администрация;

- първенците в специалностите „локомотивни машинисти“, „кондуктори по влаковете“ и „надзиратели по постройка и поддържане на жп линии“ – да проведат едногодишна специализация в службите по специалности в чужда, добре уредена железопътна администрация. /ЦВА, ф.1, оп.5,

а. е. 590 /

Приемането на ученици, програмите по тяхното обучение и всички въпроси по учебно-възпитателния процес се уреждат в Правилник към закона. Същият се изработва „...в съгласие с Главна дирекция БДЖ и се одобрява от министрите на войната и железниците...“

Законът определя Държавното железопътно училище като единствен център за подготовка на железопътни специалисти: „...Главната дирекция на Българските държавни железници попълва с личен състав службата по БДЖ, само от завършилите жп училище за длъжностите, които последно е подготвяла...“ Само при крайна нужда този принцип може да бъде нарушен.

От 1 март 1941 година е създадено Управление на Железопътни войски /УЖВ/, което съществува няколко месеца /през мобилизационния период в Българската войска/ до 1 август 1941 г. /ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а.е. 1, л. 1/ През това време в железопътното училище се разкриват нови класни отделения за подготовка на кадри за военновременните формирования на железопътни войски. В пет класни отделения се обучават 877 запасни по специалностите:

- машинен клас – помощник-локомотивни машинисти;

- тракционен клас – огняри, шлосери, котляри, стругары, промивалчици, ревизор вагони, леяри и водоснабдителни;

станционнно-превозен клас – чиновници по движението, телеграфисти, началници на влакове и кондуктори;

- клас движение – маневристи, стрелочници, спирачи и железопътни телеграфисти;

- клас поддържане – надзиратели, старши работници по постройката и поддържането на железопътните линии и контейнери.

/ ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 578; Заповед № 11/27.01.1941 г. на командира на жп полк /



1940 година. Войници от Държавното железопътно училище на практическо обучение в Дервенския проход

През 1941 година полковник Георги Лекарски преминава на служба в Министерството на войната, а за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище е назначен с царски Указ № 111/25.11.1941 г. полковник инж. Симеон Петров Дейнов. /ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 579; Заповед № 128/18.12.1941 г. на командира на жп полк/

Като оценява особеностите на службата в железопътния полк и училището и спецификата на железничарската професия, където грешките и пропуските са свързани с изключително тежки последствия, в началото на 1942 год. командването обръща сериозно внимание на предварителното изучаване на индивидуалните качества на военослужещите и тяхната биологична способност за служба в Железопътни войски и БДЖ. За тази цел се правят специални психологически изследвания и прегледи на войниците и кандидатите за обучение в училището. Способностите им се оценяват чрез полагане на изпит за памет и внимание, разсъдък и скорост на психическите процеси. По специална методика и в зависимост от показаните резултати обучаемите се разделят на 6 степени за умствено развитие и пригодност за служба в БДЖ, като най-висока е шестата степен.

На 4 октомври 1942 година железопътното училище празнува 20-годишнината от своето създаване. На тържественото честване присъстват: инж. Васил Рагославов – министър на железниците, пощите и телеграфите, генерал Никола Христов – представител на Министерството на войната /бивш директор на жп училището/, Борис Колчев – главен директор на Българските държавни железници /един от създателите и бивш директор на жп училището/ и други представители на обществеността. Честването съвпада със завършването на 17-ти випуск на училището.

В поздравителното си слово Борис Колчев заявява: „...Високо ценейки големия дял и заслуга на железопътното училище в изграждането на железопътното дело в нашето отечество, Главната дирекция на Българските държавни железници горещо благодари на всички господа директори, преподаватели и инструктори за положените от тях усилия и труд, както и на излезлите от училището негови възпитаници от 16-те випуска, които така умело и почтено приложиха по железопътната мрежа познанията си, придобити тук, в тая Алма Матер на нашето железничарство...

Драги випускници, нашите родни железници Ви приемат днес с отворени обятия и със синовна любов! Предайте се с цялата си душа и сърце на тая тежка служба – тежка, но славна, за която тук Вие сте посветили цели 3 години, за да се подготвите. Нека в изпълнението на Вашата бъдеща служба проличи явно и безспорно онова здраво военно възпитание и дисциплинираност, в което сте били възпитавани и обучавани в тая свещена сграда...“ /Колчев, Б., Слово в железопътното училище по случай 20-годишнината му. Вестник „Железопътен подем“ бр. 3, 15.10.1942 г./



*Стажанти на гара Рила на път за Кочериново след посещение на Рилския манастир и трасето, 1942 г.*

Напътствия към випускниците отправя и директорът на училището полковник Симеон Дейнов: „...Днес Вие напущате казармата-училище и отивате чиновници по Българските държавни железници. Службата на железничаря е тежка, но Вие я познавате всестранно, обикнахте я, а службата носена с любов и знания, се носи леко...“ /вестник „Железопътен подем“, бр. 3, 15.10.1942 г./

Към края на февруари 1944 год. личният състав на полка е увеличен със 175 човека и наброява 2731 военослужещи и чиновници, от които: офицери – 51, подофицери – 74, чиновници – 46 и войници – 2560.

През април 1944 год. железопътният полк извършва мобилизация и попълва военновременния състав на всички поделения. /ЦВА, ф.1653, оп. 1, а. е. 624, л.2 /

В началото на май се сформира Управление Железопътни войски със седалище на щаба в Бояна. За негов командир е назначен командирът на железопътния полк полковник Симеон Петров Дейнов ./ЦВА, ф.2565, оп.1, а.е. 4, л.1 ,6 /

От 9 юни 1944 год. Щабът на войската поставя Железопътни войски под свое подчинение. /ЦВА,ф.2565, оп. 1, а. е. 4,л.1 /. Инспекторът на Инженерните войски остава само началник в техническо отношение, както е в армейските инженерни полкове. През септември 1944 год. командирът на Железопътни войски при Главното командване полковник Симеон П. Дейнов е назначен за главен директор на железниците. /ЦВА, ф. 2565, оп. 1, а. е. 4, л.165/. С Регентска заповед № 156 /1944 г. за началник на Железопътни войски и директор на железопътното училище е назначен полковник Джендо Жечев Тодоров.

Нуждата от средни изпълнителски кадри продължава остро да се чувства. През учебната 1944-1945 год. в училището са приети 409 ученици, от които в машинната специалност – 82, в станционната – 175 и в превозната – 152. Приемът се извършва чрез конкурс с полагане на състезателен изпит по три предмета: български език, математика и западен език – френски или немски. Начинът на провеждането на конкурсните изпити е определен със заповед на командира на Железопътни войски при ред, осигуряващ пълна анонимност, а темите за изпитите се определят от Министерството на народното просвещение. /ЦВА,ф. 2565, оп. 1, а. е. 4 /

В резултат на извършените през време на войната бомбардировки над столицата някои казармени сгради на железопътния полк са разрушени, а други – повредени. Недостигът от помещения за класни стаи, кабинети, лаборатории и домакински нужди е много голям и това създава сериозни затруднения в работата на железопътното училище.

Обявяването на мобилизацията /19 септ. 1944 г./ заварва Железопътни войски почти напълно мобилизирани в състав: щаб ,експлоатационна железопътна група с командир майор Петър Станков Спасов /1532 човека/, строителна железопътна група с командир майор Драгомир Асенов Васев /1452 души/, общовойскова мостова железопътна рота под командването на капитан Михаил Манолов Георгиев /650 военослужещи/, въздушно – възжена рота – с мобилизиран само офицерски състав. /ЦВА,ф. 2565, оп.1,а.е. 4, л.1 /

Задачите на Железопътни войски в заключителния етап на Втората световна война са да възстановяват разрушените и да поддържат съществуващите железопътни линии и съоръжения, да строят нови и да организират експлоатацията им в театъра на военните действия. Дейността им се ръководи от отдел Пети на щаба на Главното командване с началник полковник Васил Петрунов.

През целият период на войната Железопътни войски възстановяват

за 165 денонощия 49 моста с различна големина ,48650 м железен път и 12 други съоръжения .Заедно с органите на БДЖ съсредоточават 32,1 процента от личния състав и стрелковото въоръжение, 33,7 – от конете, 41 – от колите и 36,1 процента от артилерийското въоръжение на българската армия. //ЦВА, ф. 25,оп. 5,а. е. 14, л. 96-103 /.

Приносът на Железопътни войски в заключителния етап на Втората световна война е отбелязан в Известие № 50 от 22 април 1945 год. за действията на Първа българска армия и в Известие на Главното командване № 125 от 23 април 1945 год. В известието на Първа българска армия се казва: „...През време на досегашните настъпателни действия на армията особено се отличиха командваните от майор Васев и неговия помощник – командир Стоядинов жп части. При денонощна работа, често под огъня на противниковите минохвъргачки и артилерия, те възстановиха жп движение в един голям участък, с което осигуриха непрерывна връзка между тила и близкия фронт на армията – връзка от жизнено значение за войските...“

За участието си през втория период на войната 11 железопътни воители са наградени с Военния орден „За храброст-четвърта степен“, а 97 – с югославски ордени и медали .

Четиридесет и двама загиват геройски и безследно изчезват по бойните полета на Югославия и Унгарската пуста. /ЦВА,ф.39,оп.3,а.е. 75, л.21-24,32 и ф.2565,оп.1,а.е.4, л.258 /

В изпълнение на министерска заповед № 256, 24 юли 1945 год. от 1 август Железопътни войски започват демобилизация и преминават към мирновременния си състав. Железопътният полк е подчинен на инспектора на Инженерни войски и има следния щат: щаб, оръжейна работилница, лечебница, домакинска рота, учебно – техническа част, железопътно училище с щаб и четири роты и железопътна дружина с щаб и пет роты.

Личният състав на полка се състои от 55 офицери, 40 чиновници,74 подофицери и 2560 войници. /ЦВА,ф.2565, оп 1, а.е. 8, л. 89 /. От 1 ноември 1945 год. за негов командир е назначен командирът на строителната жп група майор Драгомир А. Васев, а от декември същата година - подполковник Светослав Михайлов Семов .

Във връзка с по-нататъшното повишаване ефективността на подготовката на изпълнителски кадри за железопътния транспорт в края на 1945 год. сред ръководните среди на БДЖ назрява идеята за промяна в статута на Държавното железопътно училище.

С Постановление на Министерския съвет № 3 от 29 ноември 1945 год. то излиза от подчинение на Министерството на войната, извадено е



от състава на железопътния полк и е реорганизирано в Държавно средно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите.

През периода 1928 – 1945 г. за подготовката на железопътните кадри полагат грижи две български ведомства – Министерство на войната и Министерство на железниците, пощите и телеграфите. С положително отношение и пълна съгласуваност по въпросите на обучението и възпитанието, учениците от Държавното железопътно училище са отлично подготвени за родния жп транспорт. В това отношение особено много изпъква ролята на полковник Борис Колчев, който заема последователно отговорни ръководни длъжности: един от създателите на училището 1922 г, директор на жп училище, главен директор на БДЖ, министър на железниците. С неговото име е свързано протичането на един от най-значимите периоди в развитието на Българските държавни железници.

За периода 1928 – 1945 година в Държавното железопътно училище се подготвят 17 випуска. Курсът на обучение в учебното заведение е три години. За тези седемнадесет години за нуждите на железопътния транспорт железопътното училище подготвя: локомотивни машинисти – 630 човека; ръководители на движението и на търговската служба – 921 човека; влакови кондуктори – 485 човека и надзиратели по поддържането на железния път – 577 човека.

Военнообразователният процес в училището до 1945 год. има своя отличителна специфика, която се изразява във: военизирана форма на обучение, съчетаваща двуединна цел – едновременно подготовка на специалисти за нуждите на гражданската сфера и за отбраната на страната, висок образователен ценз – полувисше образование, наличие на две нива на образование с прилагане на интеграция в процеса на обучението и силна практическа насоченост, която съставлява до 30 процента от продължителността на учебното време. Практическата насоченост на железопътното образование намира израз и в задължителното придобиване на правоспособност, за която изпитът е доведен до ранг на държавен квалификационен изпит.

Обучените в училището кадри се отличават освен с висок професионализъм и с висока култура на гражданско поведение.

Една част от завършилите това престижно учебно заведение достигат до високи йерархични длъжности, като: заместник-министри на транспорта – Вълко Вълков, Кръстю Мишев, к.т.н. Начо Симеонов и Славчо Драгомиров; генерални директори на БДЖ – Диман Диманов и Ангел Виденов; заместник-генерални директори – инж. Ангел Петков, Ганчо Чолаков, Димитър Николов, Евтим Добрев, Захари Стоянов, к.т.н. инж. Иван Панчев, к.т.н. инж. Марко Тринзов, Милчо Христов, Костадин Костадинов, Марин Баков, Никола Влахов, инж. Рад Синигеров и Теню Казака; началници на Железопътни управления – Данчо Михов,

инж. Желязко Петров, Иван Иванов, Койчо Радев, Нино Нинов и Христо Минчев; директори на жп училище – Георги Иванов, Георги Рангелов, Марин Тинчев, инж. Минчо Марков и доцент Нако Дойнов; директори в Министерството на транспорта и Българските държавни железници – Петър Диксоков, Иван Цеков, Васил Инев и инж. Боян Анев и служители на ръководни длъжности /началници на отдели и направления, експерти, началници на жп депа и др./ - Величко Янчев, Ганчо Старибратов, Георги Нейков, Димо Василев, Кою Кънчев, Лука Шопов, проф. Марин Георгиев, Мирко Кочев, Никола Григоров, проф. Стефан Цанков, Христо Янкулов, Христо Коцев и др.



**ДОКТОР НАЧО П. СИМЕОНОВ**

**/1915-2010 г./**

Начо Симеонов завършва Държавното железопътно училище в периода 1935 – 1938 г. С 13-ти випуск се обучава в специалността – „Ръководител на движението“. Начо Симеонов е първият българин, който в областта на железопътния транспорт придобива званието „Кандидат на техническите науки“. В периода 1946 – 1948 г. успешно защитава научен труд. В служебната си кариера достига до заместник-министър на транспорта и съобщенията /1948-1971 г./

## КОМАНДИРИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ПОЛК И ДИРЕКТОРИ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО УЧИЛИЩЕ /1928 – 1945 г./



### **ПОЛКОВНИК ИЛИЯ ВЕЛЕВ САРЪИЛИЕВ**

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 13 септември 1928 г. – 25 май 1931 г.

Илия Сарбулиев е роден на 9 февруари 1886 година във Враца. Завършва гимназия в родния си град и военното училище в гр. София през 1905 г.

През периода 1906-1909 г. подпоручик Илия Сарбулиев служи като офицер-субалтер в състава на Железопътната дружина.

Офицерската му служба преминава и на грузи длъжности в Инженерните части на Българската войска – телеграфни подразделения, Трета пионерна дружина и железопътната дружина.

Взема участие в Балканската 1912-1913 г. и Междусъюзническата война 1913 г. Командир на войскова част е в Първата световна война 1915 – 1918 г.

След войната през 1919 година подполковник Илия Сарбулиев е назначен за командир на железопътна дружина.

Със Заповед № 22/13.09.1928 година полковник Илия Сарбулиев е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище, което е в състава на полка.

Изхождайки от анализа на положението в страната и морално – политическото състояние на личния състав ,през 1928 год. той утвърждава Правилник за годишните занятия, в който освен задачите и целите на занятията по военна и специална подготовка се отделя голямо внимание и на тези по морална подготовка. В Правилника се казва: „...Специалните занятия по морална подготовка никога не трябва да отслабват. През цялата учебна година трябва да се намери време

за тях, което по-горните инстанции да следят и да проверяват. Вън от всички мерки, които началниците вземат. трябва всеки командир на рота да прочита поне по две беседи от по един час в месеца на всичките си подчинени върху военното възпитание. Командирът на дружината – веднъж в месеца, а командирът на полка – веднъж в два месеца. .... Офицерството и офицерът трябва да променят схващанията си, да не се увличат само от строевата работа, а да вникнат в учителската си дейност и възпитанието като важен и съществен отрасъл наред с образованието и обучението ...“/ ЦВА,ф. 1653,оп.1,а.е.494 л.16/

През 1931 година полковник Илия Сарълиев предава жп полка на полковник Борис Колчев и напуска училището.

Офицерската му служба продължава в инспекционните области /Първа, Втора, Трета и Четвърта/, в които основно се извършва мобилизация на личен състав и техника.

През 1934 година е приведен на служба в Инженерната инспекция на Министерството на войната и с царски Указ № 31/1934 г. е уволнен от армията и преминава в запаса.



**ПОЛКОВНИК БОРИС БОРИСОВ КОЛЧЕВ**

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 25 май 1931 г. – 26 април 1933 г.

Борис Борисов Колчев е роден на 26 юли 1890 година в Ямбол.

Завършва кадетския курс на военното училище през 1910 г. и Свободния университет – Административно-финансов отдел през 1931 г.

Офицерската му служба започва през 1910 година в Железопътната школа, където е назначен за командир на взвод. Същевременно той изучава машинната специалност.

В периода 1910 – 1915 години служи като подпоручик и поручик в

железопътната дружина. Командири на железопътната дружина в този период последователно са подполковник Александър Цветанов, полковник Ангел Христов и полковник инж. Н. Аманасов.

През 1917 година като капитан, Борис Колчев е назначен за старши адютант в Управление на оперативните железници на Действащата българска армия. В тази година е определен и лично да ръководи строителството на железопътната линия Кичево – Охрид – Струга.

На следващата 1918 година е назначен за адютант на началника на Управление на железопътните съобщения в България./ УЖПС /

Съобразно приетите клаузи на Ньойския мирен договор през април 1921 година, окончателния състав на българската войска е намален на 20 000 души. Железопътната дружина е разформирана и реорганизирана в колоезачна дружина.

През 1922 година се създава Държавно железопътно училище и подполковник Борис Колчев е назначен за началник на Средния отдел в училището.

Участва в комисия за изработване на Правилник за уредбата, управлението, вътрешния ред, дисциплината и учебните програми. В периода 1922-1923 година преподава в железопътното училището дисциплината „Тракционна служба“.

През 1927 година подполковник Борис Колчев е назначен за командир на автомобилна дружина, а през 1929 година е преведен на служба в Трета инженерна дружина. Тя е формирана през 1920 година с щаб в гр. Шумен и под това име съществува до 1936 г. След това се преименува в Трети инженерен полк.

В периода 25 май 1931 – 26 април 1933 г. полковник Борис Колчев е назначен за командир на железопътния полк /строго поверителна министерска заповед № 47 от 1931 г./.

Като командир на полка насочва усилията на командния състав ,наред с повишаване ефективността на учебно – възпитателния процес и войсковата подготовка и към значително издигане ролята на военното духовенство, непрекъснато подобряване и актуализиране на тематиката на занятията по морална подготовка и „...запълване с полезно съдържание на свободното време в празнични и неделни дни...“. В негова заповед, в тази връзка се казва: „...В празничните и неделни дни за войниците да се устройват разни забави, игри, екскурзии и прочие, за да се развличат и запазят от зловредните влияния ...“

През 1931 година полковник Борис Колчев завършва финансово-счетоводния отдел на Свободния университет /сега УНСС/.

През 1933 година изпълнява длъжността началник на инженерния отдел във Втора военно - инспекционна област.

През 1934 година е на служба в Министерството на съобщенията.

Сред офицерството името на полковник Борис Колчев се произнася с уважение. По младите гледат на него, като на образец за подражание, а по-възрастните – като на достоен и уважаван колега. Намира духовна близост с офицерите от Военния съюз и по-специално с подполковник Владимир Стойчев, началник на Кавалерийската школа. След години, вече генерал Стойчев пише за него: „Той бе истински офицер. Цялата му сила на човек и интелект се криеше в неповторимата му организираност и честност...“

През 1934 година полковник Борис Колчев преминава в запаса.

С Царски указ № 6 от 5 юли 1934 година бригадният командир полковник Борис Колчев е назначен за главен директор на железниците и пристанищата. За българските железничари след 1934 г. името на Борис Колчев е една легенда. Издигането му за главен директор не е изненада. Железничарите се нуждаят от такъв тип ръководител. Максимумът, който изповядва е: „...Обичам честният труд. Уважавам човешкото достойнство. Не унижавам и не допускам да бъда унижаван...“

През 1938 година Българските държавни железници честват своя 50-годишен юбилей. Под личното ръководство на Борис Колчев е организирано тържество, което дълги години се помни от железничарите.

Годината е 1939. Борис Колчев успешно защитава в Народното събрание „Програма за постройка на нови железопътни линии за период от 10 години /1939-1948/. В нея е предвидено построяването на 595 км нови железопътни линии, модерна триажна гара Подуене, разширение на жп гарите Горна Оряховица, Стара Загора, Мездра и др.

На 28 ноември 1942 година Борис Колчев напуска Главната дирекция на железниците и пристанищата.

През 1944 година /от 1 юни до 2 септември/ от министър-председателя Иван Багрянов е назначен за министър на железниците, пощите и телеграфите и ВРИД министър на обществените сгради, пътищата и благоустройството.

След 9.9.1944 година е арестуван и заедно с 3 регенти на царя, 8 царски съветници, 22 министри, 67 депутати от 24-то Народно събрание и 47 генерали и висши офицери, Народния съд на България го осъжда на смърт, глоба 5 млн. лева и конфискация на цялото имуществено.



*Борис Колчев пред Народния съд – 1945 год.*

От Акт № 702, издаден от Столична община, гражданско отделение е видно, че през нощта на 1 срещу 2 февруари 1945 година е разстрелян недалече от Софийските гробища. Един голям българин, неповторим железничар и мъченик е заличен от списъка на живите.

На 26 август 1996 година посмъртно Върховния съд на Република България го реабилитира.

Получени военни награди:

- Военен орден „За заслуга“ на военна лента;
- Орден „За бойни отличия и заслуги“ през Първата световна война в периода 1915-1916 г.



### **ПОЛКОВНИК ВАСИЛ ПЕТРОВ МИЛОШЕВ**

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 26 април 1933 г. – 20 май 1934 г.

Васил Петров Милошев е роден на 24 юни 1893 г. в София. Завършва

гимназия и през 1910 година е приет във военното училище в София. След успешното му завършване през 1912 г. е произведен в чин подпоручик и започва офицерската си служба в Инженерните войски на Българската войска.

През 1912 и 1913 година участва в Балканската война и предсрочно е произведен в по-горно звание от поручик /1915 г./ в капитан /1917 г./ За проявен героизъм по време на войната е награден с орден „За заслуга“ на военна лента.

През 1915 година поручик Васил Милошев е младши офицер в състава на Железопътната група.

Участва в Първата световна война /1915-1917 г./. Предсрочно е произведен в чин капитан. Награден е с орден „За бойни отличия и заслуги“ през периода 1915-1916 г.

През 1922 година капитан Васил Милошев с Царски указ № 16/01.04.1922 г. е назначен на длъжност началник на „Професионалния отдел“ в Държавното железопътно училище и преподава „Строителство на железния път“. От 1925 год. става началник на Средния отдел и инспектор по класовете.

През 1933 година подполковник Васил Милошев, на основание Предписание от Инспектората на Инженерни войски № 796/26 април 1933 година е назначен за командир на железопътния полк и директор на Държавното железопътно училище.

На 20 май 1934 година напуска училището и продължава службата си в Инженерна инспекция към Министерството на войната. През 1935 година с Царски указ № 8/1935 г. е уволнен от армията и зачислен в запаса.



### **ПОЛКОВНИК НИКОЛА ХАДЖИАНГЕЛОВ ДАНАИЛОВ**

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 20 май 1934 г. – 10 май 1935 г.



Никола Данаилов е роден на 12 август 1892 в гр. Крайова, Румъния. Завършва гимназия и военното училище в София през 1912 г. Като млад офицер започва службата си в Първа железопътна дружина. Участва в Балканската война 1912-1913 г, Междусъюзническата война 1913 г. и Първата световна война 1915-1917 г.

Като поручик е награден с орден „За бойни отличия и заслуги“ през Първата световна война през периода 1915-1916 г.

При създаването на Държавното железопътно училище с Царски указ №16 от 1 април 1922 г. е назначен за Домакин /заместник-директор по комунално-битовите въпроси /на училището. През 1928 година е назначен за началник на „Средния отдел“ и инспектор по класовете на Държавното железопътно училище.

От 20 май 1934 година до 10 май 1935 г. е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище. През този период правителството на България отделя 2690 хил. лева за обновяване на подвижния състав в железниците. Закупени са нови локомотиви за 1379 хил. лв., пътнически вагони за 430 хил. лв., товарни вагони за 792 хил. лв., фурзони и пощенски вагони.

От поверителна заповед № 13 / 30. 11. 1934 год. по Инженерни войски и Заповед № 39/ 30.11.1934 год. на командира на полка се разбира, че Железопътният полк преминава на двойствено подчинение - в учебно - техническо отношение, подчинен на Министерството на железниците, пощите и телеграфите, а в организационно си остава към Инженерни войски. След предаване длъжността на полковник Петър Петрунов служи известно време в железопътното бюро към щаба на армията.

С царска Заповед № 39/1934 г. полковник Никола Данаилов е уволнен от армията и зачислен в запаса.



### **ПОЛКОВНИК ПЕТЪР ГЕОРГИЕВ ПЕТРУНОВ**

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 10 май 1935 г. - 11 юни 1936 г.

Петър Петрунов е роден на 23 април 1892 година в гр. Самоков. Завършва гимназия в родния си град и военното училище в София през 1913 г.

Като юнкер от военното училище участва в Балканската война при превземането на Одринската крепост. Награден е с орден „За храброст“ – II степен. Участва и в Междусъюзническата война 1913 г. За проявен героизъм във войната отново е награден с орден „За храброст“.

В Първата световна война е командир на рота. Завършва въздухоплавателната школа и става военен пилот. На 24 август 1918 г. при извършване на разузнавателен полет над Солунското пристанище при въздушен бой с противника е ранен. За участието му в Първата световна война получава трети орден „За храброст“ и орден „За военна заслуга“ на военна лента.

След Световната война служи на различни длъжности в Инженерните войски на Българската войска.

През май 1935 г. полковник Петър Петрунов с Предписание № 141/10 май 1935 година на Инспектора на Инженерни войски е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище. Длъжността изпълнява от 10 май 1935 г до 11 април 1936 година.

След раздялата с жп полк и железопътното училище през 1936 г. служи на различни длъжности в Инженерните войски на Българската войска.

През 1945 година полковник Петър Петрунов преминава в запаса.



### **ПОЛКОВНИК НИКОЛА ХРИСТОВ ХРИСТОВ**

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 11 юни 1936 г. – 1 март 1938 г.

Никола Христов Христов е роден на 26 февруари 1891 година в гр. Хасково, Княжество България. Завършва военното училище в София

през 1912 година и е произведен в чин подпоручик.

Заема различни длъжности в пионерните и инженерните части на българската войска. По-важни от тях са:

- командир на понтонна дружина;
- помощник-началник и завеждащ учебната част на инженерно отделение ШРБЕК;
- инспектор на инженерни войски.

Участва в Балканските войни 1912-1913 г. и в Първата световна война като офицер от Инженерни войски.

През 1922 година майор Никола Христов, като офицер от разформированата железопътна дружина става един от основателите на Държавното железопътно училище.

През 1936 година с Царска заповед № 33/11 юни 1936 г. е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище. Длъжността изпълнява от 11 юни 1936 г до 1 март 1938 година

По негово настояване, особено място в цялостната възпитателна работа се отделя на военното знаме, което се смята за светиня на частта, за символ на нейното достойнство, за свидетел на подвизите на поколения войници. Със знамето са свързани няколко ритуала: връчване / лично от монарха /, приковаване на плата към гръжката и освещаване на новото знаме / на тържествен парад /, пазене, изнасяне и носене, участие в ритуали / клетва, паради, национални тържества и др. /, награждаване на знамето с военни отличия / пред строя на частта /. Във всички случаи на знамето се оказва подчертана почит, ритуалните действия се придружават от изпълнение на военна музика, строените войници са с парадна униформа.



*Цар Борис III връчва на командира на железопътния полк полковник Никола Христов бойно знаме №68*

На 6 май 1937 год. на площад „Александър Невски „в София по случай бойния празник на войската и празника на „Ордена на храбростта „са връчени 19 нови знамена на частите от Софийския гарнизон, в това число и на железопътния полк. На тържеството присъстват живите ветерани от Българското опълчение 1877 -1878 год., Сръбско – българската война, Балканската война. Тук са и старите бойни знамена.

Освещаването извършва митрополит Стефан. След това министърът на войната генерал – майор Христо Луков поема всяко знаме и го предава на Царя, който със специално изработено за целта чукче забива в гръжката на знамето едно позлатено гвоздейче с вензела „ Б „ и го връчва на командира на частта. Командирът, коленичил пред знамето, приема светинята със следните думи: „Приемам го за вярна и предана служба на Родината и ще го пазя като честта на България“. Царят връчва на командира на железопътния полк бойно знаме №68, придружено с грамота и служебна книжка.

През 1938 година с Царска заповед № 54/1938 г. полковник Никола Христов е назначен за инспектор на Инженерни войски и произведен в звание генерал-майор /1940 г./. Изпълнява длъжността от 17 февруари 1938 г. до 16 октомври 1943 година. От 9 януари 1944 г. е назначен за командващ Трета българска армия, където на 6 май 1944 г е произведен в звание генерал-лейтенант.



*Генерал-лейтенант Никола Христов, като командващ  
Трета българска армия*

Трета армия е военна част, формирана за действие в североизточно направление, Добруджанския военен театър и защита при нападение от Румъния. Формирана е на 17 септември 1912 година с Указ на цар Фердинанд.

В сравнително краткия период, в който генерал-лейтенант Никола Христов е командващ Трета българска армия, тя е на позиции в Северна Добруджа. Без да оказва съпротива на 8 септември 1944 година допуска

войските на Трети Украински фронт и Черноморския флот в България.

На 8 септември, генерал-лейтенант Никола Христов е арестуван и отведен в община Варна. При проведен разпит за разкриване на агентурата в армията и отказ на Христов да съдейства, той е разстрелян.



### **ПОЛКОВНИК ГЕОРГИ ХРИСТОВ ЛЕКАРСКИ**

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 1 март 1938 г. – 1 март 1941 г.

Георги Христов Лекарски е роден на 13 март 1893 година в гр. Кюстендил. В родния си град завършва гимназия. През 1913 г. като войник служи в 59-ти пехотен полк. След приключване на задължителната наборна служба решава да се отдаде на военната професия. Кандидатства и е приет във военното училище в София, което завършва успешно през 1915 година.

Произведен е в първо офицерско звание подпоручик и започва службата си в Пета пионерна дружина.

Тя е в състава на 5-та Пехотна Дунавска дивизия. Формирана е през 1883 година в гр. Русе. Първи командир на дружината е майор Стефан Цанев. Дружината участва в боевете в Лозенградската и Бунархисарската военни операции през Балканската война 1912-1913 г.

През 1920 година вече с чин капитан, Христо Лекарски служи в автомобилния полк на Първа българска армия.

През 1928 година продължава офицерската си служба в Трети инженерен полк.

Вече като майор, през 1930 година е назначен за началник на Механо-свързочно училище в София.

През 1938 година с царска Заповед № 11/1938 г. и министерска заповед

№ 54/1938 г. подполковник Георги Лекарски е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище. Същата година е повишен в чин полковник. Този период в развитието на железниците е характерен със забележителен ръст. С бързи темпове нарастват количеството на превозените товари и абсолютния брой на пътувалите пътници. Тези обстоятелства налагат 2-3 пъти да се увеличи личния състав на полка. По това време управлението на железопътните формирования е подчинено на Инженерни войски. Длъжността командир на железопътния полк, полковник Георги Лекарски изпълнява от 1 март 1938 г. до 1 март 1941 г.



Периодът ,през който полковник Георги Лекарски командва полка се характеризира с усилена подготовка за участие на България в предстоящата война и ориентиране на цялостната учебно – възпитателна работа в тази насока.

През 1941 година железопътния полк мобилизира военновременните си формирования и разгръща Управление железопътни войски. За началник на това Управление е назначен командира на железопътния полк полковник Георги Лекарски. Тази длъжност той заема от 1 март 1941 г. до 26 ноември 1941 г.

С царска заповед № 111/26 ноември 1941 година полковник Георги Лекарски е преведен на служба в Инженерно-свързочната инспекция в Министерството на войната.

Краят на Втората световна война заварва Георги Лекарски като офицер с чин полковник в щаба на Втора армия – Пловдив.

През 1945 година полковник Георги Лекарски е зачислен в запаса.



Кавалер на орден „ За храброст „ - 4-та степен .



### **ПОЛКОВНИК ИНЖ. СИМЕОН ПЕТРОВ ДЕЙНОВ**

*Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 18 декември 1941 г. – 10 май 1944 г.*

Симеон Петров Дейнов е роден на 20 септември 1895 година в Ловеч. Завършва гимназия в родния си град и Школа за запасни офицери в София през 1917 г.

На 1 декември 1918 година постъпва в Българската войска като действащ офицер. От подпоручик до полковник служи на различни длъжности в Първи и Четвърти инженерни полкове на армията.

През 1941 година с Царски указ № 111/18 декември 1941 г. полковник Симеон Дейнов е назначен за командир на железопътния полк и директор на железопътното училище.



Гара Бук, Гърция. Командирът на железопътния полк и началник на железопътното училище полковник инж. Симеон Дейнов /с кепето/ разговаря със своя заместник подполковник Никола Данаилов

През април 1944 година в железопътния полк е извършена мобилизация и попълване на военновременния състав. Сформирана се Управление на Железопътни войски със седалище в Бояна.

За началник на Управлението е назначен полковник инж. Симеон Дейнов. Длъжността изпълнява от 10 май до 15 ноември 1944 г.

Периодът, през който командир на Управление Железопътни войски е полковник Симеон Дейнов / 1941 – 1944 год. / се характеризира с участие на България във войната като част от Тристранния пакт и породената от това сложна вътрешнополитическа обстановка в страната, армията и в частност железопътния полк и училището, действия на железопътните части извън страната / Беломорска Тракия, Вардарска Македония и Поморавието /, вземане на сериозни мерки, в това число затвор и смъртни присъди, срещу разпространителите на революционни идеи в железопътния полк. Създава се специална служба за борба с „противодържавните учения“, на която се дават големи пълномощия. Внушава се „...че най-опасния враг на българщината е този човек, който прониква в казармата, за да пропагандира срещу държавата и държавния строй...“. /ЦВА,ф. 1, оп.1, а. е.237,л.451 /

Въпреки предприетите драконовски мерки за борба с нарастващото съпротивително движение „противодържавната дейност“ в железопътния полк не спира. На 16 май 1942 год. на гарнизонното стрелбище в София е разстрелян редник Петър Йорданов Атларски – войник от тракционната рота на железопътния полк. Разстрелът му не спира революционната дейност, както очаква командването. Явяват се много неговии последователи. Сред най-изявените са: Слави Костадинов Илиев / Максимов / -убит като партизанин от Дупнишкия отряд на 20. 01.1944



год. край село Лесия, Благоевградско, Емил Михайлов Великов – разстрелян на 24.01.1944 год., Васил Атанасов Вишнев – убит през септември 1944 год. като партизанин в Трета Македонска бригада „Никола Петров Николов / Караджата / – партизанин от бригада „Чавдар“, убит на 22 юли 1944 год. при превземането на гара Якоруда.

Положението на България по време на Втората световна война не е еднозначно. Тя воюва на страната и на двете противостоящи коалиции – до началото на септември 1944 год. на страната на Германия и от 8 септември 1944 год. до 9 май 1945 год. – на страната на антихитлеристката коалиция.

На 23 септември 1944 год. Щабът на Българската народна войска подготвя обща оперативна заповед за настъпателни действия срещу хитлеристките войски в Югославия. На българо – югославската граница са съсредоточени три български армии в състав 271 977 души. Театърът на бойните действия на Българската армия има широчина 250 – 300 км, дълбочина 150 – 200 км и площ около 50 – 60 хиляди кв. км, от които 20 хиляди заема района за съсредоточаване.

От 26 септември 1944 година Министерския съвет предава Българските държавни железници и пристанищата по отношение на тяхното използване в подчинение на Щаба на Главното командване на армията. С този акт се повишава изключителната роля на железопътния транспорт във войната.

От месец октомври 1944 г. до 1946 г. полковник инж. Симеон Дейнов е назначен за Главен директор на Българските държавни железници и пристанища.

Симеон Дейнов става Главен директор в един тежък за страната период. С железопътен транспорт се организира превозването на Първа българска армия, която участва в заключителния етап на Втората световна война. Основната жп линия за извършване на превозите е София – Ниш – Белград с натовареност до осем влакови композиции в денонощие. Продължителността за осъществяване на превоза до Белград е около 40 часа. Превозването на армията се осъществява за 50 дни от 25 ноември 1944 до 13 януари 1945 г.

Осъществени са превози на 253 оперативни военни ешелона и 50 композиции за военни транспортни средства. За снабдяване на армията са използвани 11 000 вагона. Само за осигуряване на гориво и масла за локомотивите, ежедневно е изпращана по една влакова композиция.

През 1946 година с Регентска Заповед № 49/1946 г. полковник инж. Симеон Дейнов е освободен от длъжността Главен директор на железниците и пристанищата.



### **ПОЛКОВНИК ДЖЕНДО ЖЕЧЕВ ТОДОРОВ**

Командир на жп полк и Директор на железопътно училище в периода 15 октомври 1944 – ноември 1945 г.

Джендо Жечев Тодоров е роден на 18 октомври 1895 година в с. Садово, Котленска община. Завършва гимназия в гр. Сливен и военното училище в София през 1917 г. Офицерската му служба от подпоручик до полковник преминава в системата на Инженерните войски. На различни длъжности служи в Първи и Четвърти инженерни полкове. Известно време служи и в Инженерната инспекция на Министерството на войната.

С регентска Заповед № 156/15.10.1944 г. е назначен за началник на Железопътни войски, той и директор на железопътното училище, която длъжност изпълнява до 15 октомври 1945 г. За командири на дружини са назначени майор Александър Христов Димов и капитан Хинко Димитров Хинков. Промени са извършени и в ротното звено – назначени са пет командири на роти.

В продължение на една година полковник Джендо Тодоров служи във Втори армейски свързочен полк и щаба на Четвърта българска армия.

През 1946 година е уволнен и зачислен в запаса.



### **Инженер Ангел Тодоров Петков**

През 1941 година, като войник в Железопътния полк преминава курс на обучение и придобива квалификация – „Ръководител на движение“. В

трудова та си кариера достига до Генерален директор на ДСО „Български държавни железници“ / 6 август 1976 – 13 декември 1985 г. /

## СПОМЕН

### **На Захари Стоянов – член на първи войнишки комитет на бившето железопътно училище**

*/вестник „Железопътен воин“, бр. 39, 8 октомври 1974 г./*

Бившето железопътно училище, сега Полувисш железопътен институт „Тодор Каблешков“, беше евакуирано по време на бомбардировките на гр. София в сградата на гимназията в град Левски. Двадесети випуск на железопътното училище беше изпратен на производствен стаж по цялата железопътна мрежа на страната. Само група неблагонадеждни за тогавашната власт ученици-войници се намирахме в училището, за да носим караула.

На 4-ти срещу 5-ти септември 1944 г. караулът трябваше да се поеме от машинната рота. Фелдфебелът Дончо Чергаров съобщи, че Георги Петров и Захари Стоянов няма да застъпват караул, а на нашите места бяха поставени „благонадеждни войници“.

Вечерта при нас дойде поручик Йовчо Йорданов /за когото имахме сведения, че е прогресивен/ и ни съобщи, че са ни сменили от караул, тъй като СССР е обявил война на България и е наредено на караулните да се стреля без предупреждение, при опит да се влезе в жп училището.

Към 1 часа след полунощ се разнесе гласът на постовия войник „Стой, не мърдай!“ и веднага последваха изстрели. Караулът беше вдигнат по тревога, а офицерите, изплашени до смърт, се показаха през прозорците и питаха какво става и кой стреля. Какво се установи ?

Нарушителят е биволицата на един селянин-сиромах, която беше простреляна.

На другият ден цялото железопътно училище подиграваше убиеца на биволицата и тези, които му наредиха да стреля без предупреждение.

Ние вече бяхме установили връзка с местното партийно и ремсово ръководство на града и се готвехме не да стреляме без предупреждение, а най-сърдечно да посрещнем борците против монархо-фашисткия режим.

На 8-ми срещу 9-ти септември 1944 година чрез Делчо Димов и Георги Петров получихме сведения, че те ще дойдат и се очаква смъкване на старата власт и установяване на новата народнодемократична,

отечественофронтовска власт.

Трябваше да вземем всички мерки и от 24-ри часа караулът да бъде в сигурни войнишки ръце. Офицерите и подофицерите вече чувстваха края и когато ние пожелахме да застъпим караул, не се противопоставиха – нито дежурния офицер, нито дежурния подофицер – тъй като Червената армия беше вече минала река Дунав.

Към 4-ри часа сутринта пред входа на железопътното училище пристигнаха местните партийни и ремсови ръководители. Ние с голяма радост ги посрещнахме, набързо ги информирахме за разположението на казармата, за броя на учениците-войници и мястото на командването, тъй като това беше единственото военно поделение в град Левски.

Разказахме им, че няма никаква опасност за съпротива и че учениците-войници ги очакват с радост. След това ги заведохме пред спалните помещения на офицерите, където по заповед те се облякоха и излязоха пред входа на училището-казарма. Без оръжие, изплашени, те очакваха, че ще бъдат разстреляни. Беше им съобщено, че те не са дошли да убиват, а да установят новата отечествено-фронтовска власт.

Веднага в стаята на тогавашния командир на железопътното училище подполковник Панчо Панов се проведе първото заседание. Избран беше войнишки ОФ-комитет, който пое ръководството на железопътното училище.

Под ръководството на избрания ОФ-комитет бе наредено на фелдфебела да отвори склада и раздаде дрехи и обувки. Музиката на железопътното училище рано сутринта засвири кръшни български хора, войници и цивилни ликуваха, като непрекъснато се издигаха лозунги „Да живее новата ОФ-власт“, „Смърт на фашизма“.

Точно в 6 часа радиоговорителят събщи, че вече в София е установена новата власт и има ново правителство. Мощно българско „УРА“ наново се разнесе над град Левски...



### **СЛАВЧО ДРАГОМИРОВ НИКОЛОВ**

**/1920 – 1990 г. /**

Славчо Драгомиров завършва Държавното железопътно училище с 17-ти випуск през 1942 година. Обучава се по специалността „Превозна“ в периода 1940 – 1942 г.

В трудовата си кариера достига до Началник на Главно управление на железниците /1963 – 1965 г./; Заместник-министър на транспорта – 1967 – 1969 год.; Генерален директор на ДСО „Български държавни железници“.

### **3. ДЪРЖАВНО СРЕДНО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ КЪМ МИНИСТЕРСТВОТО НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ, ПОЩИТЕ И ТЕЛЕГРАФИТЕ /1946-1950 г./**

През 1945 година преобладава становището за отделяне на железопътното училище от Железопътния полк и преминаването му в подчинение на Министерството на железниците, пощите и телеграфите. Мотивите за това са създаване на по-добри условия за пълноценно използване на учебното време в теоретичното обучение, както и осигуряване на условия в професионална среда да се провежда практическия стаж в железниците.

Тази идея е замислена от ръководството на Главната дирекция на БДЖ, непосредствено след извършената промяна на общественостопанската и политическата система в България след 9 септември 1944 г. За целта е създадена специална комисия, със задача да проучи въпроса и да излезе с предложения относно новия статут на железопътното училище. Работата на комисията приключва с обобщени резултати от извършеното обследване и в свой протокол от 15 юни 1945 г. предлага конкретни предложения за извършване на замислените изменения. Те не променят по

съществува съществуващата практика на обучението на учениците, а само коригират някои въпроси.

Новите постановления, отразени в протокола са залегнали в съдържанието на публикуваното Постановление на Министерския съвет под № 3/29.11.1945 г., в което се казва : „... Държавното железопътно училище към Железопътния полк се реорганизира в Държавно средно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите...“ Измененията в новото училище засягат второстепенни положения от структурата на училището – форма на обучение, подчиненост и др., но основния компонент – образователния ценз се запазва.

Държавното средно железопътно училище е включено в структурата на Главна дирекция на БДЖ. Изцяло военната форма на обучение е заменена с полувоенна, като същевременно на учениците се признава отбиване на задължителната военна служба. Професионалният отдел е закрит и е установена еднородна образователна структура, състояща се от три специалности: „Движение и търговска“, „Машинно-локомотивна“ и „Постройка и поддържане на железопътни линии“. При постъпване за обучение изискуемия образователен ценз от учениците е: за „Движение и търговска“ се изисква средно образование, а за „Машинно-локомотивна“ и „Постройка и поддържане на железопътни линии“ – завършен 6-ти гимназиален клас.

Известен парадокс се получава от обстоятелството, че училището е средно /по наименование/, а завършващите випускници получават по-висше образование.

Образователната структура на училището остава непроменена с малко изключение – специалността „Постройка и поддържане на железопътни линии“ е изравнена по образователен ценз с останалите две специалности. Курсът на обучение в училището е три години.



Записки, учебници и пособия за обучение в Държавното средно железопътно училище

Промените, залегнали в Постановление № 3/29.11.1945 г. на Министерския съвет влизат в сила от средата на учебната 1945/1946 г. Непосредственото ръководство на училището се осъществява от отделение „Учебна служба Железопътно училище“, което е към Главната дирекция на БДЖ. Началникът на отделението е и директор на училището.

Със Заповед на министъра на железниците, пощите и телеграфите от 1945 г. за началник на отделението е назначен Нако Доков Дойнов. Тази длъжност той изпълнява през 1945 и 1946 г.



Нако Дойнов е роден на 7 октомври 1909 година в село Новачене, Ботевградско. Завършва Държавното железопътно училище /1928 г./ и Свободния Софийски университет – специалност „Икономика“. През 1945 година е назначен за началник отделение „Учебна служба Железопътно училище“ към Главната дирекция на БДЖ, като същевременно е и директор на училището. През 1946 година преминава на работа в Свободния университет за политически и стопански науки /СУПСН/ – София. Дълги години работи като преподавател и се хабилитира като доцент по икономическите науки. Удостоен е със званията „Заслужил деятел на транспорта“ и „Почетен железничар“.

До изготвяне на Правилник за Държавното средно железопътно училище, същото функционира на основата на Наредба № 1/24.02.1946 г., одобрена от главния директор на Българските държавни железници инж. Васил Марков Воденичаров.



### **Инж. Васил М. Воденичаров**

Той е роден на 9 април 1900 година в село Ябланица, Софийска околия. Завършва Разградската гимназия през 1918 г. Следва електроинженерство във Виена /1919-1924 г./ и машинно инженерство в Берлин през 1926 г. След дипломирането си в средата на 1926 г. се завръща в България. През 1931 година е инженер-стажант в железопътната работилница в София и по-късно в Локомотивно депо – София. Работил е като огняр, помощник-машинист и локомотивен машинист в железопътния транспорт.

В периода 1946 – 1947 г. инж. Васил Марков е главен директор на Главна дирекция на железниците и пристанищата.

От 1 януари 1948 година е назначен за помощник-министър и директор на Главна дирекция на железопътните, автомобилните, водните и въздушните съобщения и получава офицерско звание – генерал-майор.

На 24 ноември 1949 г. е арестуван по подозрение за „връзки с чуждо разузнаване“ и съден за антисъветска, антинародна и вредителска дейност.

Осъден е на смърт и е разстрелян през ноември 1949 година. След шест години – през 1956 г. е отчетена извършената грешка и генерал-майор Васил Марков е реабилитиран.

В знак на благодарност дълги години Локомотивното депо в София носи неговото име. На площада в родния му град Ябланица е издигнат бюст-паметник на генерал-майор Васил Марков.

През 1946 година за директор на Държавното средно железопътно училище е назначен инж. Светослав Методиев Матакиев. Тази длъжност той изпълнява от 1946 до 1948 г.

Инж. Светослав Матакиев е роден на 11 юли 1908 година в гр. Варна. Завършва висше образование специалност „машинно инженерство“ в Белгия. През 1937 година е назначен за преподавател в Държавното



средно железопътно училище. Преподава дисциплините „Парни машини“, „Парни котли“, „Вагони и локомотиви“ и „Якост на материалите“. Автор е на учебника „Вагони и вагостроене“. По негов проект е изпълнена вентилацията на най-дългия жп тунел в България – „Козница“. Като виден преподавател от училището редовно участва с научни доклади в международни железопътни конференции в Чехословакия, Франция, Норвегия и др. През 1946 година е назначен за директор на Държавното средно железопътно училище.

След напускане на жп училището през 1948 г. Светослав Матакиев е назначен за съветник на министъра на транспорта и началник на отдел в Министерството на транспорта. През 1950 година е хоноруван преподавател и избран за доцент по подвижен състав в Политехниката. През 1952 година инсулт отнема живота му на 44 годишна възраст.



**Доцент инж. Светослав М. Матакиев**

#### **Директор на Държавното средно жп училище / 1946 – 1948 г./**

Чрез Наредба № 1 от 24 февруари 1946 г. на служба „Железопътно училище“ при Главна дирекция на железниците и пристанищата е регламентиран вътрешния ред на службата в железопътното училище, определени са правата и задълженията на ръководните и изпълнителските кадри, разглежда се училищната дисциплина и положението на учениците.

По подобие на военните устави в Българската народна армия, са определени основните задължения на учениците, видът и степента на дисциплинарните нарушения, дисциплинарните наказания и дисциплинарната власт на началниците и възпитателите.

Ръководният и изпълнителският състав в училището, според своето предназначение се определя на административни ръководители, преподавателски състав и помощен персонал.

В това подреждане на служителите е заложена йерархическа

зависимост между тях, като на първо място са поставени административните началници – директорът на училището, неговият помощник – инспектора по класовете и секретарят.

В Наредба № 1 е определена училищна йерархия по подобие на тази в Българска народна войска, която включва следното подреждане на длъжностите: началник на учебно отделение; началник служба железопътно училище /Директор на железопътното училище/; главен инспектор по класовете; началник на специалност; началник на курс; уредник /старшина/; старши на клас и ученик.

Според своето служебно положение длъжностните лица са овластени по отношение на подчинените им ученици да налагат съответните наказания и поощряват заслужилите. В Наредбата се регламентират дежурствата в училището, като всичко е заимствано напълно от съществуващото в Българска народна войска.

В Наредба № 77/13.07.1946 г., която е допълнение на Наредба № 1 от 24 февруари 1946 г., са конкретизирани организацията на работа и служебните задължения на персонала в училището. Като първи помощник на директора е определен главния инспектор. Въвежда се нова длъжност „Началник на специалност“. Тя е натоварена със задължението да ръководи и контролира учебно-възпитателната, административната и домакинско-продоволствената работа в съответната учебна специалност.

Установени са три специалности – „Машинно-локомотивна“, „Движение и търговска“ и „Постройка и поддържане на железопътните линии“. За техни началници са назначени: на „Машинно-локомотивна“ – инж. Иван Трендафилов, по-късно Иван Илиев; на „Движение и търговска“ – Иван Георгиев и на „Постройка и поддържане на железопътните линии“ – Димитър Икономов, по-късно Григор Младенов.

В своята дейност началникът на специалността се подпомага от подчинените му инструктори по специална подготовка и физическо възпитание и по един уредник /старшина/ за всеки курс. Със Заповед на директорът на училището се назначават десетници от състава на учениците, старши на класовете и старши на курсовете. От учениците се изисква да спазват принципа на единоначалието и всички интересувани ги въпроси се поставят по команден ред.

Приемането на ученици в училището се осъществява на същия принцип – с приемни изпити по български език, математика и западен език /френски или немски/. Класирането се извършва по бал, който се образува от общия брой на оценките от успеха и поведението в свидетелството за завършено образование и резултатите от приемните изпити.

Учебният процес се провежда по изработени учебни планове и

програми. Предвидено е повече време за провеждане на практически стаж в железниците. Той преминава на два етапа – през първата учебна година с продължителност – пет месеца и след втората учебна година с продължителност – четиринадесет месеца – за специалностите „Машинно-локомотивна“ и „Движение и търговска“, а за специалността „Постройка и поддържане на железопътните линии“ – през цялата трета година.

Учениците от всички специалности след завършване на практическия стаж полагат практически изпит.

Поради обстоятелството, че учениците едновременно с обучението си за железопътни специалисти отбиват и военната служба, в учебните планове на училището са предвидени часове за военна подготовка. Тя завършва с обучение в полеви условия в продължение на 50 дни във военен лагер в района на село Владая. През този период учениците полагат военна клетва, носят военна униформа, зачислява им се оръжие и провеждат военни занятия.



1948 год. Заместник-министърът на транспорта А. Атанасов сред курсисти на военния лагер във Владая

При завършване на училището, в съответствие с Наредба № 103/24.08.1946 г. се осъществява класиране на учениците по бал, който се получава от средния успех по теоретична подготовка, оценките от поведението и проведения след практическия стаж изпит. При равен бал на учениците в класирането, предимство се дава на тези с по-висок успех от практическия изпит.

През 1947 година за директор на Държавното средно железопътно училище е назначен Георги Атанасов Иванов. Той е роден на 16 април 1909 г. в село Самоводене, Великотърновско. Завършва Държавното

железопътно училище – станционна специалност и Висш търговски институт във Варна – специалност „Народно стопанство“. Преподава дисциплината „Пътнически тарифи“.

Удостоен е със званието „Почетен железничар“. През 1951 година е назначен за завеждащ сектор „Подготовка на кадрите“ в Министерството на транспорта.

С преминаването на училището към Министерството на железниците, пощите и телеграфите се възраждат някои стари традиции, съществували в училището през периода 1922 – 1928 г. Създава се самодейна училищна духова музика, която освен от професионални музиканти се допълва от ученици-музиканти. Възстановяват се „научните екскурзии“. Те се провеждат в учебно време, в последната година на курса на обучение /през м. юни/ по предварително разработена програма и определен маршрут. В тези „научни екскурзии“ е включено изучаването на отделни железопътни обекти и исторически забележителности в тях. Пътуването до обектите се организира в запазени вагони от влаковите композиции.

През 1949 година в Държавното средно железопътно училище е открита нова специалност – „Техници по ремонта на локомотивите и вагоните“. Острата нужда от изпълнителски жп персонал, налагат да се повиши и броя на учениците в другите специалности. Това води до големи затруднения по отношение на битовото устройване на личния състав. Обстоятелствата налагат училището да бъде разквартувано на четири места:

- На улица „Фритьоф Хансен“ /стария район/-специалността „Ръководители по движението и търговската служба“;
- В локомотивното депо-София – специалност „Локомотивни машинисти“;
- На улица „Шипка“ № 10- София – учениците от новата специалност – „Техници по ремонта на локомотивите и вагоните“
- В района на железопътния завод-София – специалността „Постройка и поддържане на железопътните линии“

За част от учениците /120 на брой/ се налага обучението да се осъществява в град Русе. За целта е създаден филиал на училището с директор, подчинен на директора на училището в София. Тази длъжност се изпълнява от д-р инж. Андон Пенев, по-късно първи заместник-министър на транспорта.



### **Доктор инж. Ангон Пенев**

Доктор инж. Ангон Пенев Христов е роден на 13 юли 1921 година в село Омурово /Партизанин/, област Стара Загора. Основното образование завършва в родното си село, а средното - в гимназията в гр. Чирпан. През 1940 година продължава обучението си във Висшия технически институт в Братислава - Чехословакия в специалността „Строително инженерство“. Септември 1944 година заварва Ангон Христов в България и Втората световна война прави невъзможно завръщането му в Чехословакия, за да продължи образованието си там.

Завършва висшето си образование в София в първото висше техническо училище в България /„Държавна политехника“/. През 1947 година се дипломира и придобива квалификацията - строителен инженер.

Целият професионален и трудов път на инж. Ангон Пенев е свързан с железопътния транспорт. От 1 септември 1950 година е началник на секция „Поддържане“ в Стара Загора, а от 1 април 1951 г. - заместник-началник на отдел „Поддържане“ в Железопътно управление - София.

През есента на 1952 година записва аспирантура в Института за железопътен транспорт в Ленинград /сега Санкт Петербург/ - СССР /Русия/. Успешно защитава дисертацията и получава научна степен „Кандидат на техническите науки“

В периода 3 януари 1961 г. - 23 юли 1962 г. инж. Ангон Пенев е началник на Железопътно управление - София.

От 23 юли 1962 г. до 31 март 1966 г. изпълнява длъжността заместник-министър на транспорта и съобщенията, а от

февруари 1969 година до м. октомври 1971 г. е първи заместник-министър на транспорта и съобщенията.

В продължение на седем години е търговски представител на България в Алжир.

Пенсионира се през 1977 година на 56-годишна възраст.

Има над 25 публикации – научни разработки, рационализаторски предложения и др.

В периода 1963 – 1967 г. е председател на Научно-техническия съюз на транспорта в България и Първи заместник-председател на градския съвет на Научно-техническите съюзи в София.

Награждаван е с много български и чуждестранни ордени и медали. Удостояван е със званията „Почетен железничар“ /1966 г./, „Почетен изобретател“ /1970 г./ и „Заслужил деятел на техниката“ /1982 г./

Почива на 27 май 1982 година в София.



**ДОКТОР ИНЖ. ГЕНАДИ М. КОЛЕВ**

Генади Колев завършва 24-ти випуск на Държавното средно железопътно училище през 1949 г. Обучава се в специалността „Машинно-локомотивна“ в периода 1946-1949 г. и завършва училището като първенец на специалността. В професионалната и трудовата си кариера достига до Директор на дирекция „Локомотивно стопанство“ в СО „Български държавни железници“ /1973 – 1990 г./

След преминаване към Министерството на железниците, пощите и телеграфите Държавното средно железопътно училище получава безценна квалифицирана помощ, както от ръководството на транспортното ведомство, така и от Главната дирекция на железниците, началниците на отдели и експлоатационните поделения в Българските държавни железници.

През този период в училището са подготвени 5 випуска /от 22-ри до 26-ти/, с курс на обучение три години. В Българските държавни железници постъпват на работа: локомотивни машинисти – 165 души; ръководители на движението и търговската служба – 317 души; влакови кондуктори – 157 души; надзиратели по поддържането на железния път – 171 души; техници по поддържането на железния път – 23 .

Кадрите за средния изпълнителски жп състав, подготвени в този период, се характеризират с много добра подготовка и висока трудова дисциплина. Те приемат със задоволство професията железничар и са готови с труда и силите си да спомогнат за по-нататъшното развитие на железопътния транспорт.

Сред завършилите училището в този период, остават завинаги в историята имената на:

- Инж. Стамен Стаменов – първи заместник-министър на транспорта и носител за званието „Герой на социалистическия труд“;

- Миле Костов – заместник-генерален директор на БДЖ;

- Васил Василев – заместник-генерален директор на БДЖ;

- генерал-майор инж. Георги Каракехайов – заместник-началник по строителството /той и главен инженер/ на Войските на Министерството на транспорта;

- к.т.н. Генади Колев – директор на Дирекция в Българските държавни железници;

- к.т.н. Никола Добрев – началник на катедра във ВВТУ „Тодор Каблешков“;

- Илия Томов – старши преподавател във ВВТУ „Тодор Каблешков“;

- Полковник Тодор Алипиев – началник отдел в Главно управление на ВМТ и др.



Генерал-майор инж. Георги Каракехайов, курсант от  
24-ти випуск на Държавното железопътно училище /1946-1949 г./,  
заместник началник на ВМТ /1975-1992 г./

## ПРЕД ТРУДНОСТИ И ИЗПИТАНИЯ

/Димитър Митев –преподавател /

...Въпросът за коренното преустройство на учебно-възпитателната работа в железопътното училище в периода 1949 – 1950 г. засягаше преди всичко преподавателите. Болшинството от нас бяха дошли направо от различните структури на железопътния транспорт. Не притежаваха педагогически и възпитателен опит в обучението. Особено трудна беше задачата на онези от нас, които взеха нови дисциплини. Липсата на литература по новите учебни предмети ни поставяше в трудно положение. Трябваше да търсим допълнителен материал, а нямаше откъде. Всеки ден ходехме в библиотеките и жп службите, ровехме се из книгите и бяхме безкрайно щастливи, когато успяхме да открием някоя малка съветска книжка по специалността.

През есента на 1951 година училището се премести в село Слатина до столицата. Новата учебна сграда не беше напълно завършена и готова да приеме курсантите. Класните стаи бяха влажни, дворот беше затрупан със строителни материали, на много места зееха варни ями. Но най-голямото бедствие беше липсата на вода. Водопроводът често се повреждаше и дни наред учениците носеха вода от селото.....

При това приближаваше зимния период. Времето твърде рано захладня. Студеният вятър свиреше край прозорците и безпрепятствено проникваше в класните стаи. Всичко подсказваше, че зимата няма да бъде лека. Запасите на училището с въглища за отопление бяха твърде ограничени. Трудностите бяха много, но те не ни уплашиха.

Още с настъпването на пролетта започнахме битката за благоустрояване на училището. Младите ученици засаждаха дръвчета, копаеха канали и чистеха двора от строителните материали. Ден след ден училището променяше своя облик. Изникваха цветни градини, млади акации зашумяха покрай бордюрите, стройни тополи извисяваха снаги край оградата. Трудно е да се опише с цифри стойността на младежкия труд, който превърна в китна градина едно училище в най-трудния период на неговото израстване.....

Въпреки големите трудности, учениците от випуските от този период излязоха добре обучени и подготвени за предстоящата работа в родния железопътен транспорт. През цялото време на обучение те показаха висок дух и завидно съзнание. Спомням си с какво усърдие изучаваха преподавания материал, как горяха от желание да завършат училището с висок успех. Ние преподавателите вярвахме в тях, в светлите им младежки пориви, в голямата им любов към железничарската професия. И не се излъгахме.

От тогава изминаха много години. Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ се превърна в учебно заведение с добра



материално-техническа база, която осигурява отлични условия за висока ефективност на обучението. Към 1972 година на разположение на курсантите са над 20 бр. специализирани кабинета, 4 бр. лаборатории, учебна работилница и полигон. В кабинетите и лабораториите са монтирани жп машини, апаратура и съоръжения на съвременно техническо ниво. Библиотеката на Института разполага с над 60 000 тома техническа, художествена и железопътна литература. Постиженията, които нашият институт постигна за 28 години са много, но това не значи, че сме решили всички въпроси. Предстои още много работа за подобряване, разширяване и осъвременяване на материално - техническата база, в усъвършенстване методите на обучение, в повишаване успеха на курсантите.....

17 октомври 1972 г.



**ПОЛКОВНИК ТОДОР АЛИПИЕВ**

Тодор Алипиев завършва 24-ти випуск на Държавното средно железопътно училище 1946-1949 г. В офицерската си кариера достига до Началник на отдел в Главно управление на Войските на Министерството на транспорта /1980 - 1987 г./



**СТОИЛ ФЕРДОВ МИЛАНОВ**

Стоил Фердов е роден на 2 октомври 1931 година в село Храбърско,

близо до София. Още на 4 години остава сирак и това го принуждава от крехка възраст сам да проправя пътя в живота си.

През 1949 година успешно завършва средното си образование в гимназията в гр. Сливница. Кандидатства и е приет в Държавното средно железопътно училище в София. По това време сградата на училището се намира на ул. „Фритъоф Хансен“, сега район на Националния дворец на културата.

По време на обучението си в училището Стоил Фердов има възможност да се учи от опита на опитните преподаватели:

Емануил Хаджов и Манол Манолов /Барона/ - по тарифите; Любен Тодоров /Джонсъна/ - по икономика на транспорта; Петко Илиев /Буксата/ - по тракционните изчисления; Иванка Цветкова - по икономическа география; Иван Георгиев /бай Иван/ - по морзовите знаци и Петър Николов /Бизона/ - по правилниците.

Курсов ръководител и преподавател по военна подготовка е командира на батальона капитан Донеф. Съществен дял във обучението и възпитанието му оказват старшините Велков, Радойнов и Самоволски.

Учениците от випуска на Стоил Фердов наред с усвояване на учебната програма, активно участват и в строителството на новата база в село Слатина /сега район Слатина - София/. През 1949 и 1950 г. обучението на випуска е в стария район „Перловец“, а през 1951 и 1952 г. в района на новото училище в Слатина.

Ето какво споделя през 1979 година за ПЖИ „Тодор Каблешков“ неговия възпитаник, по това време заместник-министър на транспорта Стоил Фердов:

„.....През школата на това единствено у нас учебно заведение с дългогодишна практика и традиция в подготовката на кадри за железопътния транспорт, преминах и аз преди 26 години. Обучението на нашият 27-ми випуск съвпадна с реорганизацията на двугодишното железопътно училище в четири годишен транспортен техникум. Тогава учехме в старата сграда на улица „Фритъоф Хансен“, на мястото където се намира Националния дворец на културата, а през останалите две години имахме честта да вземем участие в строителството на сегашните сгради на института и да бъдем първите техни обитатели.

В тези първи следвоенни години училището бе с крайно оскъдна и бедна база. Сега при всяко отиване в института, чийто праг винаги прекрочвам с особено вълнение, се възхищавам на неговото богато обзавеждане, на разнообразния му организационен живот.

Спомням си какво беше някога и с какъв ентузиазъм и възторг под ръководството на преподавателя Емануил Хаджов започнахме на

любителски начала изграждането на първия технически кабинет по организация на движението на влаковете. Тогава бяхме безкрайно щастливи за тази придобивка. Съпоставяйки го с модерните добре оборудвани и светли кабинети днес, той ми изглежда почти смешен, но мил.....“ /вестник „Магистрала“, бр. 24,12 юни 1979 г./

През м. юли 1953 година, Стоил Фердов във випуск „Чанковски“ завършва обучението си в транспортния техникум. В продължение на четири години изучава специалността „Експлоатация на железопътния транспорт“ и придобива квалификацията – ръководител движение и търговска служба. Признато му е отбиването на задължителната военна служба и е произведен в офицерски чин „младши лейтенант“ в запаса.

След завършване на обучението е назначен на работа в жп гара „Перник-разпределителна“ като ръководител на движение. Началник на гарата е майор Иван Моллов, а негов заместник е Максим Спасов – известен маневрист, по-късно „Герой на социалистическия труд“.

В периода 1957 – 1963 година Стоил Фердов работи като първи секретар на ОК на Димитровския комсомол в град Перник. В този период през 1959 година завършва едногодишна международна партийна школа в Москва – СССР. От 1962 до 1968 година задочно следва Икономическия институт в София и се дипломира в специалността „Икономика на промишлеността“.

От 1963 до 1971 г. последователно заема ръководни длъжности в Окръжното управление на МВР в гр. Перник и Министерството на вътрешните работи в София. През 1971-1974 г. е назначен за началник на управление КАТ – София. Взема активно участие в разработването на първият закон за движението по улиците и пътищата в България.

От началото на 1974 година до 1976 г. е назначен за началник на Главно управление „Транспред“, занимаващо се с организацията и координацията на транспортната дейност. Това управление е към Министерството на транспорта и началникът на управлението е с ранг на заместник-министър.

През 1977 година Фердов е първи заместник-министър на транспорта с ресор експлоатационната и превозната дейност на всички видове транспорт.

От 3 декември 1980 г. до 22 септември 1988 г. изпълнява и длъжността генерален директор на Стопанско обединение „Български държавни железници“. Този период на управление и ръководство е характерен със забележителни успехи, постигнати от министерството на транспорта като: завършено е удвояването и електрификацията на цялата северна жп магистрала София – Горна Оряховица – Варна; електрификация на всички основни жп линии, като по този начин

се затваря големия жп пръстен София – Мездра – Горна Оряховица – Русе – Синдел – Карнобат – Стара Загора – Пловдив – София; изгражда се първият еталонен участък на Комплексната система за автоматизирано управление на движението на влаковете в участъка София – Пловдив /КСАУДВ/; изградени са гърбичните централизации в разпределителните гари Подуене, София, Пловдив и Горна Оряховица; в периода 1981 – 1985 г. са електрифицирани 735 км и са удвоени 370 км. железопътни линии в България.

Решават се важни социално-битови проблеми на работниците и служителите в железниците: построяват се много нови ведомствени жилища, общежития, почивни бази /Паничище, Вонеща вода, Студенец, Добринище, Варна, Приморско и др./, санаториуми и профилакториуми край Бургас, Хисаря и Кюстендил; ведомствени пансионати на пълна държавна издръжка за деца-ученици на работниците и служителите от отдалечени жп кантони; изграждат се много нови жп гари и ремонтни бази.

Започват да функционират транспортни многопрофилни болници и поликлиники в София, Пловдив, Горна Оряховица и Варна, в които се осъществява безплатно лечение; множество работнически столове, детски градини, помещения за превозните наряди, обслужващи влаковете.

В железопътните гари се обособяват стаи за майки с деца и бременни жени, вагон-ресторанти и бюфети на почти всяка гара.

В големите градове се изграждат: международни и градски железопътни бюра за предварителна продажба и резервация на билети; множество спортни зали, игрища за различни видове спорт и културни домове по протежение на жп мрежа.

Осигурява се безплатно униформено облекло на жп служителите и работниците, допълнително заплащане за звание и длъжност /от 35 до 100 лв/, хранителен порцион за всички работещи в железопътния транспорт.

През 1980 година с Указ № 9/1980 г. на Държавния съвет на Народна република България, експлоатационния персонал на БДЖ е приведен на специален режим на работа. Утвърдени са Дисциплинарен устав и Правилник за преминаване на службата в железниците. Съгласно тези регламентиращи документи се въвеждат железничарски звания – младши жп командир, жп командир и старши жп командир. Генералният директор на БДЖ е със звание главен командир на железниците /съответства на военното звание генерал-лейтенант/. За всяка длъжност се въвеждат отличителни знаци, лампази и други атрибути.

Това се отразява благоприятно в работата на Българските държавни железници и те постигат върхови постижения – над 110 млн. пътници и

около 90 млн. тона превозени товари годишно.

На заседание на Генералната асамблея UIC /Международен железничарски съюз/ от 6 юли 1988 г., Стоил Фердов е избран за президент на организацията за две години. Същата година завършва курс за изучаване на немски език в Института за чужди езици в София.

На 22 юни 1988 г. в Синдикалния дом на транспортните работници в София се провежда юбилейно честване на 25 – годишнината от откриването на първият електрифициран жп участък в България – отсечката София – Пловдив /открит на 27 април 1963 г./. Заместник-министърът и генерален директор на СО „Български държавни железници“ Стоил Фердов открива паметна плоча на приемното здание на Централна жп гара София.

На 23 юни 1989 година тържествено открива и електрифицирания жп участък София – Перник – Радомир.

Стоил Фердов в продължение на 15 години е заместник-министър на транспорта.

В периода декември 1989 – 1993 г. е изпратен на дипломатическа работа в Беларус, като генерален консул и управляващ българското посолство. Както навсякъде където е работил развива интензивна международна дейност.

Установяват се преки двустранни отношения между България и Беларус, изразяващи се в подписване на първият международен договор между страните; изработена е търговска спогодба; сключено е банково съглашение; договор за сътрудничество между двете академии на науките; наименувани са две улици в Минск – „Кирил и Методий“ и „Лилия Карастоянова“ /военен кореспондент на вестник „Комсомолская правда“, загинала на 6 февруари 1943 г./.

В една от елитните гимназии в Минск се създава специална паралелка за изучаване на български език.

Създадена е пряка транспортна жп връзка София – Минск, като ежедневно се движи спален вагон за превоз на пътници и е открита директна въздушна връзка София – Минск и Варна – Минск /един път седмично/.

За личния принос на Стоил Фердов в развитието на двустранните отношения, името му е вписано на поставена мемориална плоча в Домът на дружбата и приятелството между народите в Минск.

За постигнати трудови успехи многократно е награждаван с държавни ордени и медали, почетни звания и други награди. През 1987 година е удостоен със званието „Почетен железничар“.

В продължение на три мандата на обществени начала е председател на Постоянната комисия по транспорт и съобщения към Столичния общински съвет. За известен период от време е председател на Съвета на директорите на фериботния комплекс „Варна – Иличовск“. Член е на Клуба на железничаря в София от основаването му през 2007 г., а от месец март 2015 г. е избран за негов председател. От м. февруари 2015 г. Стоил Фердов е председател на Федерацията на славянските организации в България. Членува в международната славянска академия за наука, образование и култура в Москва. Председател е на сдружението „Клубове на железничарите в България“.

След прекратяване на активната трудова дейност Стоил Фердов развива активна публицистична дейност, изразяваща се в: автор е на книгата „Предизвикана изповед“ и съавтор на книгите – „От девети до десети“, „По пътя на идеала“, „Финландия е в сърцето ми“, „Човек, който изпревари своето време“, „Необикновен и истински“ и „Държавник и гражданин на България“.

През 2013 година ръководството на Българските държавни железници взема решение да се отнемат някои привилегии на жп служители, включително и на почетните железничари след пенсионирането им. Веднага след решението, по негова инициатива се сформира инициативна група в състав: Стоил Фердов, инж. Йосиф Смилов, инж. Стамен Стаменов, Атанас Станев, инж. Стоил Гелев, д-р инж. Величко Райков, Петър Бунев, Николай Здравков и др., която провежда трудни преговори с ръководството на БДЖ и успява да запази правата при служебните и специални пътувания на железничарите и техните семейства.

#### **4. СРЕДНО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ И ТРАНСПОРТЕН ТЕХНИКУМ КЪМ МИНИСТЕРСТВОТО НА ТРАНСПОРТА**

**/1950-1958 г./**

На 5 октомври 1949 година Министерския съвет на НРБ приема Постановление № 7, което касае състоянието и задачите на транспорта и неговото кадрово осигуряване. Въз основа на постановлението е издадена Заповед № 52/31.01.1950 г. на министъра на транспорта, с която се регламентира извършването на реорганизация на учебните заведения в системата на ведомството.

Държавното средно железопътно училище е преобразувано в Средно транспортно училище. Всички училища и школи, обучаващи кадри за транспорта – Средното транспортно училище в София, Практическото железопътно училище в Русе, Практическото корабостроително училище във Варна, Авторемонтното заводско училище на гара Искър и всички държавни автомобилни школи с продължителност на обучение

8 месеца, са поставени под единно централно ръководство. То е възложено на отдел „Кадри“ и сектор „Транспортни училища и школи“, които преминават към Министерството на транспорта, на бюджетна държавна издръжка.

Тази реорганизация през 1950 г. изисква осъществяване на качествена промяна на организационната структура на училището, на учебните планове и програми, правилника на училището и самата организация на учебния процес. Името на училището съответства на неговия статут – средно учебно заведение.

На основание Заповед № 3766/28.08.1951 г. на министъра на народната просвета в училището се създават предметно-методически комисии /ПМК/. Те се явяват профилирани учебно-методически единици сред преподавателския състав с цел осъществяване на педагогическо и методическо ръководство на учебния процес. В реорганизираното транспортно училище са създадени 12 предметно-методически комисии, като за председатели са определени най-подготвените преподаватели.

В средното транспортно училище се приемат младежи и девойки завършили IX-ти клас в специалностите: „Локомотивни машинисти“, „Ръководители на движението и търговска служба“, „Техници по ремонта на подвижния състав“ и „Строителни техници“. Приемът за обучение се извършва на базата на оценки от приемните изпити по български език, математика и рисуване. Балът за класиране се образува от средният успех от гимназията, оценката за поведението и резултатите от приемните изпити. Срокът на обучение е четири години. Завършилите училището получават средно техническо образование. Приемането на девойки във всички специалности, без локомотивните машинисти е характерен момент в историята на училището. През 1958 година приемането на девойки е прекратено, което се счита за неправилно действие на училищното ръководство.



Транспортен техникум – Първи „б“ локомотивен курс с курсовия ръководител

Учебните планове и учебните програми са разработени на основата на учебния материал, изучаван до IX-ти клас, което налага включване на нови дисциплини по общообразователна и общотехническа подготовка. Увеличени са и часовете за обучение по специална подготовка. В училището първите три години са теоретическа подготовка по всички дисциплини. Утвърденият в предходните години принцип за провеждане на практическа подготовка се запазва, като цялата четвърта година от обучението преминава в провеждане на производствен стаж в жп гарите и депата.

Обучението в училището се провежда при полувоенен режим, като на завършилите младежи се признава отбиване на редовната военна служба.

Практиката в тези години на обучение показва, че физическото и умственото натоварване на учениците е много голямо и за това се взема решение от учебната 1952/1953 г. напрегнатия дневен режим да бъде облекчен. Учебната седмица е намалена на 40 часа, като следобедни учебни часове се провеждат само два пъти седмично – понеделник и четвъртък.

Специалната подготовка се осъществява от много добри преподаватели – практику железничари като Иван Илиев, Никола Николов, Манол Манолов, Тодор Тодоров /Джонсън/, Петър Николов и др.



**ПЕТЪР НИКОЛОВ**

Преподавател в Транспортния техникум и Полувисшия железопътен институт по правилниците – „ИДВ“, „ПТЕ“ и „ИС“ в периода 1949–1972 г.





**МАНОЛ МАНОЛОВ**

От 1946 година е инструктор по обучение на учениците в Държавното средно железопътно училище и преподавател в Транспортния техникум и Полувисшия железопътен институт по дисциплината „Търговска експлоатация – тарифите в Българските държавни железници“

Военната подготовка на учениците се провежда под формата на лагерно обучение /след втората година/ и казармено обучение /след третата година/. Обучението завършва с полагане на военна клетва. През цялото време на военната подготовка учениците носят войнишка униформа и им се зачислява оръжие и други военни атрибути. Самите занятия се провеждат от запасни офицери и сержанти, които са включени в щата на техникума като възпитатели и надзиратели. От 1955 година запасните са заменени от офицери на действителна военна служба. Създаден е команден състав с длъжности – командир на батальон, рота, взвод и старшина на рота. Те се изпълняват от майор Иван Паунов, капитан Григор Жотев /по-късно генерал-майор, началник на ПЖИ/, старши лейтенант Кръстю Савов, капитан Цветан Тодоров /“Уставът“/, старши лейтенант Захари Захариев /“Канапа“/, старши лейтенант Стоянов /“Томожо“/, старшина Димитър Зарев, старшина Димитър Карабашки и др.

Лагерното обучение се провежда в районите на село Владая - София, село Ягода - Пловдив и хижа „Божур“ в околностите на Горна Оряховица. Казарменото обучение е в районите на Железопътния полк в София.

Цялостното обучение в техникума завършва с полагане на държавни изпити и защита на дипломен проект.

Обучението на учениците на четири различни места в София затруднява осъществяването на учебно-възпитателния процес. В тази връзка Министерството на транспорта, отчитайки значението на Средното транспортно училище като единствено учебно заведение подготвящо кадри за транспорта, се заема с решаването на проблемите

му. Отреден е терен в село Слатина /сега кв. Слатина на София/ и е извършено проектиране и строителство на нови учебни сгради. В кратки срокове са построени – учебен блок, три спални блока, кухня и столова и през учебната 1951/1952 г. техникума е преместен в новия район. В съкратени срокове материалната база е извозена от стария район /Перловец/ в новия район /Слатина/.

Съгласно Постановление № 942/10.08.1951 г. на Министерския съвет и Заповед № 802/13.12.1951 г. на министъра на транспорта, Средното транспортно училище е преименувано в Транспортен техникум. Тази промяна на името не води до качествени промени в организацията на учебно-възпитателния процес. Статутът на техникума се запазва – средно учебно заведение. Променени са само някои наименования в училищната терминология, която не се съвместява с понятието техникум. Така например Практическият отдел се нарича „Промислен“, а Средният отдел престава да съществува, защото понятието „техникум“ напълно го замества. „Учебен клас“ е заменено с „учебен курс“, а учениците се наричат „курсисти“.

За директор на Транспортният техникум е назначен Марин Тинчев Маринов. Роден е на 25 юни 1910 година в село Владимировци, община Самуил. Завършва гимназия в гр. Русе и записва „Педагогика“ в Софийския университет. Поради материални затруднения не успява да завърши. Марин Маринов е директор на техникума през 1951 и 1952 г.

През 1952 година за директор на техникума е назначен Георги Христов Рангелов. Той е роден на 6 януари 1910 г. в село Студена, Пернишко. Завършва Държавното железопътно училище – специалност „Превозна“ и служи в системата на Българските държавни железници. Длъжността директор на техникума изпълнява от 1952 до 1958 г. В периода 1958 – 1960 г. е директор на Полувисшия железопътен институт. През 1961 година е назначен за старши контролор по движението в Главното управление на железниците. През 1965 година с Указ № 450 е удостоен със званието „Почетен железничар“.



1953 година. Зорка Костадинова /в средата/ със съученички в Транспортния техникум

В периода 1950 – 1958 г. заместник-директори на Транспортния техникум са : Петър Иванов Коцев – по учебната част и по военната подготовка : майор Христо Пенев Добрев /1950-1955 г./, капитан Велко Семов Велков – /1955-1956 г./ и майор Никола Стратиев Димов – /1956-1958 г./.

Промяната на статута на учебното заведение е крачка назад в неговото развитие. В ръководството на Министерството на транспорта отчитат това и започва да се формира мнение за изход от това отклонение. От учебната 1956/1957 г. в Транспортния техникум се променя образователната структура. Започва да се осъществява прием на младежи и девойки само със завършено средно образование. Курсът на обучение е намален от четири на три години. Това е първата крачка за готвената промяна на статута на Транспортния техникум.



*Транспортен техникум – учебни занятия*

През периода 1950 – 1958 г. /27-ми до 35-ти випуск/, за нуждите на Българските държавни железници са подготвени: локомотивни машинисти – 562 души; ръководители на движението – 1015 души; машинни техници – 279 души и строителни техници – 217 души.

По-голямата част от завършилите жп специалисти, надграждат своята квалификация и продължават образованието си във висши учебни заведения в страната и в чужбина. Като достигнали по-високи стъпала в йерархията на железниците могат да се посочат имената на: инж. Стамен Делков Стаменов – министър на транспорта; Стоил Фердов – заместник-министър на транспорта и генерален директор на БДЖ; Атанас Станев – председател на Федерацията на Профсъюза на транспортните работници /Герой на социалистическия труд/; Петко Батев – секретар на Федерацията на Профсъюза на транспортните работници; Ангел Димитров – генерален директор на Българските

държавни железници; Илия Дандалов – заместник-генерален директор на Българските държавни железници; Стоил Гелев – директор на дирекция в Министерството на транспорта; Йордан Стоянов – директор на дирекция в Министерството на транспорта; Цоло Цолов – началник на железопътно управление; Александър Каменов – началник на железопътно управление; Пейчо Кисьов – началник на железопътно управление; директорите на дирекции в Българските държавни железници – Йордан Димитров, Тодор Спасов, Кръстю Руйников, Йордан Иванов, Асен Томов, Минко Христов и Симеон Христов; заместник-началниците на Железопътно управление – Марин Захариев, Кирил Табаков, Михаил Чалъков, Велчо Велев, Лазарин Възленов, Димитър Коларов, Парашкев Сираков и Борис Михайлов.

### ТАКА БЕШЕ НЯКОГА

#### **ПОЛКОВНИК ОТ ЗАПАСА ЦВЕТАН НИКИФОРОВ ТОДОРОВ, БИВШ ПЪРВИ ЗАМЕСТНИК-НАЧАЛНИК НА ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“**



*Майор Цветан Тодоров – командир на курсантски батальон*

През 1955 година със Заповед на министъра на отбраната бях назначен за командир на рота. Името на училището тогава беше „Транспортен техникум“ със статут на средно специално училище. Приемаха се младежи и девойки след IX-ти клас, които като завършваха курса на обучение получаваха диплом за завършено средно специално образование с право да продължат обучението си във ВУЗ. На младежите се признаваше отбиването на задължителната военна служба.

Със Заповед на министъра на отбраната през учебната 1955/1956 г. бяха назначени за водещи военната подготовка на курсистите, действащи кадрови офицери от Българската народна армия, които

заменяха по ред съображения съществуващите запасни офицери.

За заместник-директор на техникума по военната подготовка бе назначен капитан Велко С. Велков, по-късно полковник от запаса. До края на есента на 1955 г. бяха назначени за командири на батальони, роти и взводове офицерите – Григор Жотев, Кръстю Савов, Цветан Кондаков, Цветан Тодоров, Недю Чомаков, Узунов, Бонев, Захариев, Кръстев и др.

Техникумът беше попълнен и с качествени преподавателски кадри. Инженери като Кузин, Трендафилов, Куманов и Вучков, учили в Германия, със солидна теоретична подготовка и практически опит, както и специалисти, завършили по-рано обучението си в Държавното железопътно училище, които преподаваха по различни дисциплини.

Офицерите и преподавателите много добре осъзнаваха, че на техните плещи пада отговорността за обучението и възпитанието на тези крехки млади хора, решили да се отдадат на железничарската професия.

Заварихме една оскъдна учебно-материална база. Имаше около 3-4 учебни кабинета на курсистите по специална подготовка и два по военна подготовка /тактика и военна топография/. Не достигаше техническата литература. За повечето от учебните предмети курсистите се готвеха по записки.

Битовите условия далеч не удовлетворяваха. Макар и настанени в нови жилищни помещения, в едно спално се помещаваха 25-30 души. Отоплението беше с твърдо гориво. Твърде често се налагаше да се пренася вода с баки от село Слатина за приготвяне на храната. За къпане се ползваше градската баня в кв. „Гео Милев“ на София, отстояща на 3-4 км. от техникума. Спортната база също не задоволяваше. Курсистите гледаха по един филм седмично в читалището на село Слатина.

Такива в общи линии бяха условията, при които се учеха момчетата и девойките. Задачата ни беше отговорна и трудна. Заедно с преподавателите ние се заехме с изграждането на съвременна учебно-материална база.

Самозаняколко години отпаднаха част от проблемите, за които става дума по-горе. За всичко това голям дял имат БДЖ и Министерството на транспорта, които от близо наблюдаваха развитието на техникума и щедро го подпомагаха със средства и кадри.

Курсистите проявяваха изключително старание. Усърдно изучаваха преподаваните им дисциплини: военни жп превози, военна топография, инженерна, химическа, огнева, строева и физическа подготовка.

При провеждането на инспекторски прегледи от МНО в началния етап от подготовката на курсистите, се проявяваше чувство

на отговорност и оценките бяха много добри. Огромна част от завършилите наши възпитаници в този период останаха на работа в железниците, други завършиха технически висши учебни заведения и заеха отговорни длъжности в БДЖ. Такива са инж. Стамен Стаменов, Александър Каменов, Атанас Станев, Илия Дандалов, Петко Батев и много други. За един от тях искам да разкажа:



*Александър Каменов – възпитаник на Транспортния техникум – 33-ти випуск*

Роден е на 9 февруари 1938 година в село Трайково, община Лом, област Монтана. Завършва 33-ти випуск специалност „Ръководител движение и търговска дейност“ на Транспортния техникум в гр. София през 1955-1959 г. След завършване на техникума последователно работи като ръководител движение в жп гарите Пейо Яворов /1959-196 г./, Брусарци и Централна гара София.

През периода 1966-1969 г. е влаков диспечер в Железопътно управление София, а от 1969 до 1975 г. - влаков диспечер в ЦДР на Българските държавни железници. В периода 1971-1975 г. учи задочно и завършва висше икономическо образование в Стопанската академия в гр. Свищов. От 12 март 1975 г. до 12 септември 1976 г. е началник на жп район София – град. От 1976 до 1988 г. е назначен за първи заместник началник на Железопътно управление София, а от 1987 до 1992 г. е началник на ЖПУ София.

В годините като началник на Железопътно управление София Александър Каменов ръководи: електрификацията и цялостния капитален ремонт на жп участъка Мездра – Видин, Брусарци – Лом и Бойчиновци – Берковица; удвояването и електрификацията на жп участък Мездра – Ясен; цялостна реконструкция и модернизация на най-голямата разпределителна гара Подуене; реконструкцията и електрификацията на жп участъка София – Перник и София – Баня, с

внедряване на тактов график на движението на влаковете на всеки 30 минути и кръгъл час и др.

В периода 1992 – 1995 г. Александър Каменов е директор на дирекция „Движение“ на Национална компания „БДЖ“. От 1995 до 1997 г. е първи заместник-генерален директор по експлоатацията на Национална компания „БДЖ“. За дългогодишна и ползотворна дейност в железопътния транспорт Александър Каменов е награждаван с много ордени, медали, грамоти и др. награди.

Удостоен е със званието „Почетен железничар на българските железници“ и „Почетен железничар на съветските железници“. На 5 юли 1997 година излиза в пенсия.

Членува в Клуб на железничаря в София и Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва на бившите Войски на Министерството на транспорта и ВВТУ „Тодор Каблешков“.



### **АТАНАС ТОДОРОВ СТАНЕВ**

Атанас Т. Станев завършва 32-ри випуск на Транспортния техникум в периода 1954 – 1958 г. – специалността „Ръководител движение и търговска дейност“.

В професионалната и трудовата си кариера достига до: началник на Железопътно управление Горна Оряховица /1979-198 г./; председател на Федерацията на профсъюза на транспортните работници/1987-1998 г./.

Носител е на отличието „Герой на социалистическия труд“ – 19.03.1984 г.

## РАЗМИСЛИ ЗА НЕЩАТА ОТ ЖИВОТА - ОТ КУРСИСТ ДО МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА



### **Инж. Стамен Делков Стаменов, възпитаник на 32-ри випуск на Транспортния техникум – София**

Инж. Стамен Стаменов е роден на 5 юли 1938 година в село Чавдар / Радославово/, Софийска област. Основното си образование завършва в родното си село през 1952 г. В периода 1952-1954 г. учи в гимназия до IX-ти клас в гр. Пирдоп.

През 1954 година постъпва в Транспортния техникум в София в специалността „Ръководител движение и търговска дейност“. Завършва през 1958 г. с випуск 32-ри на Транспортния техникум.

След завършване на обучението си е назначен като ръководител на движението в жп гара Пирдоп /1958-1967 г./. Докато работи на гара Пирдоп, записва задочно ВМЕИ – София. От 1960 до 1967 г. се обучава в специалността „Експлоатация на железопътния транспорт“. След завършване на висшето си образование е назначен на работа в Железопътно управление – Пловдив. От 1967 до 1970 г. последователно заема длъжностите механик, организатор на производството и заместник-началник на отдел „Движение“. Тук той усилено работи за внедряване на нови технологии и усъвършенстване на експлоатационната дейност в железопътния транспорт.

В периода 1971 - 1972 г. инж. Стамен Стаменов е преместен на работа в София и назначен за началник на Централното диспечерско ръководство /ЦДР/ на Стопанско обединение „Български държавни железници“ /СО „БДЖ“/.

От 1972 до 1978 г. изпълнява длъжностите заместник-началник по експлоатацията на Железопътно управление – София и директор на дирекция „Движение“ в СО „БДЖ“.





*Инж. Стамен Стаменов придружава министъра на транспорта Васил Цанов на проверка в жп участък Мездра – Червен бряг*

На 1 септември 1978 година инж. Стамен Стаменов е назначен за началник на Железопътно управление – София. Тази високо отговорна длъжност в железопътния транспорт, той изпълнява в продължение на 10 години, до 1988 г. Докато е началник на най-голямото Железопътно управление в страната са постигнати следните забележителни успехи: реконструкция и модернизация на най-голямата разпределителна гара – Подуене-разпределителна; електрифицирани са жп участъците – София – Перник и София – Баня; 76% от текущия железен път е електрифициран и 78 % от превозите се извършват с електрическа тяга /за района на ЖП управление – София/; въведена е нова технология в управлението на безрайферното обработване на вагоните с насипни товари и комплексна система за автоматизирано управление движението на влаковете в участъка София – Пловдив /КСАУДВ/.

Построени и предадени в експлоатация са 1539 апартамента за жп служителите и работниците /в периода 1983-1988 г. ./; ново общежитие в локомотивно депо „Никола Коларов“ – София, почивна станция в района на жп гара Добринище, реконструкция и модернизация на почивната станция във Варна и ЦПВК „Паничище“.

За една година /от 1 април 1989 до 30 май 1990 г./ инж. Стамен Стаменов изпълнява длъжността представител на Българските държавни железници в Бюрото „Обединени пътнически вагони“ в Прага, Чехословакия.

В периода 1 юни 1990 г. – 11 юли 1992 г. е назначен за генерален директор на „Метрополитен“ – София. В този период инж. Стаменов влага всичките си сили и умения, да не се замрази строителството на метрото. Под негово ръководство се подготвя и подписва първия договор за продължаване строителството съвместно със Столична община.



*Инж. Стамен Стаменов като генерален директор на СО „Български държавни железници“ /1994 – 1995 г./*

В периода 30 април 1993 г. – 11 юли 1994 г. инж. Стаменов е назначен за директор на дирекция „Контрол на приходите и международни разчети“ в СО „БДЖ“. От месец юли 1994 година е издигнат за генерален директор на Стопанско обединение „Български държавни железници“. По това време министър на транспорта е инж. Кирил Ерменков. Тази длъжност той изпълнява до януари 1995 г.

От 25 януари 1995 г. до 12 февруари 1997 г. инж. Стамен Стаменов е назначен за министър на транспорта и съобщенията в правителството на Жан Виденов.



*6 май 1995 г. Министърът на транспорта инж. Стамен Стаменов на посещение във ВВТУ „Тодор Каблешков“*

По предложение на министерството, ръководено от инж. Стамен Стаменов в Министерския съвет, а в последствие и в Народното събрание е приет Закон за Национална компания „БДЖ“. Въз основа на него е подписан Договор за отпускане на държавен кредит от 300 млн. щатски долара за осъществяване на оздравителна програма в Българския железопътен транспорт.



13 януари 1996 година. Министър-председателят на България Жан Виденов, придружаван от министъра на транспорта инж. Стамен Стаменов посещават ВВТУ „Т. Каблешков“ по случай 145 години от рождението на патрона на училището Тодор Каблешков

През месец юли 1998 година инж. Стамен Стаменов излиза в пенсия и продължава да работи за решаване проблемите на железопътния транспорт. Новата му месторабота е компания „Оптима турс“.

През 2013 година ръководството на „Български държавни железници“ взема решение да се отнемат привилегиите на жп служителите след пенсионирането им, включително и на „почетните железничари“. През месец юли същата година е сформирана инициативна група в състав: инж. Стамен Стаменов, инж. Йосиф Смилев, Стоил Фердов, Атанас Станев, инж. Стоил Гелев, д-р инж. Величко Райков, Петър Бунев – председател на железничарския синдикат към КНСБ, Николай Здравков и др., която провежда трудни преговори с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Постигнат е успех да се запазят тези привилегии само при служебните и специални пътувания на пенсионираните железничари и техните семейства.



1996 година. Министърът на транспорта инж. Стамен Стаменов посреща в България министъра на транспорта на Япония.

През месец август 2008 година взема активно участие в организирания 50-годишен юбилей от завършването на 32-ри Випуск на Транспортния техникум – София.

На всички постове, на които е бил инж. Стамен Стаменов в продължение на повече от половин век, особено като началник на Железопътно управление – София, генерален директор на СО „БДЖ“ и министър на транспорта, неуморно работи за просперитета на родните железници. В обществения живот също е активен – в Научно-техническия съюз по транспорт, пенсионерския клуб на железничаря в София, Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва от бившите ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“.

През 2008 година във връзка с неговата 70-годишнина, инж. Стамен Стаменов е награден с орден „Гражданска заслуга“ за изключителен принос в развитието на железопътния транспорт“ – I степен. Носител е и на званието „Почетен железничар на българските железници“.

Инж. Стамен Стаменов живее в град София.



1995 г. Началникът на ВМТ генерал – майор доктор инж. Христин Христов посреща министъра на транспорта инж. Стамен Стаменов на войнишка клетва в Горна Оряховица. В дясно е о. з. полковник инж. Атанас Атанасов, който придружава министъра.

Офицерът от запаса Асен Йосифов споделя: „...В моята служебна кариера и след пенсионирането ми, имах щастието да работя, контактувам и се уча от опыта на много умни хора – офицери, генерали, професори, бивши министри на транспорта, изявени дейци на железопътния транспорт, на науката, изкуството и културата и др. Един от тях е инж. Стамен Стаменов. При контактите ми с него не ме напускаше усещането, че душата му е много богата, изпълнена с човещина и мъдрост. Бавно и сигурно взаимно си преливахме духовна енергия, съграждахме се. Странен човек... Обича да мълчи, да слуша. Но когато кажеше нещо, тежеше като камък ...

Виждах пред себе си един добър човек, който разказвайки, отново

преживява миналото и това не само му доставя удоволствие, но и го държи извън чуждата, ако не дори враждебната за него реалност на днешния ден.

Убеден съм, че е един прекрасен приятел, голям оптимист, железопътен специалист с много знания и опит.

Той развълнувано казва: „Имал съм много препъни камъни, падал съм, но съм намирал сили да ставам. И така до днес...“

Слушах го и си мислех – много е живял, но не напразно, оставил е трайни следи по извървяния път. Той е пример за отдаденост в работата с близо половинвековния си опит в системата на транспорта.

Всичко, което е направил за железопътния транспорт и ВВТУ „Тодор Каблешков“ ще остане във времето и ще показва на поколенията напред какво означава да бъдеш професионалист, влюбен в транспорта, устремен, всеотдаен, упорит, умен, благороден, добър, честен, и достоен българин – патриот .

Скромнен е той, не обича да говори за себе си и стореното, но то се вижда. За мен срещите ми с него се превръщат в празник на душите...“

## 2008 ГОДИНА

### 50-ГОДИШЕН ЮБИЛЕЙ НА 32-РИ ВИПУСК НА ТРАНСПОРТНИЯ ТЕХНИКУМ В СОФИЯ /1954-1958 г./





Уважаеми госпожу и господа,

От името на Министерството на транспорта и лично от мое име бих искал най-сърдечно да Ви приветствам по случай 50 годишнината от завършването на Транспортния техникум в София.

През 1958 година в редиците на железничарите се вливат 300 високо подготвени млади и енергични локомотивни машинисти, строителни техници, ръководители движение и търговска експлоатация – всички от 32-ри випуск на тогавашния Транспортен техникум. Именно с техните усилия железопътният транспорт осигуряваше през следващите години нуждата от превози за бурното развиващата се икономика на страната.

Скъпи колеги, през 40-годишната си трудова дейност Вие дадохте своя личен принос за подмяна на тягата, за удвояването и електрификацията на железопътните линии. Участвахте във внедряване на механизацията на ремонта и поддържане на железния път и подвижния състав, изграждането на автоматизирани системи за управление на движението и безопасността на превозите.

.Благодарение подобрената организация на превозите и въведените нови транспортни технологии, железопътният транспорт постигна рекордни обеми превозени пътници и товари. От вашият випуск израснаха и високо подготвени кадри, които умело ръководеха развитието на нашите железници.

Изпълнявайки политиката на Европейския съюз за преимуществено развитие на жп транспорта, Министерството на транспорта, НКЖИ и „БДЖ“ - ЕАД разработиха мащабна програма, чиято цел е икономическото оздравяване на отрасъла; пълна интеграция на българските железници с транспортната система на Европейския съюз. Изпълнението на тази програма изисква огромни финансови средства. Изискват се и физически и морални сили, както и умения от сегашните ръководни кадри в железниците и в Министерството на транспорта.

Ето защо ние ценим вашият опит. Той ни е нужен. Необходима ни е вашата морална подкрепа. Вашият пример днес е онази здрава основа, върху която можем да стъпим, да продължим напред.

Позволете ми да изразя своята голяма благодарност за всичко, което сте направили за развитието на железопътния транспорт, Вие – железничарите от 32-ри випуск на Транспортния техникум.

Пожелавам Ви още дълги години живот, здраве и бодрост, за да бъдете полезни на вашите семейства и съпричастни в по-нататъшното развитие на българските железници.

Петър Мутафчиев

Министър на транспорта

\*\*\*



Уважаеми госпожи и господа,

За мен е голяма чест и изключително удоволствие, от името на академичната общност на ВТУ „Тодор Каблешков“ и лично от свое име, да Ви поздравя най-сърдечно по повод 50-годишнината от завършването на 32-ри Випуск на Транспортния техникум.

Вашата завидна трудова биография и достойния Ви житейски път са ярък пример за поколения транспортни работници, които са черпили вдъхновение и са се изградили като професионалисти, благодарение на моралното наследство, оставено от Вас и вашите учители и наставници.

Исторически доказан е приносът Ви за развитието и модернизацията на транспортната система на България, за усъвършенстването на нейното управление и безопасност. С енергията и ентузиазма на първоучители, Вие участвахте активно във въвеждането на новите технологии, във формирането на висококвалифицирани кадри за нуждите на железниците и тяхната водеща роля за икономическия просперитет на страната.

Позволете ми, скъпи колеги, да Ви пожелаю от сърце и с най-топли чувства на признателност, още дълги години да бъдете здрави, жизнени и енергични, да се радвате на семейно щастие и уважение, за да можете да споделяте своя опит с всички нас – вашите наследници.

Доцент д.т.н. инж. Ненчо Ненов

Ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“

\*\*\*



Уважаеми възпитаници на 32-ри Випуск,

Поздравявам Ви по-случай 50-годишнината от завършването на Транспортния техникум в гр. София! Възпитаниците на Випуск 32-ри са се реализирали успешно, давайки своя принос за развитието на железопътния транспорт в Р България.

Приемете сърдечните ми пожелания за здраве, енергия, бодрост и сили за работа в областта на железопътното дело!

Инж. Христо Монов

Изпълнителен директор на „БДЖ“ ЕАД

\*\*\*



Уважаеми колеги,

Позволявам си това обръщение като знак за приемственост и



уважение към Вашите заслуги и опит, от който нашето поколение се учи при управлението и стопанисването на железопътната инфраструктура.

Тридесет и втори Випуск е забележителен със своите утвърдени специалисти, заемали ръководни длъжности в управлението на страната и на транспорта.

Високият професионализъм и морално-етичните качества на Вашето поколение са наш коректив в ежедневната ни работа.

Бъдете здрави, все така ентусиазирани и милеещи за развитието на железопътната инфраструктура и на железопътния транспорт.

С уважение, инж. Антон Гинев

Генерален директор на НКЖИ

\*\*\*



Уважаеми колеги и приятели от 32-ри Випуск на Транспортния техникум,

Приемете най-сърдечни поздравии от ръководството и личния състав на ДП „Транспортно строителство и възстановяване“ по повод Вашия юбилей!

Най-искрено Ви уверявам, че всеотдайността, с която свързахте своите съдби със съдбата на Българската железница, възпитаваше през годините поколения ваши последователи, стана смисъл и съдържание и на нашия живот.

От сърце Ви желая много здраве и бодрост, щастливи и спокойни години и празнично настроение!

Честит юбилей!

Инж. Веселин Кожухаров

Главен директор на ДП „ТСВ“

Уважаеми колежки и колеги!

В началото на месец септември 1954 година в София, квартал Слатина, на плаца на Транспортния техникум ние се срещнахме за първи път. Няма да забравим стреса, който изживяхме. Ние, бедните деца, дошли от село в големия град, в голямото училище, да ставаме железничари.

Помним нашите лудории като курсисти, волните и неволните грешки, нарушенията, които сме допусkali и наказанията, които сме изтърпявали. В паметта ни са живи образите на нашите възпитатели, командири и учители. Очакваме да чуем строгия глас на старшините Самоволски, Гиздов, „Фанфанлалето“, на възводните и ротните командири Грозданов, Узунов, Владимиров, Тодоров...на тогавашния капитан Григор Жотев. Няма да забравим нашите преподаватели Георгиев, Манолов, Хаджов, Николов, Митев, Тодоров, Цветкова, Кирилова, Иван Илиев, Трендафилов, Младенов, Милка Тодорова, Тодоров, Червеняков, директора на Транспортния техникум Христо Рангелов. Те правеха всичко, за да изучим нашата трудна професия, за да станем достойни граждани на нашата родина България.

За всичко това, Уважаеми учители, искрено ви благодарим!

Уважаеми колеги,

Преди 50 години, в началото на месец юли 1958 година, завършихме Транспортния техникум. Получихме дипломи за локомотивни машинисти, машинни техници, техници по поддържането на железния път, ръководители движение. Почти веднага се отправихме към гары, дена, жп секции и започнахме изпълнението на трудната и отговорна професия на железничаря. Ден и нощ возехме влакове и се стремяхме да ги движим в график. Ремонтирахме и поддържахме железния път, вагоните и локомотивите. И така ден след ден, година след година – 40 години работихме в системата на железниците. През тези години участвахме в развитието на жп транспорта, изпитвахме трудности при смяната на тягата, удвояването и електрификацията на железопътните линии, автоматизацията на гарите. Внедрявахме механизация и автоматизация в ремонта на железния път. Организирахме превозите с пълно обслужване на клиентите от врата до врата. Можем да се гордеем, че през тези години доближихме техническите параметри на българските железници до тези на развитите железопътни администрации. Превозихме рекордни обеми на товари и пътници, които едва ли някога ще бъдат повторени. Продължавайки равносметката, трябва със задоволство да заявим, че за тези години никой от нас не допусна груби нарушения по сигурността на движението. Нещо повече – никой не се срещна с „Темуда“ за сериозни проблеми.

Известна част от нас поради различни обстоятелства, напуснаха Българските държавни железници и отдадоха своите сили и умения в други области на народното стопанство. Участвахме в революционните преобразования в железопътния транспорт: влязоха първите електрически и дизелови локомотиви, електрифицирани бяха хиляди км железен път, удвоени бяха почти всички основни жп участъци, построиха се първата диспечерска централизация София – Карлово и КСАУДВ София – Пловдив, влезе в експлоатация фериботния комплекс Варна – Иличовск, положиха се стотици км безнаставов път, започна повсеместно механизирано подновяване и ремонт на железния път, построени бяха нови приемни здания и редица гары. Построиха се нови почивни бази в Поморие, Варна, Студенец, Вонеща вода, Паничище; извърши се реконструкция и модернизация на разпределителните гары – Горна Оряховица, Подуене, Стара Загора, Карнобат, Синдел, Бургас, Варна и Русе.

Ние можем съвсем отговорно и със съответната гордост да заявим, че 32-ри випуск беше един от най-изявените випуски в модернизирането на железопътния транспорт. Колко безсънни нощи, колко напрегнати дни и нечовешко натоварване сме изкарали, всеки сам си знае. Може да си признаем, че нашите деца израстнаха без достатъчна бащина и майчина ласка. За това – благодарим на нашите другарки и другари в живота за тяхното търпение и разбиране, нерядко и треперене при екстремни ситуации, които бяха почти ежедневие в нашата професия.

За това – нисък поклон пред вас, мили съпрузи и съпрузи!

Завършихме Транспортният техникум 294 курсисти. В железниците се пенсионираха 189 /64,29 %/. Това е израз на голяма любов към нашето училище и нашата професия.

Изминаха 10 години откакто сме зачислени в отряда на пенсионерите. Независимо, че сме в заслужен отдых, ние продължаваме да живеем и страдаме с проблемите на железниците. Нашата надежда е, че българското правителство, изпълнявайки директивите на Европейския съюз за преимуществено развитие на железопътния транспорт, ще направи всичко възможно нашите железници да заемат полагащото им се място в единната транспортна система не само в България, но и в Европейския съюз. От сърце пожелаваме успехи в това отношение на Министерството на транспорта, НК „Железопътна инфраструктура“. „БДЖ“-ЕАД и ВТУ „Тодор Каблешков“, като безкористно осигуряваме нашата морална подкрепа.

Уважаеми колеги,

Петдесет години ни делят от завършването на Транспортния техникум. Независимо от напредналата възраст, ние отново сме тук, в нашето училище. За разлика от нас, то расте, но не старее. От Транспортен техникум прерасна в Полувисш железопътен институт,

а след това във Висше транспортно училище. Очакваме в скоро време да бъде обявено и за Транспортен университет. Позволете ни от ваше име да изкажем нашата благодарност към ръководството на ВТУ „Тодор Каблешков“, и най-вече към ректора доц. д.т.н. Ненчо Ненов, за топлия прием и отличната организация, която създадохме да отбележим нашият юбилей. За помощта благодарим и на НКЖИ, „БДЖ“-ЕАД и ДП „ТСВ“.

Скъпи приятели,

Независимо от умората и годините, Вие, присъстващите в залата, намерихте сили да дойдете на нашата юбилейна среща, за което инициативния комитет ви изказва най-голяма благодарност и Ви желае още дълги години живот, здраве и спокойни дни.

Нека да прекараме няколко часа заедно, спомняйки си за нашата младост, за изминалите години и преди всичко за хубавите неща от нашия живот.

Искрено се надяваме да бъдем с нови сили и енергия, за да можем в края на дните си да страдаме с проблемите и да се радваме на успехите на нашата железница.

На добър път през годините на третата възраст!

Инициативен комитет



Мили момичета и момчета,

Бъдете живи и жизнерадостни. Това, което Вие оставихте след себе си, заслужава уважение и поклон.

Спокойна съм, че моят труд на преподавател не е бил без значение. Живейте със спомените за миналото и надежда за бъдещето!

Иванка Цветкова



Скъпи момичета и момчета!

Честит юбилей!

Бъдете живи, здрави и щастливи с вашите семейства. Спомнете си за младежките години в Техникума, където заедно деляхме радости и

успехи, трудности и проблеми.

Обичах ви много, от цялото си сърце, грижех се за Вас всеотдайно, с надежда за вашето бъдеще.

Инж. Милка Тодорова

\*\*\*



Започнах преподавателската си дейност в Транспортния техникум през 1952 година. Тогавашните курсисти – наши възпитаници, станаха част от онова ентузиазизирано поколение железничари, което трасира пътя на градежа на българския транспорт, тази жизнена „кръвоносна система“ на икономиката на Родината ни. В тази съзидателна епопея дадох своя дан всички – курсисти, командири и преподаватели.

Бъдете живи и здрави и.....спокойна трета възраст!

Иван Хараламчиев

\*\*\*



На 32-ри Випуск

В измеренията на човешкия живот, 50 години от завършването на училището е завиден период от време, който носи със себе си смисъла и заряда на достойните дела, плодовете на всеотдайния и пълноценен труд.

Честит юбилей, драги випускници!

Желая Ви от сърце здраве и дълголетие !

О.р. полковник Цветан Тодоров – Устава.

## ЛЮБОПИТНИ ДАННИ ЗА 32-РИ ВИПУСК :

- Дипломирани – 294 обучаеми;
- В последствие завършили висше образование – 55;
- Напуснали железопътния транспорт – 114;
- Пенсионирани в жп транспорт – 189.

### 32-РИ ВИПУСК ДАДЕ:

- Един министър на транспорта;
- Един Генерален директор на ДФ „БДЖ“;
- Един заместник-генерален директор;
- Трима началници на Железопътни управления;
- Десет началници на поделения;
- Шест началници на големи железопътни гари и депа;
- Много старши диспечери, началници на отдели и др.



*„В“ Гаров курс на 32-ри випуск, в който се обучава бившия министър на транспорта инж. Стамен Стаменов /четвъртия от дясно на ляво /*

Материалите за този вълнуващ за випускниците 50-годишен юбилей са предоставени от инж. Стамен Стаменов – бивш курсист в „Гаров курс – В“ на 32-ри Випуск на Транспортния техникум и бивш министър на транспорта в периода 25 януари 1995 г. – 12 февруари 1997 г.



## 55 ГОДИШЕН ЮБИЛЕЙ

На 1 юни 2021 година се навършват 55 години от излизането на брой №1 на вестник „Железопътен воин“, по късно в-к „Магистрали“. Вестник „Магистрали“ е наследник на вестник „Железопътен воин“, който започва да се публикува на 1 юни 1966 г. От далечната 1976 година /1 юни/ вестник „Магистрали“ става пропаганден орган на Командването на Войските на Министерството на транспорта.

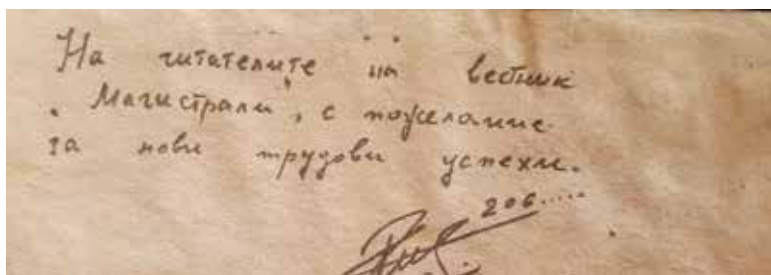
Още от първият си брой той дава сериозна заявка, че ще се превърне в ревностен пропагандатор и активен колективен организатор на целия личен състав /воини, офицери, сержанти, служители и работници, курсанти, преподаватели/ от ВМТ и ПЖИ „Тодор Каблешков“. Публикуваните материали показват подчертан стремеж за постигане на по-високи резултати в обучението и възпитанието, в бойната, специална и политическа подготовка и в постигане на високи успехи в строително-стопанската дейност.

Брой след брой, седмица след седмица вестниците „Железопътен воин“ и „Магистрали“ стават вдъхновители и летописци на славните дела и победи, които постигат командирите, преподавателите, курсантите и воините строители. Всяка седмица те са в учебните кабинети и лаборатории на ПЖИ „Тодор Каблешков“, по-късно ВВТУ „Тодор Каблешков“, на строящите се железопътни линии Червен бряг – Златна Панега, Самуил – Силистра, Златарица – Елена, Генерал Тодоров – Петрич, Темелково – Радомир, Повеляново – Страшимирово, Нова маневрена жп гара Русе, София – Пловдив, София – Мездра – Горна Оряховица – Варна, Карнобат – Синдел и др.



А когато през периода 1976-1988 г. започва усилено удвояване и електрификация на основната железопътна мрежа в страната и ВМТ стават основна ударна сила на Националния транспортен комплекс, вече с ново име вестникът отново е в първите бойни редици. Вестник „Магистрали“ е сред строителите на автомобилните магистрали „Хемус“ и „Тракия“, на горещите точки в строителството, модернизацията и реконструкцията на железопътните линии. От неговите страници струи напрежението на трудовете делници, поривите и творческия дух на бойците, курсантите, командирите, преподавателите, служителите и работниците, безпокойството в трудовете дни, опиянението от радостта сред поредната трудова победа, след поредния успешно взет изпит в института.

Расте бойното и професионално майсторство на курсантите, командирите и преподавателите, на железопътните строители, мостоваци, механизатори, експлоатационери, расте дълбочината и проблемността на репортажите, кореспонденциите и очерците във вестника. Неспokoйният ритъм на войсковия живот се чувства във всеки брой. Загължени сме да отдадем почит на хората, написали първите материали в създадения през 1966 година вестник „Железопътен воин“. Това са отговорния редактор Любомир Христов, майор Никола Костов, майор Генчо Трифонов, капитан инж. Никола Манов, Петър Симеонов, Христо Цветков, редник Никола Курдов. С годините вестникът става още по-популярен благодарение на главните редактори капитан Георги Статков, полковник Иван Мандев, полковник Борис Гюров, подполковник Благомил Банов.

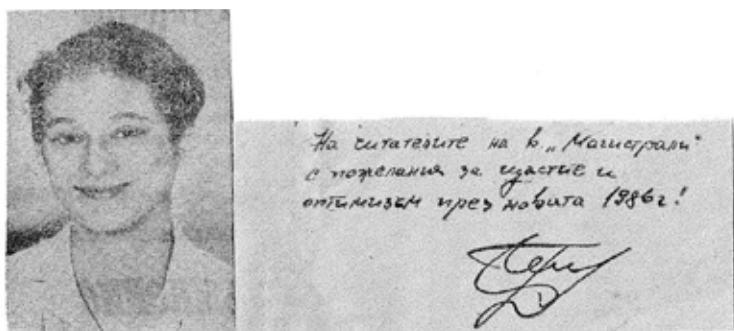


Заслужил майстор на спорта /з. м. с./ Стефка Костадинова – поставила световен рекорд в леката атлетика в дисциплината „скок на височина“/ 1 авг.1987 год.в Рим- 209 см /



Когато човек разлиства пожълтелите от годините страници на вестника, вижда как заедно със своите герои е възмъжавал и укрепвал и той. Неговата словесна и илюстративна палитра се разнообразява, обогатяват се формите, чрез които се отразяват трудовете, воинските и курсантските делници, укрепва връзката му с читателите.

По тази причина главните негови герои са първенците и отличниците в учебно-възпитателния процес, в бойната, политическата и специалната подготовка. С цената на безсънни нощи, на върховни усилия и изпитания, те защитават името си на бъдещи високо квалифицирани специалисти в железопътния транспорт, на стражи и строители на България. И неизменно с тях в бойния строй крачи и вестникът, за да покаже най-вярно изпълненото с героизъм и себеотрицание битие на курсанта, воина, командира, преподавателя и строителя.

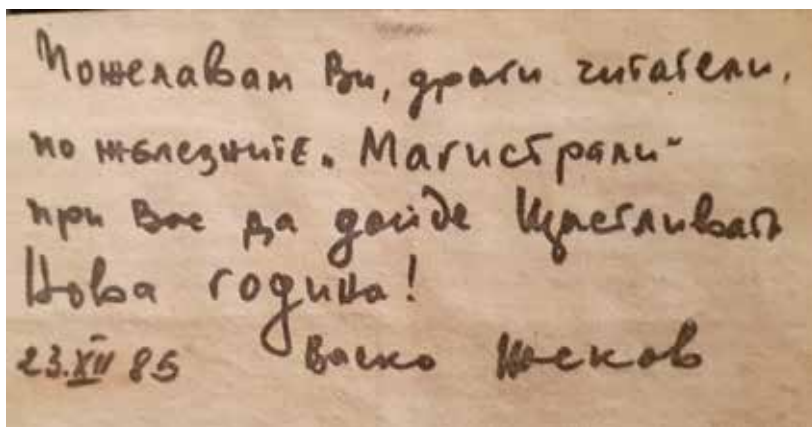


Дилиана Георгиева - 3 пъти световен и 6 пъти европейски шампион по художествена гимнастика

Отминалите години, погледнати през колоните на вестника върху хилядите негови страници, от брой до брой, от статия до статия са като точна диаграма на живота на института, висшето училище и поделенията.

Успехите, които вестниците „Железопътен воин“ и „Магистрали“ постигнаха, нямаше да бъдат възможни без тясната връзка с читателите, която дава възможност да се чувства онова движение, в което се ражда и утвърждава новото. Живата топлина, която струи от многобройните дописници, кореспонденти и сътрудници от Института, ВВТУ, поделения и гарнизони е гаранция за успехите и просперитета на медията. Сред най-изявените са: генерал-майор инж. Георги Каракехайов, генерал-майор инж. Младен Младенов, генерал-майор Стоян Сейменов, генерал-майор Спас Джеджев, полковник Борис Гюров, полковник Кирил Парпанов, полковник Стойчо Тафраджийски, полковник Цветко Лулански, полковник д-р Иван Ников, полковник Симеон Илиев, подполковник инж. Георги Топалов, подполковник инж. Виктор Вутов, подполковник инж. Методи Георгиев, майор инж. Софрон Софронов, майор Благомил Банов, майор Бойчо Георгиев, майор Ален Кръстев, майор Стефан Захариев, майор Емил Тиганчев, майор Богдан

Симеонов, майор Димитър Е. Димитров, майор Стоянчо Каменов, майор Личко Денков, майор Христо Рачев, майор Антон Ганчев, капитан Никола Петканин, старши лейтенант Кръстю Узунов, старши лейтенант Бисер Хаджиев, старши лейтенант Георги Рангелов, старши лейтенант Пенчо Стойчев, старши лейтенант инж. Йонко Томевски, старши лейтенант Румен Митев, старши лейтенант Тодор Цанов, старши лейтенант Димитър Крачунов, старши лейтенант Светослав Газов, лейтенант Георги Чучуганов, лейтенант Румен Илиев, лейтенант Виктор Бакалов, лейтенант Емил Асенов, старшина Георги Михайлов, редник Йордан Давидов, Светозар Цонев, Елена Славова, Елена Попова, Антоанета Арабаджиева, Снежка Симеонова, Людмила Андروفска и др.



Пожелавам ви, драги читатели,  
по железниѐ. Магистрала'  
при вас да дойде Царският  
Нова година!  
23.XII 85 Васко Жеков

Васко Жеков

През месец август 1988 година с решение № 415/22.08.1988 г. на Секретариата на ЦК на БКП, вестник „Магистрала“ преустановява дейността си, считано от 1 януари 1989 г.

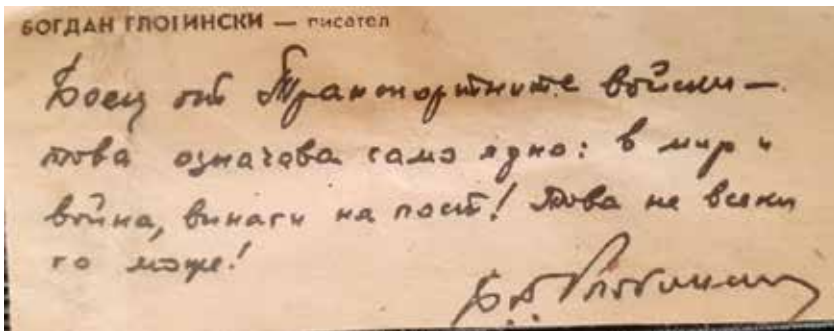
В последния брой № 52 от 27 декември 1988 г. във вестника се съобщава:

„.....Редакцията благодари на своите читатели, сътрудници, дописници и приятели за тяхната безкористна любов към вестника, за приносът им той да търси и намира своите герои на най-горещите места от многообразния живот на Войските на Министерството на транспорта и ВВТУ „Тодор Каблешков“. Благодарим и на всички бойци, курсанти, командири, преподаватели, специалисти и работници, за които вестник „Магистрала“ бе близък другар и събеседник и те споделяха с него най-сърковеното.

Признателни сме и на всички, които виждаха в хилядите нови, реконструирани и модернизирани жп линии и автомагистрала, величествени мостове и естакади, уютни жилищни и административни сгради, построени от Вас транспортните воители, частица и от нашия труд, на работещите в редакцията на вестник „Магистрала....“



Ангел Заберски  
композитор



Богдан Глогински  
Писател

## БЕЗСМЪРТЕН КАТО СВОБОДАТА

/Памет за Тодор Каблешков/



Свободата! Няма друга дума в нашия език с толкова богат и дълбок смисъл! Така е, защото я свързваме с думата Отечество. Сред образите на храбри и достойни българи ярко свети името на Тодор Каблешков – помощник – апостола на Панагюрския революционен окръг, първият българин началник на гара, героя на Априлското въстание от 1876 г, автора на „Кървавото писмо“, патрона на Полувисшия железопътен институт, ВНВТУ и Висшето транспортно училище.

През юбилейната 100-годишнина /1922 – 2022 год. / се навършват и 171 години от рождението и 146 години от неговата гибел.

... Питам те момко, защо се лиши от уюта на родния дом в Копривщица – баща ти Лулчо Дончев Каблешков е богат човек, търговец, дал ти е завидно за времето образование.

Бунтът в душата ти избра пътя на свободата!

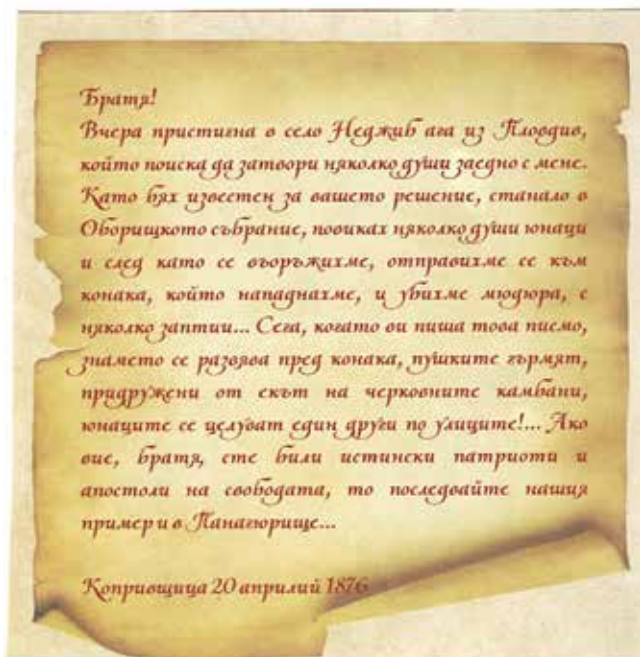
Много трудно се извървяват днес стъпките ти, защото парят и будят заспалите ни съвести...

С огненото ти слово и саможертва, както казва народния поет и писател Иван Вазов:

... И в няколко гена тайно и полека

народът порасна на няколко века...

Всички знаем изречението, с което завършва „Кървавото писмо“ на Тодор Каблешков: „Ако Вие братя, сте били истински патриоти и апостоли на свободата, то последвайте нашия пример...“ Това гениално прозрение на Копривщеница в решителния „звезден“ миг в близката наша национална история, крие и сега, и едва ли ще загуби някога в бъдещето, своя дълбок и чист смисъл.



Каблешков пише в своето „Кърваво писмо“ срещу тиранията, срещу душната атмосфера на своето настояще, но и във всяка негова буква тръпне и се въззема несломена и чиста вяра в бъдещето, в спасителните обединени сили на нацията, на революционерите, на обречените, на тия, които знаят най-добре етичния смисъл на подвига, цената на човешката саможертва.

Захари Стоянов, незабравимият летописец на възрожденската епоха, на когото дължим и първото публикуване и запазване на писмото на Каблешков, ни е разказвал в най-голямата българска книга по родолюбие „Записки по българските въстания“ за тези неповторими романтични мигове на осъзнаване на нацията, свързани завинаги и с „Кървавото писмо“ на Тодор Каблешков. Но заедно с това летописецът не е пропуснал да ни разкаже за всичко чутно и преживяно от свидетели и очевидци на епохата, и за смъртта на копривщениския апостол.

Има нещо съдбовно и неповторимо в мъжествената смърт на Каблешков в габровския затвор. Всеки, който си припомня за нея, не може да не се върне пак към вълнуващите страници на „Записките“, в които се разказва за необикновеното спокойствие, за духовното превъзходство

на Каблешков, който в предсмъртните си минути намира сили в себе си да се смее, да се глуми над най-обикновени човешки слабости, да стряска с мълчаливото си мъжество важните и надменни единствено с физическата си сила бабапти, да предизвиква с яснотата на духа си, с превъзходния си френски език стъписването и учудената завист на не по-малко надменния, на просветения чиновник и бюстител на властта, преди да настъпи оня единствен миг на смъртта, който ще реши всичко с индивидуалната воля на Апостола....

Куршумът, изстрелян преди това срещу робството, намира неспокойното сърце на Каблешков. Един рядък пример в българската история, който след това ще се повтаря по различен начин от знайни и незнайни борци за народна свобода.

Но примерът на Каблешков си остава един от първите. Затова и неговото послание към бъдещето, към свободна България ще остане пак в този пример, към който ни призовава неговото писмо.

... От 1967 година Полувисшият железопътен институт, от 1984 г. ВНВТУ, а днес Висшето транспортно училище носят името на Тодор Каблешков и с това те завинаги се свързват с един от най-светлите синове на България, оставил ни своя пример. По една щастлива случайност великият копривщенец е и първият началник гара.



*Тодор Каблешков като началник на гара Белово*

Той е тръгнал от железничарската професия към най-пълното дело на своя живот, към професията на революционера. И така светлият пример на Каблешков, голямото му революционно дело се сливат в едно както в нашата национална история, така и във вдъхновението на тия,

които са посветили живота си на железничарската професия. Защото в нея мъжеството и постоянството, мигновението на риска, поривът за служба на хората съпътства неизменно живота на тия, които са се посветили на нея завинаги.

Възпитаниците на института и училището, което носи името на Апостола, на Копривщеница, който пръв изпрати сигналите на своето сърце към бъдещата и днешна България, не може да не са щастливи. Всички, които са минали през тяхната гражданска закалка, през специфичното воинско и специално образование и възпитание, не могат да не запазят в себе си, в сърцата си на признателни потомци нещо дълбоко благородно, мъжествено и всеотдайно, което ще им дава правото да се наричат каблешковци...

Защото всеки ден на плаца, в учебните стаи и кабинети, в миговете на изпитание, изсечен от витишка скала, пред тях стои образът на Каблешков.

Априлското въстание е утрото на нова България! Това време е най-гордото в нашата история. Наред с иконата Левски преминава във вечността и исполинът Христо Ботев. Край тях са Каравелов, Стамболов, Узунов, челядта на Баба Тонка, отец Матей, хиляди дружи.

Кой сега ще си похарчи рахатлъка и ще тръгне по народни работи да се трепе, та дори и да мре? Кой ще се качи на кладата като Васил Петлешков и ще каже: „Сам съм, дружи няма!“ и ще умре, без да издаде никого? Защо захапва дулото Ангел Кънчев? Не му се е живеело ли?

Спомнете си лицата на Тодор Каблешков и Панайот Волов – хубавци, родени да обичат и да бъдат обичани, но загиват за България с Христова обреченост. Не е ли такава и съдбата на своенравния Бенковски? За какво умират Цанко Дюстабанов, Бачо Киро, Поп Харитон? Не потръпва ли и днес човек пред нечовешката саможертва на Кочо, който убива и невестата си, и чедото си, а накрая и себе си, за да не бъде роб?

...Защото ти, Апостоле, си един от тези знайни и хиляди незнайни герои, върху които стои горда България.

И е редно днес, 146 години след твоята гибел, да се запитаме: сега когато имаме повече опит, имаме ли повече мъдрост; когато имаме толкова много информация и толкова малко знаем; когато има толкова много вярващи и толкова малко вяра. Чуваме ли тях – апостолите, тях мъчениците за вяра и свобода? Помним ли онези послания от Април 1876 – та година, извезани на знамето на Княгинята, записани в Кървавото писмо, в „Оставката“ на Тодор Каблешков и кълтели на Оборище?

Време е да се замислим: Имаме ли вяра? Имаме ли единение? Имаме ли национален идеал?

Време е и да си припомним: Че тази свобода, за която те умряха, днес ние трябва да изживеем достойно. Да я изпълним с малки човешки добрини, с вяра, любов и духовност. Да я градим с дела и мисъл за България.

Понятието „свобода“ днес за някои няма същия смисъл, както при теб. Не сме усвоили още в пълна мяра твоите уроци по поведение и дълг към род и Родина.

Но ще се случи и това някога!

За да ни има, за да сме, цял един достоен и горд народ, во век и веков!

Вярвам!

О.з. Асен Йосифов



*Родната къща на Тодор Каблешков в Копривицица*

### **КРЪВТА ВОДА НЕ СТАВА**

Тя се казва Волга Каблешкова – братовчедка на видния български революционер Тодор Каблешков. Родена е през 1882 година в гр. Пловдив. Баща ѝ – Стоян Велков Каблешков е дългогодишен съдия. От историята е известен като страстен русофил, силно обичащ Русия. В тази връзка кръщава децата си на забележителности от Руската природа и светли личности. Дъщеря му носи името на великата руска река Волга, а синът – на княз Владимир.

Волга Каблешкова завършва девическата гимназия в родния си град. След това продължава образованието си в град Женева, Швейцария.



Там тя изучава зъболекарската професия. В Женева, Волга става член на тесняческата група на българските студенти, в която влизат младите социалисти Иван Чонос, Алекси Ламбрев, Найден Киров, Георги Димитров-Панчаревски и др.

В този период Швейцария е един от центровете на руската политическа емиграция. В град Женева живеят Ленин, Плеханов, Вера Засулич и други видни руски социалисти. Младите българи посещават събранията на большевишката партия в Женева. Тук Волга Каблешкова се запознава с Ленин и Плеханов.

Доктор Елена Кърклийска в своите спомени от срещите с Волга пише: „...В Женева срещнах моята съгражданка и съученичка от Пловдивския гържавен пансион Волга Каблешкова. На нея дължа познанството си с българите, които по това време бяха в Женева – Найден Киров, Георги Панчаревски, Алекси Ламбев. Имаше и други мои сънародници в Женева, които заедно с Волга Каблешкова бяха членове на групата... Нашата българска група често посещаваше „Руския стол“. Тук се запознах с Ленин. Видях и Плеханов...Един следобед ние разговаряхме около една маса в „стола“. В тая не голяма група имаше и една полякия. Пътната врата се отвори, влезе Ленин и ни поздрави....Поканихме го между нас. Съединихме три маси, за да се съберем около него....Полякията помоли Ленин да ни обясни някои вълнуващи ни въпроси. И Ленин започна да говори....“

Всичко, което е научила от Ленин, съпътства Волга Каблешкова през целият ѝ по-нататъшен живот. Но какво става след това с нея?

Сключва граждански брак със свой колега – италианския доктор Анибале Дел Ре, който по политическа линия е неин съмишленик. По късно и двамата са приети в Италианската комунистическа партия и се обявяват против фашисткия режим в Италия. В такъв дух израстват и се възпитават децата на Волга Каблешкова. Синът и Бруно Дел Ре следва философия и става доктор на философските науки. Докато служи в казармата, вдига войниците на бунт срещу режима на Мусолини. Възпитаван в любов към България от майка си, той често я посещава. Заедно с вуйчо си – генерал Илия Каблешков обикаля цялата страна надлъж и шир. Възхитен е от планините и красотите на България. Бруно Дел Ре първи превежда в Италия произведения на Елин Пелин. Издава и сборник от разкази за България през 1942 г. Синът на Волга Каблешкова е изявен антифашист. Затварян и изтезаван е не веднъж от италианските карабинери. През 1943 година е изпратен в Освиенцим и при една от бомбардировките загиба.

Дъщерята на Волга Каблешкова – Симонета – също е антифашистка. Омъжва се за свой съмишленик и от брака и се раждат три деца. Заедно с мъжа си и две от децата стават жертва на немски бомбардировки.

По молба на Волга Каблешкова, Васил Коларов я запознава с Георги

Димитров. При едно от своите посещения в Италия през 1922 г. Георги Димитров се среща с Волга Каблешкова в град Милано. След проведените разговори се установява приятелство, което прераства в кореспонденция. Племенникът на Волга – инж. Александър Кирчев е помолил писмата между Георги Димитров и Каблешкова да бъдат предоставени на България, за да се изложат в музея в София. Тя многократно е отказвала, въпреки желанието и да ги предостави. Изявявала е страх, че ще бъде преследвана в Италия по политически причини. Кореспонденцията и с Георги Димитров е представлявала едно вързопче, но за голямо съжаление след смъртта и е изчезнало.

След 9 септември 1944 година Волга Каблешкова пише на племенника си: „.....Щастливи сте, че живеете в родината на Димитров, в новата, обновена и свободна България..“

Волга Каблешкова умира през 1978 година в Милано, самотна, на 96-годишна възраст.

## **ПЪРВЕНЦИ НА ВИПУСКИ И СПЕЦИАЛНОСТИ** **/ 1922 - 1961 г. /**

### **ПЪРВИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Ненчо Бончев Парашкевов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Георги Кутев Карагъзов – специалност „Машинна“; Никола Георгиев Колчаков – специалност „Превозна“ и Слави Димитров Танев – специалност „Строителна“.

### **ВТОРИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Благой Зафиров Тасев – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Стойко Пенков Христов – специалност „Машинна“; Михаил Петров Попов – специалност „Превозна“ и Теодоси Методиев Мавродиев – специалност „Строителна“.

### **ТРЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Димитър Иванов Христов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Иван Николов Кунович – специалност

„Станционна“ и Иван Георгиев Бачев – специалност „Строителна“.

#### **ЧЕТВЪРТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стоил Първанов Минов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Здравко Ангелов Радев – специалност „Машинна“; Христо Костадинов Терзиев – специалност „Превозна“ и Стойчо Димитров Каймаски – специалност „Строителна“.

#### **ПЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Петър Маринов Диков – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Радослав Ангелов Загорев – специалност „Машинна“; Цено Петков Ценов – специалност „Превозна“ и Цветко Стоев Стойков – специалност „Строителна“.

#### **ШЕСТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Михаил Иванов Мицев – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Райко Денчев Райков – специалност „Машинна“ и Йордан Ангелов Тодоров – специалност „Строителна“.

#### **СЕДМИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Никола Нинов Цаков – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Кирил Илиев Златков – специалност „Строителна“.

#### **ОСМИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Христо Павлов Иванов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Иван Николов Нинов – специалност „Превозна“.

#### **ДЕВЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Костадин Георгиев Иванов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Димитър Христов Трифонов – специалност „Строителна“.

### **ДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Атанас Николов Кръстанов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Дончо Дончев Димов – специалност „Превозна“.

### **ЕДИНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стефан Марков Цанков – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Драгомир Панов Попов – специалност „Строителна“.

### **ДВАНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Дончо Дойчев Христов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Стоян Искров Стоянов – специалност „Превозна“.

### **ТРИНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Христо Тодоров Христов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Иван Димитров Иванов – специалност „Машинна“ и Борис Христов Миладинов – специалност „Превозна“.

### **ЧЕТИРИНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Васил Стоянов Инев – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Ненчо Димитров Манчев – специалност „Машинна“; Йордан Маринов Вутов – специалност „Превозна“ и Стефан Петров Недялков – специалност „Строителна“.

### **ПЕТНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Тонев Стоименов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Атанас Джонев Груев – специалност „Машинна“ и Боян Иванов Николов – специалност „Превозна“.

### **ШЕСТНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Димитров Никифоров – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Димитър Стоянов Гаврилов – специалност „Машинна“; Иван Стоянов Ветренски – специалност „Превозна“ и Никола Ганев Колев – специалност „Строителна“.

### **СЕДЕМНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Николай Георгиев Ангелов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Найген Николов Петков – специалност „Машинна“; Христо Кънев Христов – специалност „Строителна“ и Димитър Николов Христов – специалност „Превозна“.

### **ОСЕМНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Филип Иванов Симеонов – специалност „Машинна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Атанас Петров Пешев – специалност „Станционна“; Крум Йорданов Ценков – специалност „Строителна“ и Петър Кръстев Данов – специалност „Превозна“.

### **ДЕВЕТНАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стоян Ганев Колчев – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Димитър Борисов Тихов – специалност „Машинна“; Цеко Стоянов Цеков – специалност „Строителна“ и Илия Борисов Рагенков – специалност „Превозна“.

### **ДВАДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Марко Георгиев Трингов – специалност „Станционна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Марин Тодоров Ценов – специалност „Машинна“; Димитър Илиев Бахчевански – специалност „Строителна“ и Борис Хараламбиев Иванов – специалност „Превозна“.



Свидетелство на ефрейтор Димо Атанасов Маринов за завършена кандидат – подофицерска школа

### ДВАДЕСЕТ И ПЪРВИ ВИПУСК

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Христо Антов Каменов – специалност „Движение и търговска“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Генчо Иванов Петров – специалност „Машинно-локомотивна“; Гето Доцев Воденичаров – специалност „Влаково-превозна“ и Илия Тодоров Станчев – специалност „Постройка и поддържане на железопътни линии“.



Свидетелство за завършен курс на Държавното железопътно училище през 1946 год.

## **ДВАДЕСЕТ И ВТОРИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стефан Костов Лилов – специалност „Машинно-локомотивна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Димо Иванов Обрешков – специалност „Движение и търговска“ и Марко Тончев Петков – специалност „Влаково-превозна“.

## **ДВАДЕСЕТ И ТРЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Миле Йорданов Костов – специалност „Движение и търговска“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Дано Иванов Данов – специалност „Машинно-локомотивна“ и Йосиф Иванов Стоименов – специалност „Влаково-превозна“.

## **ДВАДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Кирил Миронов Николов – специалност „Движение и търговска“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Генаци Момчилов Колев – специалност „Машинно-локомотивна“ и Елефтери Дамянов Колев – специалност „Постройка и поддържане железопътни линии“.

## **ДВАДЕСЕТ И ПЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стефан Иванов Стойнов – специалност „Машинно-локомотивна“.

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Георги Стаменов Курков – специалност „Постройка и поддържане на железопътни линии“.

## **ДВАДЕСЕТ И ШЕСТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стефан Иванов Узунов – специалност „Машинно-локомотивна“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Стефан Иванов Пенчев – специалност „Движение и търговска“ и Петко Петров Вачов – специалност „Постройка и поддържане на железопътни линии“.

## **ДВАДЕСЕТ И СЕДМИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Атанас Ангелов Атанасов – специалност „Експлоатация и ремонт на локомотивите“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Асен Симеонов Милев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Никола Трифонов Ганчев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав“ и Димитър Иванов Петков – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ДВАДЕСЕТ И ОСМИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Пейчо Петров Киров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Христо Добрев Боев – специалност „Експлоатация и ремонт на локомотивите“; Славчо Пенев Рангелов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав“ и Смилен Кънев Георгиев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ДВАДЕСЕТ И ДЕВЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Александър Иванов Кедиков – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Асен Стоянов Парлапански – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – локомотивен машинист“; Величко Стефанов Гюров – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – машинен техник“ и Михаил Аврамов Желев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ТРИДЕСЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Никола Кирилов Пешев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – локомотивен машинист“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Владимир Бетов Ценколовски – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Благой Андонов Груев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – машинен техник“ и Димитър Янков Иванов – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ТРИДЕСЕТ И ПЪРВИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Йорданов Божков – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – машинен техник“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Борис Трайков Михайлов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Димитър Димитров Добренев



– специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“ и Георги Христов Кънев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ТРИДЕСЕТ И ВТОРИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Владислав Димитров Цонев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Веска Желева Илиева – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Стоил Иванов Гелев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“ и Борис Петков Борисов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – машинен техник“.

### **ТРИДЕСЕТ И ТРЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Йордан Николов Бежанов – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Стефан Колев Стефанов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“ и Груди Райков Калоянов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“.

### **ТРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Личо Димитров Събев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Янко Томов Чамов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Франц Йосифов Францов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“ и Христо Аргиров Николов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“.

### **ТРИДЕСЕТ И ПЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Цено Цветков Младенов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Ангел Георгиев Куряков – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“;

Алекси Петров Гайдаров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“; Йончо

Параскевов Коповски – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Вълчо Ангелов Бойков – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ТРИДЕСЕТ И ШЕСТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Венко Любенов Паунов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“.

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Кирил Иванов Димитров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Моно Найденов Монов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“; Симеон Михайлов Елкин – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Спасен Димитров Кръстев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ТРИДЕСЕТ И СЕДМИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Марин Петров Атанасов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“;

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Никола Костадинов Стаменов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Георги Пенев Георгиев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“; Иван Дончев Иванов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Петър Пантелеев Апостолов – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ТРИДЕСЕТ И ОСМИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Стоян Крумов Станчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“;

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Пенчо Косев Генчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Йордан Георгиев Стоянов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“; Асен Ангелов Луканов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Ефтим Миланов Гелев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

### **ТРИДЕСЕТ И ДЕВЕТИ ВИПУСК**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Къчов Митов – специалност „Експлоатация

и ремонт на подвижен железопътен състав – локомотивен машинист“;

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Ангел Георгиев Танев – специалност „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“ и Кольо Тодоров Колев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“.

/ Справка :Държавно железопътно училище, Отчети за учебните години 1926 -1945 год./

\*\*\*



### **ИВАН ДАМЯНОВ ИЛИЕВ**

Роден е на 10 ноември 1910 год. в село Портитовци, обл. Монтана. Завършва Първа мъжка гимназия в София „Държавното железопътно училище и Софийски университет – специалност „Държавно стопанство,„

През 1947 год. постъпва в Държавното средно железопътно училище като инструктор, а след това е преназначен за преподавател по дисциплините „Влакови спирачки „ и „Експлоатация и ремонт на локомотивите,„ в Средното транспортно училище, Транспортния техникум и ПЖИ „Тодор Каблешков“.

През 1949 год. е назначен за началник на специалност „Локомотивни машинисти“, а от 1960 год. е заместник-началник по учебната и производствената практика на Полувисшия железопътен институт.

Съавтор е на два учебника. Удостоен е със званието „Почетен железничар“.

През 1976 год. се пенсионира.

## ВТОРА ГЛАВА

### ПОЛУВИСИШ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ

/1958-1984 г./

#### **1. Полувисисш железопътен институт – гражданско учебно заведение към Министерството на транспорта /1958-1962 г./**

Постиженията на научно-техническата революция през 50-те и 60-те години на миналия век оказват огромно въздействие върху състоянието и развитието на железопътния транспорт в България. Започналата в страната реконструкция и модернизация в железниците се изразява в строителството на железопътни линии, масово внедряване на нова железопътна техника, съвременни електронизирани и автоматизирани средства и системи и принципно нови технологии.

/Железопътния транспорт в България 1866-1983 г, С, 1987, с. 104-106/

Много гари и железопътни възли са преустроени. Вагонният парк е подновен и увеличен. В перспектива се предвижда удвояване и електрификация на главните железопътни магистрали, внедряване на нова съвременна осигурителна техника за безопасно движение на влаковете, постепенно заместване на парната тяга с дизелови и електрически локомотиви.

Тези качествени промени в развитието на железопътния транспорт, налагат да се търсят нови подходи и решения за неговото кадрово осигуряване. Необходима е преоценка на номенклатурата на специалностите с оглед покриване на нуждите от специалисти с по-висок образователен статус, отговарящи на новостите, които се внедряват в експлоатацията на железниците.

Тези обстоятелства пряко засягат основното учебно заведение за подготовка на средни изпълнителски кадри за железниците, каквото е съществуващия Транспортен техникум.

На първо място се поставя въпросът за привеждане в съответствие състоянието и развитието на железопътния транспорт с образователното ниво на кадрите, които ще го обслужват. Налага се

преустройство на образованието на подготвящите се специалисти, като същото да бъде в духа на предстоящата техническа реконструкция и модернизация на железопътния транспорт.

В тази връзка са приети и нови нормативни документи за промяна на образователната система и подготовката на средни изпълнителски и ръководни кадри за Българските държавни железници. С Постановление № 76/13.05.1958 г. на Министерския съвет и последвалата го след него Заповед № 256/30.05.1958 г на министъра на транспорта, Транспортния техникум е преобразуван в Полувисш железопътен институт /ПЖИ/.

Срокът на обучение в новото учебно заведение е три години / две години теоретична подготовка и една година производствена практика/.

За директор на ПЖИ е назначен директора на Транспортния техникум - Георги Христов Рангелов. Заема длъжността до 1960 година, след което е преместен в Главно управление на железниците на длъжност старши контролор по движението. С Указ №450/1965 г. е удостоен със званието „Почетен железничар“.

Съгласно нормативните документи в Полувисшият железопътен институт се създават три отдела: Полувисш, Среден и Практически.

- В Полувисшият отдел се приемат за обучение само младежи със завършено средно образование, на възраст до 25 години;

- В Средният отдел се приемат мъже и жени със завършен VII-ми клас, на възраст до 40 години и с трудов стаж по специалностите най-малко 6 месеца за вечерното обучение и 1 година за заочното обучение;

- В Практическият отдел се приемат младежи, завършили X-ти клас, на възраст до 25 години. Обучението в този отдел е за помощник-локомотивни машинисти.

Всички младежи, постъпващи за обучение в Полувисшият железопътен институт, трябва да са отслужили задължителната военна служба.

Обучаващите се в Полувисшият отдел се наричат „студенти“ ,получават месечна стипендия в размер на 210 лева, безплатно униформено, работно облекло и общежитието на Института.

Средният отдел просъществува малко време в организационната структура на ПЖИ, след което се отделя като вечерен железопътен техникум.

Практическият отдел въобще не е съществувал.

Полувисшият железопътен институт е специфично полувисше

учебно заведение, в което се обучават младежи по следните специалности:

- „Експлоатация и ремонт на подвижния състав“ – локомотивен машинист;
- „Експлоатация и ремонт на подвижния състав“ – вагонен техник;
- „Експлоатация на железопътния транспорт“ – ръководител движение и търговска служба;
- „Експлоатация на железопътния транспорт“ – началник влак;
- „Строителство и поддържане на железните пътища“;
- „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт / открита през 1960 г./.

Създаването на Полувисшият железопътен институт е крачка напред в развитието на образователната система за подготовка на средни изпълнителски и ръководни кадри за железопътния транспорт. Нова, по-съвършена форма, където полувисшето образование се утвърждава, като трайно звено в общата образователна система на страната.

Макар и да запазва ведомствения си характер, Института методически се ръководи от Министерството на просветата. Това ведомство налага изискванията, нормите, правилата и организацията на учебния процес, аналогично на тези в другите полувисши заведения.

В организационната структура на Полувисшия железопътен институт се въвежда нова учебно-методическа единица – катедрата, а при провеждането на учебните занятия – лекционния метод на преподаване. Повишават се изискванията към преподавателския състав. Всички преподаватели имат завършено висше образование и дългогодишен стаж в железниците. Въведено е правилото да се назначават с конкурс с получена оценка най-малко добър 4,00 и минимум четири години трудов стаж по специалността.

Всички учебни планове и програми се разработват съгласно изискванията на полувисшето образование в България. Въвеждат се нови учебни дисциплини – висша математика, философия, политическа икономия и др. Учебното съдържание се разпределя на лекции, упражнения /семинари/, учебни семестри и изпитни сесии.



1962 г. Възпитаници на Института със своя преподавател

През целият курс на следване са предвидени по два семестъра за теоретично обучение през първата и втората година - с полагане на семестриални изпити и производствен стаж в железниците през третата година - с полагане на изпит. Обучението в Института завършва със защита на дипломна работа и полагане на държавни изпити.

С това решение за реструктуриране на учебното заведение се изравнява образователния ценз на железопътните кадри с тези от периода 1928-1946 г., завършили Държавното железопътно училище.

Учебно-материалната база на Института също се привежда в съответствие с новия метод на обучение - лекционния, при който учебните кабинети и лабораториите придобиват съществено значение.

Изграждат се нови кабинети и лаборатории: кабинет-лаборатория по сигнализация, централизация и блокировка /СЦБ/, лаборатория по влакови спирачки и лаборатория по електротехника и др.

Усъвършенствани и обновени са: кабинетите по машини, по железопътно движение и строителство; кабинета - лаборатория по електрически машини; телеграфните зали и учебните работилници по шлосерство, стругарство, ковачество и леярство.

Производственото обучение на студентите е запазено, като в края на първата учебна година се провежда опознавателен стаж, в края на втората година - стаж на низови изпълнителски длъжности, а през цялата трета учебна година - производствен стаж, като второ лице на титулярните длъжности, на които обучаемите се назначават след завършване на Института. Провежда се в реалния процес на експлоатацията - в железопътните гары, строителните и електротехническите станци, в локомотивните и вагонните депа на Българските държавни железници. След всеки етап от практическото обучение се полага изпит за правоспособност на съответните длъжности, а накрая - държавен квалификационен изпит.

През 1961 година за директор на Полувисшия железопътен институт е назначен инж. Минчо Ганчев Марков. Той е роден на 23 декември 1919 г. в село Илиино, Русенско. Завършва гимназия в гр. Шумен, ВМЕИ в София – специалност „Електрификация на железопътния транспорт“ с придобита квалификация електроинженер.

В периода 1952-1954 г. е хоноруван преподавател в Транспортния техникум по дисциплините „Електрификация на железниците“ и „Електротехника“. В продължение на две години – 1961 и 1962-ра изпълнява длъжността директор на Полувисшия железопътен институт. Автор е на учебника „Електрически транспорт“.

Удостоен е със званията „Заслужил деятел на НТС“ и „Почетен железничар“, и златна значка за внедряване на научно-техническия прогрес. След 1962 година започва работа в Държавния комитет за наука и технически прогрес, като началник на отдел.



1962 г. Челната колона на ПЖИ-преподаватели на манифестацията по случай 1 май – международен ден на труда

Наред с предимствата от реорганизацията на Транспортния техникум в Полувисш железопътен институт е налице и една съществена слабост – напълно е премахнато военното обучение. Ако при преминаването на Държавното железопътно училище от полувисше в средно учебно заведение /транспортен техникум/ има отстъпление в образователното равнище на обучаемите, в този случай се допуска крачка назад във военно-организационната структура.

Военната форма на обучение в железопътното училище има редица предимства, които се обуславят от спецификата на железничарската професия. Тя много се доближава, а в някои отношения напълно се покрива с тази на военнослужещия.

Дисциплината в железниците се налага и от специалният режим



на работа, изграден върху стройна система от заповедоизпълнение и чинопочитание. Должностните лица от експлоатацията са облечени с по-голяма власт от тези в гражданските организации, а допускщите пропуски служители се санкционират по специален правилник – Дисциплинарен устав. Железниците изискват желязна дисциплина.

Военната форма на обучение е свързана и с ролята на железниците във военно време, когато те като транспортна организация изцяло преминават на военен режим. По тази причина бъдещите железопътни специалисти е наложително да изучават особеностите на експлоатационната дейност на железниците по време на военно положение.

Но тези и някои други фактори са пренебрегнати и Транспортния техникум е преустроен в Полувисш железопътен институт, като е премахната военната подготовка с признаване на задължителната военна служба. Тази промяна довежда до влошаване качеството на обучаващите се и понижаване на дисциплината. Всичко това се отразява на реализацията на кадрите, което предизвиква търсене на нови учебни форми в замяна на опита от изградената и доказала своята ефективност традиция.

Ето какво споделя в тази връзка полковник Цветан Тодоров – първи заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“, служил като офицер в Транспортния техникум:

„...През 1958 година с Постановление на Министерския съвет военната служба в училището беше отменена. Приемаха се младежи, завършили средно образование с отбита военна служба. Този период от развитието му, по моя лична оценка, бе най-непопулярен и неудачен. Броят на кандидатите не беше голям, а подборът - на средно ниво. Често явление бе да се провалят учебни занятия поради масови отсъствия от лекции и упражнения. Освен това за младежите, отслужили и получили различно мобилизационно назначение, тъй като се учеха в специално учебно заведение и оставаха на работа в железниците, ВОС се променяше.

За държавата това беше икономически по-неузгодно. Министерството на транспорта постави на преценка тази форма на обучение и предложи да се реорганизира в Полувисше военно учебно заведение /институт/ от 1962 г....“



## **ЦВЯТКО ВИДЕНОВ ПЕТКОВ**

Роден на 29 май 1919 год. в град Димово, област Видин. Завършва гимназия във Видин и Софийски университет „Климент Охридски“, – специалност „История“. Постъпва в Полувисшия железопътен институт през 1960 год., като заместник-директор по учебната част. Напуска института през 1979 год. поради преминаване в пенсия.

### **2. Полувисш железопътен институт – военно учебно заведение към Министерството на транспорта /1962-1984 г./**

На 24 юли 1962 година Министерския съвет приема Постановление № 118 за по-нататъшно развитие на железопътния транспорт и подобряване на неговата работа /Централен държавен архив, ф.136, а.е.108, л. 1-22/. В този документ са посочени главните направления за техническата реконструкция и модернизация на железниците: усъвършенстване на подвижния състав – замяна на парната тяга с дизелова и електрическа; внедряване на съвременна осигурителна и съобщителна техника, автоматика и телемеханика; удвояване на основните железопътни магистрали, реконструкция на железопътните възли и гари и механизирание на товаро-разтоварните процеси и реконструкция на железния път за високи скорости и увеличаване на осовото натоварване.

Отделено е място и за кадровото осигуряване на железниците. Отчита се острата нужда от железопътни специалисти с висше инженерно образование и се посочват пътищата за решаване на този проблем. В общата схема за попълване на железопътния транспорт с инженерни кадри е включен и Полувисшия железопътен институт. На базата на четири годишния негативен резултат от премахване на военната служба, в Постановлението е отбелязано: „...За да се създадат по-добри условия за привличане на подходящи кандидати в Полувисшия железопътен институт и да се помогне за укрепване на дисциплината

в железниците, от учебната 1962/1963 г. курсистите в Института да отбиват военната си служба едновременно с подготовката им по специалността...”

С този акт се премахва едно прибързано и необмислено решение от 1958 г. и военния статут на училището е възстановен. За да се изпълни на практика постановлението, министрите на транспорта и народната отбрана, издават съвместна Заповед № 267/31.07.1962 г., която е всеобхватна и много конкретна, но не може да влезе веднага в практиката като нормативен документ, защото липсва становище от Министерството на финансите.

Независимо от този пропуск, заповедта има историческо значение за развитието на Института. В нея е посочено: „...курсантите се ползват с всички права и задължения на курсанти, както е в МНО, като по време на обучението си в Института носят курсантска униформа...” и по-нататък „...курсантите да се хранят по таблиците на висшите военни училища към МНО...”

По този начин статутът на Полувисшия железопътен институт като военно учебно заведение се изравнява с тези от системата на МНО.

Мирновременният щат на Института се утвърждава от министрите на транспорта и на народната отбрана. В него съществуват почти всички структурни звена, функциониращи във военните училища като: учебно и организационно-строево отделение; химическа служба; служба артилерийско въоръжение; секретно деловодство и тил със служби – вещеве и продоволствено снабдяване.

Курсантският състав е организиран във взводове, роти и батальони, като основна учебна единица е класното отделение /взводът/. Окомплектоването на командните длъжности по щата се осъществява от офицери на действителна военна служба, предоставени от министъра на народната отбрана в разпореждане на министъра на транспорта и съобщенията. След превеждането им в Полувисшия железопътен институт те се ползват с правата на военнослужещи от МНО и железничари от Българските държавни железници.

В първите месеци след обявяване на Полувисшия железопътен институт за военно-учебно заведение за директор на Института е назначен инж. Минчо Марков. Макар и цивилен за няколко месеца /от юли до октомври 1962 г./ той има правилно отношение към провежданата реформа.

През месец октомври 1962 година за директор е назначен подполковник инж. Никола Жеков.



*Подполковник инж. Никола Жеков – първият директор на ПЖИ като военно – учебно заведение / 1962 – 1965 год./*

Никола Димитров Жеков е роден на 22 април 1928 година в град Котел. Израства в родолюбиво учителско семейство. През 1946 година завършва гимназия в родния си град и постъпва във военното училище в София. Завършва специалността „Мотострелкови войски“ през 1949 г. и е произведен в първо офицерско звание. В периода 1953 – 1958 г. учи във военната академия „Тил и транспорт“ в гр. Ленинград / Санкт Петербург/, Русия.

След завършване на академията на 10 октомври 1958 г. е назначен за началник щаб на Железопътния полк в гр. Горна Оряховица, а една година по-късно - на 24 септември 1959 г. за командир на полка.

През 1960 година Железопътния полк е разформиран. Подполковник инж. Никола Жеков е назначен за заместник-началник на отдел „Военни съобщения“ в Тила на Българската народна армия.

В периода 1962-1965 г. е директор на Полувисшия железопътен институт. Целият му престой в това учебно заведение е характерен със забележителни и незабравими моменти. Нека си спомним за качествата на този човек и войн, за жизнеността му, за добрината му, за твърдото му и мъжкарско поведение, за пламъка в очите му. И за много други неща, които остават скрити за непознаващите го.

Той е блестящ пример за чист родолюбец, за човек, способен да поема лична отговорност във всяко свое действие, за гражданин, знаещ, че не мрънкането ще промени недостатъците на настоящето, а усърдната работа. Голямо внимание обръща на културното израстване на младите хора. Редовно се организират посещения на кино, театър, цирк, концерти и др. културни и развлекателни мероприятия. Под негово

ръководство всяка година се провеждат опознавателни екскурзии с влак до Пловдив, Варна, Горна Оряховица, Дряново и други градове. Разглеждат се исторически забележителности и курсантите изнасят концерти по линия на художествената самодейност. На почти всички мероприятия, организирани от Института, подполковник инж. Никола Жеков е начело. Винаги отпред е духовата музика. В края на 1964 година е произведен в чин полковник.

През есента на 1965 година се сформира първата Бригада за железопътно и свързочно строителство в България. За неин командир е определен полковник инж. Никола Жеков.

От м. октомври 1977 г. до м. септември 1989 г. служи на длъжността началник на Транспортно управление на Българската народна армия.

През 1990 година, след 41 години безупречна офицерска служба полковник инж. Никола Жеков излиза в пенсия. За тези години той получава множество чуждестранни и български ордени и медали. Министърът на отбраната го награждава и с огнестрелно оръжие. На 75-годишна възраст, на 21 ноември 2003 г. о.з. полковник инж. Никола Жеков умира в София.

Още от първата учебна 1962/1963 г. в Полувисшият железопътен институт постъпват офицери от БНА на възлови командни и щабни длъжности. Една част от тях са с железничарска военно-отчетна специалност /ВОС/, служили в отдел „Военни съобщения“ на МНО, Железопътния полк и Транспортния техникум. Първите офицери са: подполковник инж. Никола Жеков, майор Григор Жотев, майор Иван Паунов, майор Кръстю Савов, майор Тодор Вълв, капитан Цветан Тодоров, капитан Ганчо Ганчев, капитан Дончо Стоянов, ст. лейтенант Варадин Кръстев, ст. лейтенант Славчо Алексиев и др.

Поради недостиг на офицери с железничарски ВОС, Министерството на народната отбрана предоставя подходящи офицери от други специалности за попълване щата на Института. Между първите постъпили от други родове войски са: майор Илия Кратунчев, майор Стойчо Златев, ст. лейтенант Дафин Райков, ст. лейтенант Ефтим Божилов, ст. лейтенант Петко Бешков, ст. лейтенант Цветан Такев, ст. лейтенант Ненко Балеv и др.

През първите години щатът на ПЖИ се попълва с офицери от МНО, а след това постепенно за командири на взводове се назначават младши лейтенанти, завършили Института, предимно първенци на випуските и отделните специалности.



*Полковник инж. Атанас Атанасов – бивши курсант от 40-ти випуск на ПЖИ, командир на курсантски взвод и по – късно на съединение*

Първите учебни планове и програми след 1962 година се изготвят под ръководството и прякото участие на командването на ПЖИ и ръководителите на катедри – Никола Добрев, инж. Димитър Митев, Иван Димитров, инж. Борис Червеняков, Кирил Цървуланов, инж. Иван Милушев, инж. Виктор Аврамов, Милчо Алексиев, Борис Петров и др. Непосредствено участие вземат и Илия Томов – главен специалист в Министерството на транспорта и капитан Генчо Трифонов – началник на Военния учебен център към Министерството на транспорта.

Неоценима помощ в това отношение оказват офицерите от управление „Висши учебни заведения“ /ВУЗ/ на Министерството на народната отбрана – полковник Илия Чрънкин, полковник Петко Гацински и полковник Никола Сариев.

Военното училище „Васил Левски“ предоставя своите учебни програми по общовойскова подготовка, а полковник Дончо Дончев от учебния отдел на училището в продължение на един месец оказва методическа помощ на място в ПЖИ. Отношенията между двете училища са отлични, благодарение на началника на ВНВУ генерал-майор Цоню Бакалов.

Полувисшият железопътен институт като военно учебно заведение е включен в списъка на военните училища и ежегодно участва в методическите сборове, които се провеждат от управление „ВУЗ“ на Министерството на отбраната обикновено в началото на месец октомври. Всяка година през ноември в Института се провежда учебно-методически сбор, който прераства в научно-практическа конференция с командно-преподавателския състав.

След военизирането на ПЖИ, голямо внимание се обръща на създаване на добър вътрешен ред и здрава воинска дисциплина.



*Спално помещение на курсантите от Института*

Времето за теоретическото обучение е увеличено, поради което се налага въвеждането на пети семестър. Курсът на обучение от три години се запазва. Защитата на дипломна работа е премахната и остава само полагането на държавни изпити.

Военната подготовка включва дисциплините: „Строева подготовка“, „Огнева подготовка“, „Тактическа подготовка“, „Физическа подготовка“, „Устави и военна наказателен кодекс“, „Противоатомна и противохимическа защита“, „Военна топография“, „Инженерна подготовка“, „Заграждения на железопътната мрежа и изкуствени съоръжения“, „Военно-превозна служба“ и „Санитарна подготовка“. Част от някои дисциплини /„Тактическа подготовка“, „Военна топография“, „Инженерна подготовка“ и „Заграждения на железопътната мрежа и изкуствените съоръжения“/ се изучават в лагерна обстановка, извън Института. В първите години след военизирането лагерът е разположен на билото на Лозенската планина. След това е преместен в местността „Трещеник“ в Рила планина, после до село Белица, Ихтиманско за да се установи за постоянно от 1971 г. в района на село Макоцево, Софийско, непосредствено до подбалканската жп линия. С курсантски труд и материали на Института в лагера за спомен е построена масивна чешма .



*След занятие по тактическа подготовка по време на лагерното обучение*

Лагерното обучение с курсантите се провежда през третата година от обучението през месец август.

Наред със задачите по военното устройване на института, командването и преподавателския състав обръщат особено внимание и на учебно-материалната база. Още в първите години е приета перспективна програма за разширяване и модернизиране на кабинетите и лабораториите, в тон с новите изисквания за военно обучение и полувисше образование. През 1964 година са изградени нови: кабинет по преподавателни системи на дизеловите локомотиви, вагон-кабинет по отопление и електрическо оборудване на вагоните, лаборатория по електротехника и комплексен учебен железопътен полигон в района на Института.



*Комплексен учебен полигон в района на Института*



*Гара Комсомолец – част от комплексния учебен железопътен полигон*

През 1965 година поради назначаване на полковник Никола Жеков за командир на новосформираната Железопътна бригада в България, за директор на ПЖИ е назначен полковник инж. Йордан Златански. Той е роден на 16 април 1924 година в село Калояново, Пловдивско. Учи



в Първа мъжка гимназия-Пловдив, НИЗО „Христо Ботев“- Плевен и военна академия „Тил и транспорт“ в гр. Санкт Петербург, Русия. След завършване на специалността „Експлоатация на железните пътища“ в академията през 1957 година добива квалификацията „инженер“. Директор на Полувисшия железопътен институт от 1965 г. Пет години по-късно през 1970 г. излиза в запаса.



*Директорът на Института полковник инж. Йордан Златански /в ляво/ и неговия заместник полковник Иван Паунов пред паметната плоча на загиналите антифашисти*

Извършващата се техническа реконструкция в железопътния транспорт, налага увеличаване на средните изпълнителски кадри. От учебната 1964/1965 г. в ПЖИ се откриват две нови специалности: „Техник по ремонта на вагоните, парните и дизеловите локомотиви“ и „Техник по ремонта на вагоните, парните и електрическите локомотиви“. Годишният прием на курсанти нараства и достига 700 души. Появяват се големи затруднения от гледна точка на учебната и битовата база за курсантите. Във връзка с това през 1967 г. петият семестър от теоретическото обучение в Института е съкратен, което налага промени в учебните планове и програми.

През 1967 година е отчетено, че е налице известна информационна претовареност на курсантите, обучаващи се в специалността „Локомотивни специалисти“, които едновременно изучават новата тяга и парния локомотив. По тази причина и във връзка с ускорената подмяна на парните локомотиви с дизелови и електрически, със Заповед № 52/15.07.1967 г. на Министъра на транспорта, обучението на курсанти за машинисти на парни локомотиви е преустановено. Локомотивните специалности от 1967 година са преименувани в: „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“ и „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“. Същата година са закрити и двете специалности по ремонта: „Техник по ремонта на вагоните, парните и дизеловите локомотиви“ и „Техник по ремонта на вагоните, парните и електрическите локомотиви“.



364 класно отделение с командир на взвод лейтенант Илия Шапаров на Рилския манастир - 18 юни 1967 г. До дясната колона в ляво е курсант младши сержант Асен Йосифов

От 1967 година Полувисшият железопътен институт съществува като съставна част на Железопътни войски /преобразувани през 1975 г. във Войски на Министерството на транспорта/.

С Указ № 539/20.07.1967 г. на Президиума на Народното събрание, на Полувисшия железопътен институт като военно учебно заведение с всички права на военно училище в състава на Въоръжените сили на НРБ е връчено бойно знаме – символ на воинска чест, доблест и слава. Връчването на бойното знаме става на 29 октомври 1967 г. по време на полагаването на военна клетва на 45-ти випуск. Обявен е и Указ № 671/22.09.1967 г., с който се постановява, че на Полувисшия железопътен институт е дадено името на революционера и първи началник на гара Тодор Каблешков.



25 октомври 1967 г. заместник-председателят на Министерския съвет Пенчо Кубадински връчва бойно знаме на ПЖИ „Тодор Каблешков“ на директора полковник инж.Йордан Златански

Патронът на Полувисшият железопътен институт Тодор Каблешков е апостол от Априлското въстание 1876 година, автор на историческото „Кърваво писмо“ и първият българин, началник на железопътна гара в Баронхиршовата железница.

Тодор Каблешков е светла личност в нашата революционна борба, един от най-образованите български революционери, живял пълноценно краткия си 25-годишен живот. Командването и личния състав на ПЖИ дълбоко тачат паметта на своя патрон. На 27 юли 1969 година в района на Института е открит паметник-барелеф на Тодор Каблешков.

На 10 февруари 1970 година е извършена нова промяна в командването на Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“. Полковник инж. Йордан Златански преминава в запаса и за началник на Института е назначен полковник Григор Жотев.



1970 година. На трибуната е новият началник на Института полковник Григор Жотев

Полковник /по-късно генерал-майор, доцент, Заслужил деятел на образованието/ Григор Борисов Жотев е роден на 18 септември 1929 година в село Понор, Софийско. Учи в VII –ма мъжка гимназия в София, Народната школа за запасни офицери „Христо Ботев“, Военно-техническата академия в София – специалност „Железопътно строителство“ и Висш академичен курс във Военната академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург“, Русия. От 1987 година е доцент. През 1955-1958 година - командир на батальон в Транспортния техникум в София.

След военизиране на Института през 1962 г. е назначен за заместник-директор на ПЖИ. От 1970-1989 година е началник на Полувисшия железопътен институт и на ВНВТУ „Тодор Каблешков“. Преподава във ВНВТУ по дисциплините „Военна история и военно изкуство“ и „История и география на железниците“. Автор е на две книги и 44 научни публикации. Удостоен е със званията „Заслужил деятел на образованието“ /Указ № 1590/1984 г./ и „Почетен железничар“.

През 1989 година е назначен за заместник-началник на ВМТ по ВУЗ и специална подготовка, откъдето през 1992 г. преминава в запаса.

Генерал-майор доц. Григор Жотев е един от най-дългогодишните началници на благородното гържавно и обществено дело, наречено Полувисш железопътен институт „Тодор Каблешков“. Дело, защото в него се поместват забележителни по своето значение за нашият транспорт житейски и професионални биографии на най-страстни радетели и творци на едно от най-авторитетните учебни заведения в нашата страна....

Работа!...Тя запълва целият му живот на командир и ръководител, започнал след завършване на Военно-техническата академия през 1953 г, когато е назначен за командир на батальон в тогавашния Железопътен техникум. Жотев дава своя всекидневен принос в цялостния живот на учебното заведение. Прозорлив, наблюдателен, точен в оценките си за командирите и преподавателите, с които работи, а това са всъщност те – хората с големи сърца, динамичните, неспокойните мъже и жени, които участват в професионалното и духовно изграждане на съвременника – от курсанта до висшия офицер.

Този решаващ дял за изграждане професионалния и духовен свят на командирите, преподавателите и курсантите от Института, в богатата и многостранна дейност на една разгърната и целенасочена командно-организаторска и учебно-възпитателна работа, се пада на началника на ПЖИ – полковник Григор Жотев.



1972 година. Министърът на транспорта Григор Стоичков на посещение в Института. В дясно е полковник Григор Жотев.

Придобил голям опит, сам даващ всекидневен пример на ръководител и творец, Жотев е навсякъде, където се решават главните въпроси на учебно-възпитателния процес. Неговата решаваща дума, стоплена с човешка ласка, с мъдрост и богат опит се усеща навсякъде в размаха му на творец и гражданин, на човек, посветил живота си на изграждането и бъдещето на Полувисшия железопътен институт и прерастването му във висше военно учебно заведение.

Възпитаниците! Те са стотици, хиляди. По всички гари, влакове, строителни обекти, по цялата сложна трансмисия на железопътния транспорт. Професията ги подлага на изпитание като специалисти. Но тя проверява и самата система на обучение в Института. Проверка поучителна.

Често тези поуки от живота и практиката идват от традиционните срещи на началника с випуските, които не забравят своето гнездо.

Случва се понякога хората да си спомнят за албума от випуска с отбелязана преди госта години дата, за бъдеща среща. Никой не ги е организиран. Сетили се тръзнали. И...ето ги дошли от цяла България.

Веднъж в деня на Българската народна армия – 23 септември, вече генерал-майор, Жотев вижда куп хора пред портала. Пита дежурния: „Какви са тези хора?“ Оказват се от 55-ти випуск. Презръща ги и им казва: „Влизайте, във вашия Институт!“. И генералът забравя до късно да си тръгне. На път ли е някъде, все някой ще го спре и заговори: „Другарю генерал, аз съм завършил вашият Институт“. Запалват по цигара. Винаги е приятно да поговориш за дома, за родния Институт с близки хора. Понякога тези „свои хора“ помагат с каквото могат на Института.

Във всяка дейност, която е дала хубави резултати, в целокупната дейност на Института е отразен почеркът на неговия началник. Като такъв, той от три десетилетия е в редовете на първостроителите на това единствено в нашата страна учебно заведение.

В организационната структура на ПЖИ „Тодор Каблешков“ непрекъснато се внасят промени с оглед максимално доближаване до структурата на военните училища на МНО. Така например в щата през 1970 г. курсантските батальони се формират по специалности, а не по випуски, както е до 1969 г. Създадени са три батальона: Първи батальон – локомотивни машинисти; Втори батальон – ръководители по движението и началници на влакове и Трети батальон – техници / строителни, вагонни, автоматика и телемеханика/

Комплектоването на батальоните по специалности осигурява голямо предимство при осъществяването на единен учебно-възпитателен процес. Връзката между командирите от батальона и преподавателите от съответната катедра е по постоянна и действена. Дава се по-добра възможност в организирането на съвместни изяви за обучение и възпитание на курсантите. Провеждат се срещи с изтъкнати железничари, „Вечери на специалността“ с участието на представители от Генералната дирекция и железничари от БДЖ и др. Тази организация на батальоните се оказва много резултатна и продължава да се прилага много години.

Като водещо военно училище в столицата, ПЖИ „Тодор Каблешков“

участва във всички представителни гарнизонни мероприятия / провеждане на тържествени зари, полагане на венци, посрещане на чуждестранни делегации и др./ Тези ангажменти мобилизират личния състав, съдействат за повишаване строевата подготовка на курсантите и оказват положително влияние върху патриотичното възпитание. Появявайки се по столичните площади и булеварди, по екраните на телевизията, курсантските блокове на ПЖИ „Тодор Каблешков“ издигат авторитета и популяризират учебното заведение. То става известно не само в столицата, но и в цялата страна.



*Посещение на Фидел Кастро /Куба/ в България. Курсанти от ПЖИ поднасят венци от негово име пред мавзолея на Георги Димитров*

В живота на Института се установяват трайни военни ритуали, които съдействат за повишаването на духа и укрепване на дисциплината на курсантите и останалия личен състав. Всеки понеделник учебната седмица започва със строеви разводи на целия личен състав начело с духовия оркестър. Всяка сряда се извършва тържествен развод на караула, където също участва духовия оркестър.



*Тържествен парад на курсантските блокове*

Ежегодно в Института между курсантските роты се провежда преглед на строевата песен, на който жури извършва класиране и определя първенците. Периодично това представително мероприятие се изнася и по софийските улици и булеварди. Курсантските блокове

дефилират, пеейки воински маршове под одобрителните погледи на столичани.

През м. юни 1970 година в родното място на патрона на Института Тодор Каблешков – гр. Копривница, на курсантите от трети курс се дава името „Випуск 1970 – Каблешковски“. В следващите години випуските са: – „Бузлуджански“, „Димитровски“, „Септемврийски“, „Юбилеен“, „Дравски“, „Априлски“, „Опълченски“, „Освободженски“ и др .



*Военна клетва*

Полагането на военна клетва също е голям празник за новото попълнение и за целия личен състав на Института. Уставът за вътрешна служба определя реда за полагане на военна клетва, но този военен ритуал в ПЖИ „Тодор Каблешков“ е допълнен с някои силни моменти, които го превръщат в тържествен парад на курсантските блокове. В строя почти винаги участва Самарското знаме, бойното знаме на Института и знамената реликви, за които при подхождането им към трибуната се чете кратка историческа справка.



*1969 година. Участие в тържествена зоря. В дясно е лейтенант Атанас Кичуков-командир на курсантски взвод*

На 13 октомври 1970 година е открита Първата изложба на

Техническото и научно творчество на младежта /ТНТМ/ в Института. Представени са 9 експоната, 5 от които участват в националния преглед на ТНТМ в гр. Пловдив.

Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ участва със свои експонати във всички следващи национални прегледи на ТНТМ /1972-1975.г./ до прекратяване на движението. Институтът има завоювани 15 златни значки по ТНТМ, а младежката организация, която включва 18 ротни организации и 56 взводни дружества с общ ръководител ст. лейтенант инж. Тодор Тодоров получава държавна награда „Народен орден на труда – сребърен“. Активни участници в движението са : преподавателите – г-р инж. Иван Новаков, инж. Панто Пантев, инж. Димитър Цанков, инж. Иван Пелтеков, г-р инж. Ангел Стефанов, инж. Стоянка Кръстева, г-р Николай Добрев, инж. Венета Минчева, инж. Александър Русеков, инж. Иванка Стоянова, инж. Марин Захариев, инж. Атанас Кювбашиев, инж. Пеко Доков; офицерите – полковник Стефан Бъчваров, полковник Станчо Алеков, капитан Стефан Петков, ст. лейтенант Любомир Любомиров, ст. лейтенант Петър Йоловски, ст. лейтенант Илия Илиев, ст. лейтенант Николай Новев, ст. лейтенант инж. Тодор Тодоров, капитан Борислав Изнатов, капитан Димо Димов, майор Николай Класаров, старшина Теофил Иванов, старшина Стефан Станков, старшина Иван Г. Иванов, старшина Иван Цончев; техниците – Димитър Милев, Димитър Тенин, Славчо Иванов, Тодор Атанасов, Кръстю Кръстев, Сашо Тошев и др.



*13.10.1970 г. Министърът на транспорта Григор Стоичков разглежда експонатите на Първата изложба на техническото и научно творчество на младежта / ТНТМ /*

Водещо направление в командната дейност на Института продължава да бъде усъвършенстването на учебно-възпитателния процес. През 1970 г. учебните планове и учебните програми се допълват с нов документ – „Модел на специалността“. Това са теоретически разработки, в които в отделни раздели са изложени характеристиките на всяка специалност: качества, които трябва да притежава



специалистът; противоположни данни за личността от медицинска и психологическа гледна точка и др.

На 27 юли 1970 г. в ДСО „Български държавни железници“, „Моделите на специалностите“ са одобрени и на тази база в Института се разработват нови учебни планове и програми за учебната 1970/1971 г. Отново е въведен пети семестър за теоретическо обучение, като провеждането му се извършва на две смени през третата година, поради затруднения в учебната и битовата база.

Двете локомотивни специалности са обединени в една – „Експлоатация и ремонт на локомотивите“. /Заповед № 133/23.06.1970 г. на министъра на транспорта./ Курсантите, завършили успешно специалността придобиват квалификация – „локомотивен машинист на дизелови и електрически локомотиви“. Тази универсалност в подготовката от гледна точка на експлоатацията е с голямо преимущество, но е обременена с изучаването на двете тяжи едновременно. Специалността „Началник влак“ е закрита.



1970 година. Взводът на младши лейтенант Неделчо Неделчев – локомотивни машинисти на електрически локомотиви с взводния командир и командира на ротата майор Иван Панайотов

През 1972 година се навършват 50 години от създаването на Държавното железопътно училище. Още през 1971 година командването на Института приема план за честване на юбилея, който е съгласуван с министъра на транспорта, ДСО „Български държавни железници“ и командването на „Специално управление“ на МНО. В планът се открояват няколко важни задачи: разширяване на казармения фонд, осъвременяване на учебно-материалната база, изграждане музей на Института и облагородяване на района.

Изградени са 13 нови учебни кабинети и електронно-изчислителен център. Офицери и преподаватели, техници и лаборанти, сержанти и курсанти полагат доброволен труд и поставят основите на съвременна

учебно-материална база, която се явява важна предпоставка за по-нататъшното развитие на учебното заведение.



*Трудова бригада за благоустрояване района на Института. В средата, от ляво на дясно са: полковник Григор Жотев, полковник Иван Паунов и подполковник Дионис Масларов*

За изграждане музея на Института допринасят не само щатния състав, но и бившите негови ръководители и възпитаници. Всички директори на училището и Института - Нако Дойнов, Георги Иванов, Марин Тинчев, Георги Рангелов, инж. Минчо Марков, полковник инж. Никола Жеков, полковник инж. Йордан Златански написват спомени и ги предават за музея. Командването определя за музей таванския етаж на учебен блок № 1 с площ 203 кв. м. Архитектурно помещението е оформено със съдействието на архитект Милко Халачев и художника Иван Грозев. Музейната експозиция е с обща разгърната площ 384 кв. м. Създаването на музея е със собствени сили и средства и се ръководи от полковник Григор Жотев, с дейното участие на полковник Иван Паунов и подполковник Трайчо Лазаров.

Музеят е открит на 11 ноември 1972 година в деня на полагане на военна клетва от курсантите от 50-ти випуск.



*В музея на ПЖИ „Тодор Каблешков“*

През септември 1972 година Държавния съвет на Народна република

България издава Указ, в който се постановява:

„...за активно участие в изграждането на Българската народна армия се повишава в звание „генерал-лейтенант“ генерал-майор Иван Георгиев Митрев и в звание „генерал-майор“ полковник Григор Борисов Жотев...“



*Септември 1972 г. Генерал-майор Григор Жотев – началник на ПЖИ „Тодор Каблешков“*

В денят на военната клетва 11 ноември 1972 година в чест на полувековния юбилей на Института са открити планираните 13 бр. нови учебни кабинети и учебен електронно-изчислителен център / ЕИЦ/.



*Генерал-лейтенант Иван Митрев – началник на Специално управление на Министерството на транспорта, на Железопътни войски, а от 1973 г. – заместник-министър на транспорта*

По случай 50-годишния юбилей за заслуги в подготовката на кадри за железопътния транспорт, с Указ № 2743/15.11.1972 г. ПЖИ „Тодор Каблешков“ е награден с орден „Народна Република България“ – I степен.

На 26 декември 1972 година в салона на Народната опера в София се провежда тържествено събрание по случай 50 години от създаването на ПЖИ „Тодор Каблешков“, където държавната награда се връчва от министъра на транспорта.

Внедряването на изчислителна техника за подобряване на управлението и осигуряване по-надеждна безопасност на железопътните превози, налагат от учебната 1971/1972 г. в Института да се открият две нови специалности: „Проектиране и внедряване на автоматизирани системи за управление в транспорта“ и „Поддържане, експлоатация и ремонт на автоматизирани системи за управление в транспорта“.

Поради причини от организационен характер /нерешени щатни въпроси/ и подценяване на проблема от учебната 1977/1978 г. специалностите са закрити.

Промени настъпват и в специалността „Локомотивни машинисти“. Подготовката им в единен профил /едновременно за дизелова и електрическа тяга/ не се възприема напълно от дирекция „Локомотивно стопанство“ на БДЖ и най-вече от нейния директор г-р инж. Геннад Колев и част от преподавателите от катедра „Локомотиви“. На преден план е изтъкната информационната пренатовареност на обучаемите, които изучават двете тяги едновременно и рязкото спадане на усвояемостта на преподавания материал. Министърът на транспорта със Заповед № 12/02.01.1973 разделя обединената специалност на две – „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“ и „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“.

Нуждата от средни изпълнителски кадри за железопътния транспорт непрекъснато нараства. На 19 май 1973 година колегиумът на Министерството на транспорта разглежда състоянието на ПЖИ „Тодор Каблешков“ и по-конкретно възможността му да увеличи приема на 900 души годишно. Постаденият въпрос е в тясна зависимост от съществуващата в момента учебно-материална и битова база, което налага отново петия семестър да бъде премахнат и да се търсят допълнителни възможности за разширяване на учебно-материалната и битовата база на Института.

През 1974 година завършват надстройките на четирите спални блока, като спален блок № 2 е превърнат в учебен блок № 2, в който са обзаведени нови класни стаи и изградени 9 нови кабинети по специална подготовка на катедрите „Транспортно строителство“ и „Вагони“.

През 70-те години ПЖИ „Тодор Каблешков“ е утвърдено полувисше военно учебно заведение в страната, което все повече привлича вниманието на чуждите железопътни администрации. В периода 15 -25 март 1971 г. Институтът е посетен от румънски железопътни

специалисти начело с министъра на транспорта на Румъния Шефан Павел. На 5 декември 1973 година - от всички министри на транспорта от източноевропейските страни и транспортния министър на Куба. След тази среща по инициатива на кубинския министър, в Института от 26 март до 8 април 1974 год. на посещение са Педро Родригес - директор по кадрите и Мигел Авалос - главен специалист в министерството на Куба. Те изучават възможностите на ПЖИ „Тодор Каблешков“ да обучава техни железопътни специалисти.

Продължителността на квалификационния курс е четири месеца, а броя на обучаемите 20 души. Накрая обучаемите получават диплом за завършен квалификационен курс. За началник на курса от българска страна е определен подполковник Ефтим Божилов.



12.03.1977 година. Кубинска военна делегация на посещение в ПЖИ „Тодор Каблешков“

Продължава да се осъвременява и учебно-материалната база. Успоредно с разширенията на сградния фонд се проектират и бъдещи нови кабинети и лаборатории. В периода 1972 - 1975 г. са изградени и оборудвани 27 учебни кабинети, учебен комплекс и учебен електронно-изчислителен център.

През 1977 година в приземния етаж /мазетата/ в учебен блок № 1 се изгражда Младежки клуб /южното крило/, а по-късно се преустройват и останалите избени помещения и се разполага търговския комплекс на Института. През 1980 година стругарското помещение и други помещения в блока за практическа дейност се преустройват в голям киносалон със сцена.



*Зала за шах в Младежкия клуб на Института*

... 29 август 1980 г. Бюрото на Министерския съвет на НР България учредява една Вапцаровска награда за първенеца на специалност „Експлоатация и ремонт на локомотиви“ от ПЖИ „Тодор Каблешков“.

На 29 октомври 1982 година се чества 60-годишнината от създаването на Държавното железопътно училище. Тържеството се провежда в салона на Народната опера на бул. „Дондуков“ в София. В същият ден военна клетва полагат курсантите от 60-ти випуск. Тържествено се открива и изградения учебен комплекс по „Експлоатация на железопътния транспорт“, разположен на целия тавански етаж в учебен блок № 1.

Ето какво споделя началника на Института генерал-майор Григор Жотев:

„...За шестте десетилетия на своето съществуване Институтът се утвърди като авторитетно военно учебно заведение. Не случайно за него председателя на Държавния съвет Тодор Живков при посещението си през април 1980 г. казва, че „...Институтът е истинска ковачница на кадри за железопътния транспорт...“ Много негови випускници са видни стопански ръководители не само в системата на Националния транспортен комплекс, знатни и уважавани герои на труда. Всяко поколение възпитаници високо гържи гордото име „каблешковци“ и с ентузиазъм дава принос за умножаване славата на родното учебно заведение, на неговите добри традиции...

Железничарската професия е мъжка професия. В нея има много романтика, но и голяма отговорност. В ръцете на нашите възпитаници е поверен живота на милиони пътници и огромни материални ценности. Всяка грешка се заплаща много скъпо – с кръв и милиони левове материални щети.

Бъдещият специалист в железопътния транспорт трябва да има солидни знания, трайни умения и навици, безупречна дисциплина, висока култура и голяма съобразителност. В сложната, динамична

експлоатационна дейност, той трябва сам да взема бързи и верни решения. От тук и специфичността при организирането на учебно-възпитателния процес в Института – максимално онагледяване на учебния материал, тясно обвързване на теоретическата подготовка с практиката. Възпитаниците на Института чувстват голямата отговорност на своята професия, успешно се справят със задачите и може да се каже представляват гръбнака на железопътния транспорт...“ /вестник „Магистрали“, бр. 33, 17 август 1982г./

Важно събитие за по-нататъшното развитие на ПЖИ „Тодор Каблешков“ е проведеният на 22 декември 1982 г. съвместен колегиум на Министерството на транспорта и Министерството на народната просвета. На Института е гласувано голямото доверие, да бъде домакин на форума.

Пред командването е поставена важна и отговорна задача – да подготви за внасяне във висшите държавни органи необходимата документация за преобразуване на ПЖИ „Тодор Каблешков“ във висше учебно заведение. За база служи разработения модел през 1970 г. с направените от обсъжданията допълнения.

При разработването на модела и изготвянето на примерните учебни планове, активно се включват офицерите от учебната част – полковник Славчо Леков, полковник Печо Дечев, майор инж. Кирил Георгиев, капитан инж. Тодор Лъжански, капитан Милчо Митов и началникът на Учебния електронно-изчислителен център майор Стефан Бъчваров. Компетентна помощ командването на Института получава и от Христо Чакъров – главен директор в Министерството на транспорта и инж. Живко Горанов – гл. специалист в министерството.

През март 1984 година документацията за преобразуване на ПЖИ „Тодор Каблешков“ във висше военно учебно заведение е представена в Министерството на транспорта, придружена със съгласувателни писма от две ведомства – Министерството на вътрешните работи и Министерството на народната отбрана.

На 23 май 1984 година при честване деня на славянската писменост и българската просвета и култура, министъра на транспорта прочита дългоочаквания Указ № 1562/21.05.1984 г. В него се казва, че Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ се преобразува във Висше народно военно транспортно училище „Тодор Каблешков“. Министърът връчва Указа на началника – генерал-майор Григор Жотев и поздравява личния състав с новото завоевание.

На 26 май 1984 г. е подписано Постановление № 23 на Министерския съвет, в което се уточнява, че ВНВТУ се изгражда като висше учебно заведение със срок на обучение пет години. Като интегрирана форма на обучение се запазва и полувисшия курс на подготовка на кадри със срок на обучение три години. ВНВТУ „Тодор Каблешков“ следва да се развива

и като център за повишаване квалификацията на ръководни кадри в сферата на транспорта.



23.05.1984 г. Министърът на транспорта Васил Цанов с генералите Митю Кисъв и Григор Жотев пред паметника на Тодор Каблешков

В периода 1958 – 1984 г. в Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ се обучават курсанти от 36-ти до 61-ви Випуск- 26 на брой.

Кадрите обучавани през този период в Института, се отличават с много добра теоретична и професионална подготовка, което спомага на Българските държавни железници да разполагат с надежден среден изпълнителски състав.

### **КОМАНДЕН СЪСТАВ НА ПОЛУВИСШИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ /1962 – 1984 г./**

**ПОЛКОВНИК ИНЖ. НИКОЛА ДИМИТРОВ ЖЕКОВ**

*ДИРЕКТОР от 1962 до 1965 г.*

**ПОЛКОВНИК ИНЖ. ЙОРДАН РАНГЕЛОВ ЗЛАТАНСКИ**

*ДИРЕКТОР от 1965 до 1970 г.*

**ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ГРИГОР БОРИСОВ ЖОТЕВ**

*ДИРЕКТОР /НАЧАЛНИК/ от 1970 до 1984 г.*



**ПОЛКОВНИК КРЪСТЮ ГЕОРГИЕВ САВОВ**

ПЪРВИ ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР /НАЧАЛНИК/ от 1970 до 1984 г.

**ПОЛКОВНИК ИВАН ПАУНОВ**

ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР /НАЧАЛНИК/ ПО ПОЛИТИЧЕСКАТА ЧАСТ

от 1962 до 1975 г.

**ЦВЯТКО ВИДЕНОВ ПЕТКОВ**

ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР ПО УЧЕБНАТА ЧАСТ от 1960 до 1979 г.

**ПОЛКОВНИК СЛАВЧО ИВАНОВ ЛЕКОВ**

ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР/НАЧАЛНИК/ ПО УЧЕБНАТА ЧАСТ от 1981 до 1984 г.

**ПОЛКОВНИК АНГЕЛ КОСТАДИНОВ ВАТЕВ**

ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР /НАЧАЛНИК/ ПО ПОЛИТИЧЕСКАТА ЧАСТ от 1975 до  
1979 г.

**ПОЛКОВНИК ДЕНКО ДОЧЕВ НИКОЛОВ**

ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР/НАЧАЛНИК/ ПО ПОЛИТИЧЕСКАТА ЧАСТ от 1979 до  
1986 г.

**ИВАН ДАМЯНОВ ИЛИЕВ**

ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР /НАЧАЛНИК/ ПО ПРОИЗВОДСТВЕНОТО ОБУЧЕНИЕ  
от 1960 до 1976 г.

**ПОЛКОВНИК ЦВЕТАН ЦВЕТКОВ ПАВЛОВ**

ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР /НАЧАЛНИК/ ПО ПРОИЗВОДСТВЕНОТО ОБУЧЕНИЕ  
от 1976 до 1979 г.

**ПОЛКОВНИК ЦВЕТАН НИКИФОРОВ ТОДОРОВ**

ЗАМЕСТНИК-ДИРЕКТОР /НАЧАЛНИК/ ПО ПРОИЗВОДСТВЕНОТО ОБУЧЕНИЕ  
от 1979 го 1984 г.

**ПОЛКОВНИК СИМЕОН СТЕФАНОВ СИМЕОНОВ**

НАЧАЛНИК НА ТИЛА от 1965 го 1968 г.

**ПОЛКОВНИК ТОДОР ПЕТКОВ ВЪЛОВ**

НАЧАЛНИК НА ТИЛА от 1968 го 1981 г.

**ПОЛКОВНИК ГЕОРГИ НИКОЛОВ СТАНОЕВ**

НАЧАЛНИК НА ТИЛА от 1981 го 1984 г.

**ПОДПОЛКОВНИК КРЪСТЮ ГЕОРГИЕВ САВОВ**

НАЧАЛНИК НА УЧЕБНИЯ ОТДЕЛ от 1962 го 1967 г.

**ПОЛКОВНИК СТОЙЧО ЖЕЛЕВ ЗЛАТЕВ**

НАЧАЛНИК НА УЧЕБНИЯ ОТДЕЛ от 1967 го 1971 г.

**ПОЛКОВНИК ТРИФОН ЦВЕТАНОВ ТРИФОНОВ**

НАЧАЛНИК НА УЧЕБНИЯ ОТДЕЛ от 1971 го 1980 г.

**ПОЛКОВНИК ПЕЧО ИВАНОВ ДЕЧЕВ**

НАЧАЛНИК НА УЧЕБНИЯ ОТДЕЛ от 1980 го 1984 г.

**ПОЛКОВНИК ИЛИЯ КРУМОВ КРАТУНЧЕВ**

НАЧАЛНИК НА ОРГАНИЗАЦИОННО-СТРОЕВИ ОТДЕЛ от 1962 го 1980 г.

**ПОЛКОВНИК ГАНЧО ИЛИЕВ ГАНЧЕВ**

НАЧАЛНИК НА ОРГАНИЗАЦИОННО - СТРОЕВИ ОТДЕЛ от 1980 го 1984 г.

**ПОЛКОВНИК ТОДОР ПЕТКОВ ВЪЛОВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1963 го 1968 г.*

**ПОДПОЛКОВНИК СТОЙЧО ЖЕЛЕВ ЗЛАТЕВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1963 го 1967 г.*

**ПОЛКОВНИК ГЕОРГИ НИКОЛОВ СТАНОЕВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1964 го 1980 г.*

**ПОДПОЛКОВНИК ЦВЕТАН НИКИФОРОВ ТОДОРОВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1964 го 1977 г.*

**ПОДПОЛКОВНИК ДИМИТЪР ПЕТРОВ СТОЙЧЕВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1967 го 1969 г.*

**ПОЛКОВНИК ТРИФОН ЦВЕТАНОВ ТРИФОНОВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1970 го 1971 г.*

**ПОЛКОВНИК СИМЕОН СТЕФАНОВ СИМЕОНОВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1971 го 1975 г.*

**ПОЛКОВНИК ДОНЧО НИКОЛОВ СТОЯНОВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1977 го 1978 г.*

**ПОЛКОВНИК ПЕЧО ИВАНОВ ДЕЧЕВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1969 го 1980 г.*

**ПОЛКОВНИК ДИМИТЪР ГЕОРГИЕВ РАДЕВ**

КОМАНДИР НА БАТАЛЪОН *от 1981 го 1982 г.*

**ПОДПОЛКОВНИК Д-Р ИВАН ЛЕЧЕВ**

НАЧАЛНИК НА МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА от 1965 до 1967 г.

**ПОЛКОВНИК Д-Р МАРИЯ ЯНКОВА СТОЯНОВА**

НАЧАЛНИК НА МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА от 1967 до 1973 г.

**ПОДПОЛКОВНИК Д-Р АНГЕЛ ГЕОРГИЕВ ЙОРДАНОВ**

НАЧАЛНИК НА МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА от 1973 до 1975 г.

**ПОДПОЛКОВНИК Д-Р ВАСИЛ ИВАНОВ ФИЛИПОВ**

НАЧАЛНИК НА МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА от 1975 до 1979 г.

**ПОЛКОВНИК Д-Р НИКОЛАЙ ИЛИЕВ КЪРТЯНКОВ**

НАЧАЛНИК НА МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА от 1979 до 1990 г.

**ПО СКЛОНА НА ВРЕМЕТО**



**ПОЛКОВНИК КРЪСТЮ ГЕОРГИЕВ САВОВ**

Роден е на 22 ноември 1929 год. в село Ярославци, Брезнишко. Завършва гимназия в град Брезник, ВНУ „Васил Левски“, Военно – техническа академия-специалност „Железопътно строителство“ и висш академичен курс във Военна академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург. Постъпва в Транспортния техникум през 1955 год. като

командир на батальон и през 1958 год. напуска поради закриване на военната служба в техникума. От 1962 до 1967 год. изпълнява длъжността „Началник на учебно отделение“ в Полувисшия железопътен институт, след което служи в Железопътни войски. През 1970 год. е назначен за първи заместник – началник на ПЖИ „Тодор Каблешков“ и от 1984 год. – за първи заместник – началник на ВНВТУ „Тодор Каблешков“.

Удостоен е със званието „Почетен железничар“. През 1988 г. преминава в запаса.

## **ПОЛУВИСШ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ – УЧИЛИЩЕ ЗА ЖЕЛЕЗНИЧАРИ, УЧИЛИЩЕ ЗА КУЛТУРА, ЗА ЖИВОТА**

За 62 години съществуване /1922 – 1984 г./, през неговите учебни зали, кабинети и лаборатории преминават над 30 000 млади българи: ученици, курсисти, курсанти, преподаватели, командири, служители и работници. И на всички Институтът е оставил по нещо в сърцето – любов към България, към транспорта, към труда и уважението на преподавателя, навика да се милее за родното, всеки ден да се чете и ходи на работа, всеки ден да бъде един наниз от неспокойни и радостни мигове от сътвореното.

Не мога да не призная, че и на мен Институтът даде много. Та малко ли са трите години, в които като курсант се обучавах в него. Десетки са годините, в които като офицер преминавах през красивия му портал и се срещах очи в очи с младостта на България и нейната надежда за достоен принос в утрешния развит, бърз и удобен железопътен транспорт.

Полувисш железопътен институт! Какво ли не е имало в него! Достойни директори и преподаватели, командири и курсисти революционери, някои загинали в антифашистката борба, нелегални ремсови организации, антивоенни групи /АМИ-ядку/, младежки „заговори“, „бунтове“ и мечти за по-добър живот. Прогресивни преподаватели, които дават народностния, демократичен облик на Държавното железопътно училище.

Може съвсем точно да се каже, че „златния век“ на Полувисшия железопътен институт са годините след неговото военизиране, преобразуването му във висше военно транспортно училище, във висше транспортно училище, за да може и днес всички да се гордеем с него и честичко да казваме: това е най-голямото военно учебно заведение, то е единствено по рода си, то има богата учебно материална база, най-добрите командно-преподавателски и професорски кадри по проблемите на железопътния транспорт.

Тук се издават много учебници, пишат се книги, студии. От опита на този оригинален „единствен по рода си“ Институт се обучават немци, поляци, чехи, румънци и корейци. Идват на поука представители дори от далечна Куба, от Виетнам, видни ръководители на учебното дело в България, министри и държавни ръководители...

Много майки и бащи въздишаха децата им да влязат в Института, да го завършат и да станат специалисти в железопътния транспорт, да си вземат хляба в ръцете... Не са малко случаите, когато заместник-министри, генерали, стопански и партийни ръководители, родители, в кабинета на началника дълго убеждават своите деца и внуци да се учат в Института, за да станат „хора“.

И може би най-точно преди години един представител на бившата Германска демократична република, като гледа курсантския строй с въздишка споделя: „Ех, защо и ние нямаме такова учебно заведение! Вие сте намерили най-добрата форма...“

И пак ще повторя. Какво ли нямаше в Полувисшия железопътен институт – традиции, опит, хиляди курсанти, колкото курсанти – толкова и проблеми, колкото преподаватели и командири – толкова и възлечения.

Ами въпросите на планирането и усъвършенстването на учебния процес – програми, тематични планове, разписания на учебните дисциплини и учебния ден.

Ами проблемите на активността на курсанта в учебните занятия, мярката на преподавателската възискателност и на изпитите и зачетите.

Извънкласната и самостоятелната работа, свободното време на преподавателя, командири и курсанта, ами учебната практика и производственото обучение, издаването на учебници и учебни помагала, създаването на нова учебно-материална база, разработването на методики за нейното използване и поощряването на творческите решения на авторите...

Ами въпросите на възпитанието... Като изходим от голямата истина, че всеки човек е една вселена – като индивид, психика и характер, то колкото са курсантите, толкова са и вселените, с които трябва да се занимават и да наблюдават преподавателите и командири...

Проблеми, проблеми...

И всичко това – за него – КУРСАНТА!

Той – курсантът от Полувисшия железопътен институт и ВНВТУ „Тодор Каблешков“ !

Ако само за миг си представим Института и Училището без курсанта. Без него: курсанта, боеца, другаря. С младото сърце и с младите мечти в главата. С мъжката усмивка и с мъжката ласка в умората и в миговете на отгих.

Ако само за миг си представим...

Институтът ще опустее. Плацът ще онемее. Полето и улиците на София ще тъгуват за неговата мъжка стъпка.

А лабораториите, локомотивите, вагоните и гарите ? А железният път, който строи тях и те строят него!

Той – курсантът с главна буква. Истинският! Българският воин ! Той може да прикътта в себе си, до себе си, преди да е станал баща, радостта на малките палавници, които от далече му подвикват:

„Хей, батко, здравей ! Много си хубав в тази униформа. И аз като тебе искам да стана курсант, воин на България!“

Той може да влиза в тунели, траншеи, да прехвърля мостове, да строи коловози, гари, магистрала, метрополитени... И да опазва винаги в сърцето си една граница – границата на нашата скъпа родина – България.

Курсантът, който упорито се готви утре да дава точен мерник на бъдещите магистрала, да излива бетон и замесва здравата сплав на пътя.

Курсантът, който умело следи ритъма на машините, движи, приема и изпраща влаковете.

Те – курсантите – достойните синове на България, сред които имах честта да бъда и аз.

И няколко думи на признателност към командира на ротата майор Борис Томов и колегите ми курсанти. Майорът – висок, слаб, отличен строеви офицер, честен и справедлив, бе едновременно и командир, и приятел. Обичаше курсантите, но компромиси със службата не допускаше. Светла личност. Напомня ми за една китайска мъдрост: „... Хубавото на всеки нов ден е това, че започва със светло ...“ Така и той заставаше сутрин пред строя, с изряден външен вид, усмихнат и ведър, нямаше скрито – покрито и ни пожелаваше успешен и спорен ден.

Мъжко момче беше и моят приятел от село Куцина, Великотърновско, сержант Тодор Радев – по-късно влаков диспечер в ЖПУ Горна Оряховица. Като командир на отделение и помощник – взводен командир, когато някой се опитваше да хитрува, казваше: „... Тая няма да стане така, както си я намислил!...“. Много добро впечатление

правеше неговото водачество под строй на взвода. Командата му беше: „... Дяснофланговият, дай тон за песен!“. А такъв бе най-високият, строен и събрал в себе си благородството и мъдростта на софиянците курсант – сержант Витанов. Той даваше тон и екваше: „Изправи се гора от стомана, насочете се бойни дула ...“

Бяхме много, много хубави момчета, умни и любознателни, както ни наричаше ротния командир майор Борис Томов.



*Курсант-младши сержант Асен Йосифов –  
43-ти випуск /1965-1968 год./*

о.з Асен Йосифов

### **ПЪТЯТ НА ЧЕСТТА ПОЛКОВНИК ГЕОРГИ НИКОЛОВ СТАНОЕВ**



Полковник Георги Николов Станоев е роден на 15 март 1928 г. в гр. Якоруда, Благоевградска област в бедно многодетно семейство. От ранна възраст се включва в антифашистката борба като партизанин в отряд „Никола Паранунов“.



От 9-ти септември 1944 г. е в редовете на Българската армия като боец във Втора гвардейска дружина, а от декември 1944 г. до февруари 1948 г. е курсант в Народна школа за запасни офицери „Христо Ботев“.

От февруари 1948 г. служи в редовете на БНА като офицер и в продължение на 4 десетилетия с чест и достойнство изпълнява войнския си дълг. До януари 1949 г. е командир на взвод в 39 стрелкови полк в гр. Гоце Делчев. Със заповед № 280/01.01.1949 г. е назначен за командир на рота в 48 стрелкови полк. През м. октомври 1950 г. със заповед № 706 /19.10.1950 г. е издигнат за командир на батальон в Първа армия в поделението в гр. Брезник. На тази длъжност служи до септември 1957 г. Междувременно през периода 1956-1957 г. се обучава и завършва с отличие двугодишен курс за подготовка на висш команден състав със специалност „Командир на полк“ във Висше стрелково – тактическо училище за командири „Выстрел“, Москва, Русия.

През 1957-58 година е слушател във Военна академия, София. Службата си продължава от октомври 1958 до май 1961 г. като командир на батальон в 5-ти Мотострелкови полк в гр. Сливница.

Като командир се отличава с отличната си професионална подготовка, безупречната организация, силното чувство за отговорност при изпълнение на поставените задачи, висок морал и човешко достойнство.

За постигнати отлични резултати по учебната, бойната и тактическа подготовка предсрочно само на 33 години е произведен в офицерско звание „полковник“ и със заповед № 0293/16.05.1961 г. е повишен в длъжност заместник-командир на 3-ти МСП в Кюстендил.

От 25 октомври 1964 г. е в редиците на ПЖИ „Тодор Каблешков“ като командир на Първи курсантски батальон - машинисти на електрически и дизелови локомотиви и вагонни техници.

През декември 1971 г. завършва Висш академичен курс във Военната академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург, Русия по специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“.

Със заповед № 025/15.10.1980 г. е повишен в длъжност Заместник командир по тила в ПЖИ „Т. Каблешков“ и продължава на същата длъжност до септември 1988 г. във ВВТУ „Тодор Каблешков“, когато със заповед № 204/14.09.1988 г. излиза в разпореждане.

Като командир на батальона показва своите изключителни организаторски способности, високата си подготовка и физическа издръжливост, отличава се със своята строгост и взискателност при ясни правила и в същото време справедливост при вземане на решенията и уважение на човешкото достойнство. Незабравими спомени във всички оставя полевия лагер в Рила, организиран от полковник Георги Станоев

съвместно с общината на гр. Якоруга през м. юли 1968 г. Перфектно замислен и изпълнен пешеходен преход от курорта „Боровец“ през билото на Рила до местността „Трещеник“. Множество занятия по тактическа и стрелкова подготовка. Курсантите и офицерите го обичат и уважават и в годините многократно и до ден днешен при срещи, често случайни, ние от семейството сме свидетели на изразяване на прекрасните спомени от курсантските години и почит и уважение към „Комбат“-а.

Полк. Станоев активно участва в живота на ПЖИ. За цялостната си дейност като командир и безупречна служба на въоръжените сили многократно е награждаван с ордени, медали и отличия – Носител е на Орден за „Военна доблест и заслуга I степен“, „Червено знаме“ и много други.



1989 год. Заместник – началникът на ВМТ генерал – майор Стоян Сейменов поздравява полковник Георги Станоев по случай награждаването му с орден „За воинска доблест и заслуга“- първа степен



Юли 1977 год. Пред паметника на любимия патрон „Тодор Каблешков“ , с произведените в първо офицерско звание курсанти от 52 – ри випуск



*27 юли 1977 г. С випуск 52-ри*

През годините на военната си служба, заемайки различни длъжности от командир на взвод до зам. командир на полк и впоследствие, командир на батальон и зам. началник по тила във ВНВТУ „Т. Каблешков“ работи винаги с голяма отговорност и себеотрицание за изпълнение на задачите. С голямо трудолюбие и принципност участва в обучението и възпитанието на курсантите, за израстването им като висококвалифицирани и закалени кадри за железопътния транспорт.

Има личен принос за преобразуването на ПЖИ и изграждането и утвърждаването на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ като съвременно висше военно учебно заведение. Това са години на растеж, когато броят на курсантите се удвоява.

В тези условия като заместник началник по тила на ВНВТУ има съществен дял за изграждането на нова учебно-материалната и битова база, за ежедневно тилово осигуряване на личния състав на училището. В този период под негово ръководство са реконструирани и изградени множество лаборатории и учебни кабинети, сериозен тласък получава развитието на съвременната изчислителна техника и нейната материална база. С голямо трудолюбие и принципност участва в обучението и възпитанието на курсантите, за израстването им като висококвалифицирани и закалени кадри за железопътния транспорт.



*Полковник Георги Станоев връчва дипломи на випускници*



Юни 1985 год. Заместник-началниците на ВНВТУ. От дясно на ляво полковниците: Кръстю Савов, Печо Дечев, Цветан Тодоров, Славчо Леков и Георги Станоев

И нещо за семейството:

Синът му завършва ВНВУ „Васил Левски“ Велико Търново и поема по неговия път – офицер в БНА.

Дъщеря му, по професия „инженер по автоматика“ отдава повече от 30 години като преподавател в катедра „Съобщителна и осигурителна техника и системи“. С много любов и всеотдайност предава своите знания за обучението на курсанти и студенти от ВНВТУ до ВТУ „Тодор Каблешков“.

Внучката на полковник Станоев – машинен инженер, магистър от Технически университет – София повиши квалификацията си с отлично завършена магистратура по „Управление на проекти“ в училището.



16 юни 1991 год. Главните асистенти Кръстева и М. Георгиева (от ляво на дясно) с курсанти от випуск 67-ми

Маргарита Георгиева – старши преподавател и главен асистент в катедра

„Съобщителна и осигурителна техника и системи“

/ ноември 1984 –ноември 2016 год ./

## УЛОВЕНИ МИГОВЕ

ПОЛКОВНИК ИНЖ. БОЖИДАР ЗИНОВИЕВ ГРИГОРОВ



През живота ми съм се срещал и работил с толкова много хора. Понякога се чувствах като чакалня на гара. Хора, хора! По-голямата част останаха в сърцето ми, други го напуснаха....

За един от тези, за които често си спомням искам да разкажа. За срещите и контактите ми с полковник инж. Божидар Зиновиев Григоров.

Не помня вече от колко години го познавам. Сигурно има близо половин век. Мисля, че няма никакво значение броят на годините, ако усещаш някого близък, колкото аз усещам него. Възможно ли е да има човек, който те възхищава, респектира, вдъхновява те, но едновременно с това между вас да има огромна емоционална прилика, доверие и личен комфорт? Оказва се, че е възможно. Разговорите, които водихме винаги са били желани и от двете страни, дълги, съдържателни и според мен полезни и за двамата.

Връщам се назад в спомените...Март 1977 г. Темелково, сега Батановци. Първа среща със старши лейтенант инж. Божидар Григоров – тогава командир на мостови железопътен батальон. Запознаваме

се..... Дружелюбно подава ръка и непринудено се усмихва. В зениците му виждам нещо топло, но и категорично, като че ли иска да ме предупреди: „Първо е трудът и после словото!“ Мисля си: „Няма да ми е лесно“ Но много скоро нещата, като че ли се поуясняват.

Той – зодия „Козирог“, роден на 22 декември 1945 г. е човек, който не върви към хоризонта, а крачи смело към набелязаната цел. Вероятно това подсъзнание е причина в родното му село Горни Кортен, Кюстендилско да се задържи само докато завърши основното си образование. После акостира в града, но не в столицата. Още трябва да се образова. Завършва и средното си образование. И след тези „маневри“, казано на военен език, е ред да бъде завладяна и столицата София.

Годината е 1963-та и той постъпва като курсант в Полувисшия железопътен институт. От сега нататък съдбата му отрежда да бъде все „на релси“. И той споделя: „Не, не съжалявам за избора си. Обикнах и учението, а по-късно и работата си, защото ги овладях леко, и сега като военнослужещ.....“ Стоп! Още е рано за пагона! Пропускаме твърде важни биографични жалони! 1967 година. Паметна! Божидар Григоров тържествува. В ръцете му е дипломата за завършен Полувисш железопътен институт и Заповеди на министъра на транспорта с №№ 019/09.03.1967г., л.55 и 027/12.04.1967г., л.68 за назначаването му за командир на взвод в новосформираната експлоатационна жп бригада в гр. Горна Оряховица.

И така службата на „колела“ започва и това, което формално ще стане „вододел“ в мирните делници на младия специалист за цял живот е офицерската професия.

През 1970 година превзема още един рубеж – приет е за слушател във Военната академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург, Русия в специалността „Строителство и възстановяване на железопътни линии“. И все през този период ще го осенят и най-големите радости, ще изживее и най-щастливите мигове, за да ги превърне в лична съдба. Тук в необятната Русия се срещат две човешки пътеки – неговата и на Виктория, за да се слоят през май 1975 г. в един общ семеен път към бъдното.

През 1974 година успешно завършва военната академия в Русия и е назначен за командир на батальон, който участва в изграждането на новата железопътна линия Златарица – Елена.

Притежаваше пъргава военна походка. Винаги изправен, строен, с леко повдигната глава и безупречен външен вид, излъчваше сила, мъжество, строгост и респект.

Март 1977 година... Вече е командир на мостови железопътен батальон в Темелково към Първа железопътна бригада. Изпълнява безупречно и съзнателно воинските и командирските си задължения.

Като несменяем часови служи на един фронт, за който няма примирие. Под негово ръководство личния състав на поделението постига забележителни успехи. Батальонът му многократно е първенец по бойната, политическата и специалната подготовка в съединението и Войските на Министерството на транспорта. Навсякъде сред военните среди името на капитан инж. Божидар Григоров се произнася с уважение и респект.



Майор инж. Божидар Григоров / в средата / със знамето „Поделение – първенец“ във ВМТ. Първите двама отпред са: / в ляво / подполковник инж. Николай Вукадинов – командир на съединение и майор Христо Петков – заместник – командир на съединение – възпитаници на ПЖИ.

Трудностите и естеството на военната служба, вихрушката и непрекъснатите капризи на времето, не сломяват волята му, не помитат надеждите му. Напротив! Нееднократно отстоява максимата, че можеш да победиш, само ако си силен, ако имаш чувство за дълг, ако в сърцето ти бушуват неукротими пориви, ако имаш смелостта и разбирането да живееш по правилата и законите. Всекидневие на офицерската служба го изправя както пред успехи и щастливи мигове, така и пред рискове, изпитания и разочарования. Службата му преминава през неспокойно, тревожно и възторжено време, в което военни устава, строителна програма, кадрови въпроси, проблеми с военната дисциплина и възпитанието на личния състав бяха постоянно ежедневие. Осъзнаваше, че командването на подчинените му не трябва да е само със заповеди. Даваше личен пример за всяко нещо и успехите идват неусетно. Получаваше награди, ордени, медали, растеше във военните звания и по-отговорни командирски длъжности. И винаги акцентираше на това, че достиженията не би постигнал, без съвместния труд на всички командири и подчинени.

Наградите никога не са привличали и не са били най-важното нещо в живота на този трудолюбив и енергичен офицер, но безспорно го радват. Той искрено споделя: „Важно е какво си оставил след себе си...“ А Григоров остави много...

Междувременно и „професията му на релси“ навлиза в нови и нови

коловози. Командир на жп полк. Началник щаб и командир на едно от най-големите железопътни строителни съединения в България, началник на отдел и заместник-началник на щаба в Главно управление на Войските на Министерството на транспорта.

Съдбата така отреди, че много години живяхме в един вход на блок № 211А във Фондови жилища в град София. Семействата ни живееха в сговор, разбирателство и взаимно уважение. Тази дружба продължава и в настоящия момент. Майките ни, светла им памет, често се събираха на разговори за старостта, болестите, за синовете, снахите, внуците и какво ли още не....

Знаещ и можещ командир. Посрещал е много предизвикателства, вземал е адекватни решения в редица екстремални ситуации. Строг, възискателен и човечен. Защищава аргументирано своите мнения и предложения, гържи на точното и в срок изпълнение на приетите решения. Не бяга от своята командирска отговорност и не прави опит да я прехвърля върху подчинените си. Целият му живот е отдаден на строителството на Железопътни войски и Войските на Министерството на транспорта.

Каквито и неприятности да му предлага животът, а това често се случваше, той ги приема като урок и се съсредоточава върху хубавите моменти от нещата. Умее да изпитва голямо удоволствие и наслада от това...

Божидар Григоров казваше: „Да сме наясно кои сме в конкретния момент. Да не прекаляваме, нито да се подценяваме – важното е да имаме точна, реална представа за себе си. Ако човек я загуби, престава да присъства във времето...”

Някои от по-младите колеги се огъват пред трудностите, примиряват се с тях и често казват: „Така е писано“. Да! Но според мен по-важно е как ще прочетем написаното. Знаещият ще намери спасение в него. Нека онова, което създаваме тук на железопътното трасе, а не само на него, носи добро за всички ни. Затова сме хора – да правим светлото в живота възможно. Не бива да се огъваме пред трудностите, нужен ни е ведър поглед дори ако сме смазани, ако парите не достигат и сме далече от семействата, където често не ни разбират.

Понякога късно вечер казвам на колегите: „...Горе главата, и това ще мине! Елате да пием по едно за здраве и поговорим за хубавите неща в живота. Такива срещи и думи пробиват безизходницата и сплотяват хората. Малко ни трябва, за да усетим ведрия полъх...”

Полковник инж. Божидар Григоров обича и уважава талантливите офицери. Допуска ги до себе си. Изслушва ги, но не ги напътства и морализаторства над тях. Успява да се впише в техния свят по свой



начин. И за това получава признанието и обичта им.

В периода 1990-1993 г. му се наложи да преодолее много изпитания, свързани с преустройство дейността на съединението в условията на „пазарна икономика“. И в това тежко изпитание стоеше солидно, многозначително, убедително и професионално. Не се уплаши от хода на времето. Не се опита и да го спре. Променяше се бързо, без да се озърта, оправдава и обръща назад...

Той е от онези командири, които никога няма да се самоизтъкнат и да подчертаят колко много са направили или постигнали. Единственото, което казва за себе си, е че се старее да бъде успешен професионалист и един добър човек. А по-важното е, че беше един прекрасен човек, който умее да носи отговорност и обичаше живота. А когато сбърка, признава си грешката и се старее да я поправи.

Чаровен, винаги усмихнат, щастлив. За такива хора, казват, че сами привличат късмета с позитивните си мисли.

Да, така е! Нали е божи дар!

Ако трябва да го опиша с една дума, то тя е – НЕОБХОДИМ!

Днес, когато пиша за полковник инж. Божидар Григоров си спомням за една песен на Булат Окуджава, посветена на Висоцки, в която се казва: „...Казват, че е грешил, че рано - рано сам си е „духнал свещта“. Както умееше, така и живееше, а безгрешни природата не познава...“

Оз. Асен Йосифов

Възползвам се от възможността да подкрепя казаното от Асен Йосифов за живота и дейността на полковник Божидар Григоров. Този истински офицер е един от малкото, оставили трайна следа в съзнанието ми, с качества които притежава като воин и ръководител на железопътното строителство в България.

През 1991 година така се стекоха обстоятелствата, че по политически причини бях принуден да приема предложението да бъда понижен в длъжност и преместен на служба в експлоатационната бригада в гр. Горна Оряховица. Не, че представлява трудност за мен да служа в различни гарнизони, далече от семейството ми или, че службата е толкова тежка и трудно поносима. Все пак във военното училище в Търново в продължение на 5 години, съм обучаван да посрещам значително по сурови условия на офицерската служба.

Болката беше от проявената несправедливост при определяне съдбата ми в последните години на кадрата ми военната служба. В тази трудна за мен от психологическа гледна точка офицерска служба, се намеси полковник инж. Божидар Григоров. Предложи ми да ме вземе в Първа железопътна бригада и назначи на длъжност началник отдел „Артилерийско въоръжение“. Отговорях напълно на изискванията за заемане на длъжността, все пак бях инженерен офицер - саяор и много добре бях запознат с артилерийското въоръжение, което бригадата притежаваше. Заех длъжността и докато полковник инж. Григоров беше командир на съединението съвестно изпълнявах служебните си задължения. Мисля, че остана доволен от работата ми.

За тези две години, успях по от близо да го опозная, да взема от него и включа в арсенала си изключително полезни за офицерската служба привички, навици и подходи в командирската дейност. Не искам да повтарям казаното от моя колега и приятел о.з. Асен Йосифов за Божидар Григоров. Само и аз с една дума ще го охарактеризирам – ОТГОВОРЕН!

О.з. инж. Тодор Тодоров

**НАЧАЛНИЦИ /РЪКОВОДИТЕЛИ/ НА КАТЕДРИ В ПОЛУВИСШИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ  
„ТОДОР КАБЛЕШКОВ“  
/1962 – 1984 г./**

- Доктор Никола Христов Добрев – катедра „Технология и организация на железопътния транспорт“ 1960 – 1985 г.;
- Инженер Кольо Стефанов Семов – катедра „Локомотиви“ 1967 – 1982 г.;
- Инженер Пеко Петров Доков – катедра „Локомотиви“ 1974 – 1983 г.;
- Инженер Димитър Тодоров Митев – катедра „Вагони“ 1958 – 1984 г.;
- Инженер Атанас Георгиев Кљовбашиев – катедра „Електрообзавеждане на железопътна техника“ 1972 – 1978 г.;
- Инженер Петко Ценов Илиев – катедра „Електрообзавеждане на железопътна техника“ 1978 – 1986 г.;
- Иван Димитров Иванов – катедра „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ 1962 – 1968 г.;
- Инженер доктор Иван Иванов Новаков – катедра „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ 1969 – 1984 г.;

- Инженер Борис Иванов Червеняков – катедра „Транспортно строителство“ 1958 – 1971 г.;
- Инженер Марин Наков Захариев – катедра „Транспортно строителство“ 1971 – 1986 г.;
- Кирил Стоянов Цървуланов – катедра „Математика“ 1960 – 1976 г.;
- Лука Йорданов Шварц – катедра „Математика“ 1976 – 1979 г.;
- Минчо Цолов Цоловски – катедра „Математика“ 1979 – 1985 г.;
- Инженер Иван Михайлов Милушев – катедра „Механика“ 1960–1985 г.;
- Инженер Виктор Николов Аврамов – катедра „Електротехника“ 1960 – 1965 г.;
- Инженер Владимир Атанасов Антонов – катедра „Електротехника“ 1965 – 1979 г.;
- Инженер Павел Антонов Гузов – катедра „Електротехника“ 1980 – 1984 г.;
- Доктор Милчо Костадинов Алексиев – катедра „Хуманитарни науки“ 1960 – 1974 г.;
- Надежда Илиева Илиева – катедра „Хуманитарни науки“ 1974 – 1980 г.;
- Славейко Костов – катедра „Хуманитарни науки“ 1980 – 1982 г. и 1983 – 1984 г.;
- Желязко Костов Ганев – катедра „Хуманитарни науки“ 1982 – 1983 г.;
- Магда Христова Текелиева-Тодорова – катедра „Чужди езици“ 1959 – 1961 г.;
- Борис Михайлов Петров – катедра „Чужди езици“ 1961 – 1977 г.;
- Александра Младенова Василева – катедра „Чужди езици“ 1977 – 1992 г.;
- Полковник Михаил Стоянов Михайлов – катедра „Общовойскава и тактико-специална подготовка“ 1975 – 1976 г.;
- Полковник Станчо Стефанов Алеков – катедра „Общовойскава и тактико-специална подготовка“ 1977 – 1989 г.;
- Инженер Ерменко Стилиянов Ерменков – катедра „Учебна практика“ 1971 – 1986 г.



Кабинет по възстановяване на железния път с преподавател капитан инж. Кирил Сп. Георгиев



### **ПОЛКОВНИК ПЕЧО ИВАНОВ ДЕЧЕВ**

Печо Дечев е роден на 6 март 1929 година в село Милево, Казанлъшко. Завършва гимназия в гр. Казанлък и Софийския университет „Климент Охридски“ – специалност „Педагогика и история“.

През 1964 година е назначен за командир на курсантска рота. Командир на курсантски батальон и началник на „Учебен отдел“ в ПЖИ и ВНВТУ „Тодор Каблешков“. Преподавател по дисциплините „Военна психология и педагогика“ и „Военна история“.

В учебното заведение е от 1964 г до 1988 г.

През 1988 година преминава в запаса и напуска училището.

## БЛАГОДАТЕН И ДОСТОЕН ЖИВОТ



### ПОЛКОВНИК ИНЖ. ГЕОРГИ ИВАНОВ БИРДАНОВ

Завърших Полувисшият железопътен институт с 41-ви випуск в периода 1963 – 1966 г. – втория военен випуск на Института.

Роден съм на 17 април 1945 година в село Божурица, Плевенско. Фамилното ми име „Бирданов“ води началото си от 1888 г., когато се е родил моят дядо. На него е именувана фамилията Бердан, която идва от името на руската пушка „Бердана“. По късно в документите ми за самоличност, вместо Берданов се изписва Бирданов.

Дядо ми Бердан Бенов Боев е участник в три войни – Балканската /1912 г./, Междусъюзническата /1913 г./ и Първата световна война /1915-1918 г./

Основното си образование завърших през 1959 г. в село Божурица. Същата година почина баща ми. От 1959 до 1963 г. се обучавах в селскостопанския техникум в село Тръстеник, Плевенско, където получих средно специално образование.

От мои близки познати получих информация, че в София в Полувисшия железопътен институт се осъществява прием на курсанти, за обучение в сферата на железопътния транспорт. Тъй като бях сирак и в семейството само майка ми издържаше семейството, реших да кандидатствам за учебното заведение, още повече, че курсантите са на пълна държавна издръжка по време на обучението. Явих се на приемните изпити през месец август и получих съобщение, че съм приет.

И така в ранната утрин на 11 септември 1963 година бях пред портала на ПЖИ, в очакване да влезем за първи път в нашия втори дом.

Организационно бяхме определени във взводове, роты и батальони в зависимост от специалностите, които се изучават. Започнах обучението и военната си служба в 252 класно отделение /курсантски взвод/ специалност „Ръководител движение и търговска служба“.

На всички курсанти беше зачислено лично стрелково оръжие – карабина „Малинхера“, а на командирите на отделения – автомат „Шпагин“. Стаите за почивка /спални помещения/ бяха за всяко класно отделение /възвод/ отделна стая. За целия Институт имаше учебен корпус /на 3-етажа/, в който всяко класно отделение се обучаваше в отделна стая или кабинет.

Класното ни отделение се състоеше от 37 курсанти, само мъже. Организационно бяхме в състава на Втори курсантски батальон, 5-та курсантска рота и 2-ри курсантски възвод. Целият курсантски батальон се помещаваше в Първи битов корпус /източната част на Института, граничещ с жп линията София – Пловдив/.

Курсантската ни рота беше в състав от 4-ри курсантски възвода /3- специалност „Ръководител движение“ и 1- „Началник влакове“/. Първият ни командир на възвод беше старшина-школник Христов, /завършил НШЗО „Хр. Ботев“ Плевен/. По-късно възводни командири ни бяха лейтенант Николов /от Своге/ и капитан Ненко Балеv /задочно следваше право/. Командири на отделения във възвода бяха: на първо отделение – курсант Иван Петков; на второ отделение – курсант Илко Кръстев /работи и се пенсионира като влаков диспечер в ЦДР на БДЖ/; на трето отделение – курсант Петко Методиев Аврамов /при завършването беше определен за първенец на специалността „Експлоатация на жп транспорт, по-късно работи като преподавател във ВТУ „Т Каблешков“, стана и професор и през 2008 г. се пенсионира/.

Командир на ротата беше капитан Стоян Иванов Андонов /учеше задочно строително инженерство във ВИАС/. След него ротни командири ни бяха – майор Венцислав Кехайов и майор Цветан Илиев Такеv. Последователно командири на Втори курсантски батальон бяха: полковник Стойчо Златев, полковник Цветан Тодоров и майор Петко Бешков. Курсантската рота имаше и старшина: Петър Карабашки и старшина Димитър Зарев.

От преподавателите съм запомнил: Петър Николов /“Бизона“/ - по Правилниците ИДВ, ПТЕ и ИС; Манол Манолов – по тарифите; Тодор Тодоров – по икономика на транспорта; Александрия Василева/ „Синята стрела“/ - по руски език; Атанас Кулюмджиев – по математика; Милчо Алексиев – по обществените науки и др.

Припосъщването на Института директорна ПЖИ беше подполковник инж. Никола Жеков. Негови заместници бяха – майор Григор Жотев и по учебната част - Цвятко Виденов. В административното ръководство /т.н. щаб на Института/ работеха: капитан Кръстю Савов, подполковник Илия Краунчев /по строевата част/, подполковник Иван Паунов /по политическата част/.

В моето съзнание полковник инж. Никола Жеков е останал като образец за истински офицер. Сутрин когато заставахме пред целия

личен състав на Института, в него виждах един млад, строен и стегнат офицер. Очите му излъчваха внушителност и властност. От поздравът му към курсантите лъхаше бодрост и енергия. Всичко това ни задължаваше да служим уставно, да се подготвяме за усвояване на преподавания материал съвестно и всеотдайно. Почти всички курсанти виждаха в негово лице силен и дисциплиниран войн и се стремяхме да му подражаваме. Много обичаше учебното заведение и се гордееше с неговите възпитаници.

През 1965 година за директор на ПЖИ беше назначен полковник инж. Йордан Рангелов Златански. Предишния любимец на курсантите полковник инж. Никола Жеков беше повишен и стана командир на Бригадата за железопътно и свързочно строителство.

През 1964 година участвах в изграждането на комплексният учебен железопътен полигон в района на Института. Почти всички дейности по изграждането бяха дело на курсантите. В него са включени три учебни гари: „Комсомолец“ – съоръжена с прототип на първата маршрутно релейна централизация /МРЦ/; „Прогрес“ – с електрическа ключова зависимост /ЕКЗ/; и „Юбилейна“ – с блок-механическа централизация. Общата дължина на изградения железен път е 2150 метра с изграден един изкуствен тунел. Подвижният състав включваше: маневрен локомотив серия 91-01, дрезина, пътнически вагон, два бр. покрити и четири товарни платформени вагона. На железопътният полигон се провеждаха практически комплексни упражнения по организация на движението; по поддържане на железния път и СЦБ; по издаване на билети и оформяне на документи по превоза на товари и пътници.

При построяването на изкуствения тунел беше необходимо свода му да се покрие със сзурия. Спомням си, че между ротите се провеждаше съревнование, кой ще донесе повече /носехме я с платнища/. До жп линия, в южната част на Института беше изградено футболно игрище с нормални размери.

През 1987 година във връзка с разширяване материалната база на ВВТУ „Тодор Каблешков“, се наложи построеното да бъде демонтирано и на тяхно място се построиха нови учебни и спални корпуси за студентите /когато училището беше девоенизирано/.

В периода 15 декември 1965 г. – 30 юни 1966 г. се проведе моя практически стаж по специалността в жп гара Бутово, на територията на Железопътно управление Горна Оряховица. През месец май 1966 година на нея се явих на държавен практически изпит. Държавния теоретичен изпит се проведе през м. юли 1966 г. в ПЖИ. На 30 август 1966 година успешно завърших обучението си в учебното заведение с 41-ви випуск.



1966 година. Началникът на Специално управление в Министерството на транспорта генерал-майор Иван Митрев връчва дипломи на завършилите курсанти

На 12 септември 1966 година със Заповед на министъра на транспорта и съобщенията получих назначение за работа в системата на БДЖ като ръководител движение и търговска служба в гара Върбаново /от 15.10.1991 г. гарата възстанови старото си име Царева ливада/.

На тази гара работих малко повече от година - до 14 декември 1967 г., след което постъпих на действителна военна офицерска служба като командир на взвод в новосформираната Учебно-експлоатационна железопътна бригада в гр. Горна Оряховица /под.52800/. Тя имаше основна задача да подготвя изпълнителски кадри за експлоатация на железопътния транспорт в мирно време и попълване на военновременните формирования.

В продължение на 13 години, от 15 октомври 1968 до 17 август 1981 година военната ми служба премина във Военното железопътно комендантство на гара Горна Оряховица. В този период изпълнявах длъжности от помощник до заместник военен жп комендант.

Докаато служих във военното жп комендантство повиших квалификацията си, като завърших задочно ВВНУ „Васил Левски“ – Велико Търново в специалността „Автомобилни войски“ и придобих квалификацията – „инженер по двигатели с вътрешно горене“.

През 1981 година бях изпратен на обучение във Военната академия „Тил и транспорт“ в град Ленинград /днес Санкт Петербург/. От 1 септември 1981 г. до 30 юли 1984 г. се обучавах в специалността „Командно-щабна оперативно-тактическа подготовка на военните съобщения на железопътния и въздушния транспорт“. След завършване на академията, бях назначен в Транспортно управление на Българската армия, където служих до 28 декември 1991 г. Поради извършване на реорганизационни преобразувания управлението се обособи, като самостоятелен транспортен отдел в БА. В периода 21 февруари 1992 г – 28 февруари 2000 г., бях назначен за началник на направление „Военни превози“ в отдел



„Транспортен“ при управление „МТО“ на Генералния щаб на БА. През 1999 година бях включен в създадения „Национален координационен център“ /НКЦ/ за логистичната поддръжка и транзитното преминаване на силите КФОР за Косово по операцията „Джойнт Гардиън“ през територията на република България /до 30 септември 2000 г./

Поради навършване на пределна възраст на 1 март 2000 година бях освободен от военна служба и преминах в резерва, като о.р. полковник.

След освобождаването ми от кадрова военна служба започнах работа в Министерството на транспорта като главен експерт в дирекция „Управление на кризи и подготовка за отбрана“ - от 1 октомври 2000 г до 30 октомври 2012 г.

Имам активно участие в построяването на паметник на загиналите във войните за национално обединение 1912 – 1918 г. и Втората световна война 1941-1945 г. жители на село Божурица, Плевенско. Работих по възстановяване на съществуващата до 1963 година църква „Св. Св. Петър и Павел“ в същото село, но поради липса на финансови средства все още не е завършена.

От малък проявявам интерес и към издирвателната дейност на нашата богата във всяко едно отношение история. На сърце ми е и благотворителната дейност. На музея на железопътния транспорт в Русе дарих много стари книги, жп правилници, списания, литература, свързана с историята на жп транспорт, ценни предмети, както и железничарските униформи на генералните директори на СО „БДЖ“ – инж. Веселин Павлов и Стоил Фергов.

В настоящият момент членувам в клуб „Тил – генерал-лейтенант Герман Германов“ към Съюза на офицерите и сержантите от запаса и резерва в гр. София, Сдружението „Клуб на железничаря“ в София и Научно-техническия съюз по транспорта. През периода 2012-2019 г. бях избран за секретар на районната организация на СОСЗР в община „Красна поляна“.

С гордост искам да заявя, че се чувствам особено щастлив от факта, че професионалната ми кариера премина през три много авторитетни институции в България: Българските държавни железници, Министерство на отбраната и Министерство на транспорта.

Благодарен съм на съдбата, че ми предостави възможност, сили и време, да развия и друга моя мечта – да пиша книги. Постарах се в писмен вид да опиша своите впечатления от изминалия железничарски и военен път. Книгите, статиите и монографиите които написах са: „252 класно отделение, завършили ПЖИ 1963-1966 г.; „Българската железница и нейните строители 1888 -2016 г.“ ; „100 години гара Царева ливада; „90 години военнотранспортни органи в Българската армия“ ; „Спомени от ВА „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург, Русия ; „Биографичен

справочник на военнотранспортните органи на Българската армия“ ; „История на военнотранспортните органи на Българската армия“ ; „Генерални директори на Българските държавни железници 1888 – 2008 г.“; „Божурица – моето родно село“; „Железопътно управление Горна Оряховица 1953-1998 г.;

„Кратка история на Дирекция „Безопасност, технически надзор и управление при кризи“ при Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Семеен съм. Съпругата ми Антоанета е пенсионер, бивша учителка по български език и литература, а синът ми Йордан е доктор - хирург. Имам и внучка Антония. Живее в гр. София.

О.з. полковник инж. Георги Бирданов



### **ПОЛКОВНИК ИНЖ. МЕТОДИ СПАСОВ ГЕОРГИЕВ**

1969 г. Лейтенант Методи Спасов Георгиев – възпитаник на ПЖИ „Тодор Каблешков“, 42-ри випуск, специалност „Локомотивни машинисти на парни и електрически локомотиви“. Командир на курсантски взвод от 1967 до 1970 г. През 1970-1974 г. завършва ВА „Тил и транспорт“, в Санкт Петербург, Русия. Заместник-началник на щаба на Войските на Министерството на транспорта /1991-1997 г./



1967 г. Лейтенант Методи Георгиев с курсанти от неговия взвод – 45-ти випуск

## МУЗЕЯТ НА КОЛЕЛА

### СРЕЩА С МИНАЛОТО И НАСТОЯЩЕТО НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ВОЙСКИ И ПЖИ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“

През март 1971 година в Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ в София е открит подвижен вагон - музей на Железопътните войски в България.

Това е първият в страната „Музей на колела“.

На тържественото му откриване присъстват началника на Железопътните войски – генерал-майор Иван Митрев, Генералния директор на Държавно стопанско обединение „Български държавни железници“ – Диман Диманов, ветерани на железопътните войски, офицери, преподаватели, курсанти от Института и много гости.

Генерал-майор Иван Митрев приветства бойците и командирите от Железопътни войски с новата културна придобивка и подчертава, че подвижният вагон-музей, създаден по инициатива на полковник доктор на историческите науки Петър Стоилов от командването на Войските е нова, оригинална форма за родолюбиво и военно-патриотично възпитание на личния състав.

Целта е вагона – музей да достигне до най-отдалеченото място в страната, където служат и се трудят железопътни воени и да популяризира богатото историческо минало и настояще на Българските Железопътни войски. Постига се и друга възпитателна цел – възпитание в родолюбие на множество граждани на страната, които нямат възможност да се запознаят на място, в София с историята и настоящето на железопътните воени.

Експозицията на музея е богата на веществени и документални материали. Сполучливо е разкрит героичния и славен път на българските железничари и железопътните воени от създаването на първата железопътна рота с командир поручик Петър Лолов през 1888 година до 1970 година. Заслужено място в музейната експозиция е отделено на майор Васил Златаров, на военен инженер Руси Лудогоров, генералите Константин Жостов и Никола Жеков, на полковник, по-късно генерал Георги Вълков- първия директор на железопътното училище в България, полковник Борис Колчев –командир на железопътния полк и директор на железопътното училище, достигнал в кариерата си до министър на транспорта и много други.

Гостите разглеждат музея и изслушват екскурзоводската беседа от полковник - доктор на ист.н. Петър Стоилов. На 35 табла и 17 витрини са

изложени много документи, фотоси, диаграми, лични вещи на командири, които разкриват славния път на Железопътните войски. Във вагона-музей е създадена малка библиотека с книги, жп вестници и списания от 1896 г. до 1971 г. Радиовъзел „Железопътен зов“ с подходящи предавания разкрива моменти от миналото и настоящето на Железопътните войски и ПЖИ.

Експозициите на вагона – музей показват и епизоди от дейността по изграждането на железопътните линии Русе – Варна и Цариграг – Белово, раждането на първите военни железопътни подразделения, участието на железопътната дружина в Балканските войни 1912–1913 г., Първата световна война 1915–1918 г., заключителния етап на Втората световна война 1941–1945 г. и участието на Железопътните войски във възстановяването, модернизацията и реконструкцията на железопътния транспорт в периода 1945–1971 г.

Пред погледите на вълнуващото се множество, генерал-майор Иван Митрев прерязва лентата на първият в нашата страна „Железопътен музей на колела“, за да поеме своя път по родната железопътна мрежа и да слави името на железопътния воин, неговия героизъм във военни и мирни дни.

Може със задоволство да се отбележи, че музеят изпълнява задачата си. Доказателство за това е големия брой посетители – хиляди, като само за втората половина на 1971 година са над 10 800.

В книгата за отзиви на музея има само похвални слова. От 1971 до 1974 година „Музея на колела“ престоява на железопътните гари в София, Горна Оряховица, Златарица, Дряново, Русе, Алфатар, Белослав, Варна, Карнобат, Бургас, Безмер, Голямо Шивачево, Стара Загора, Пловдив, Карлово, Мездра, Червен бряг, Плевен, Славяново, Шумен, Разделна, Бяла, Дулово, Елена, Габрово, Дебелец, Чирпан, Айтос, Темелково, Перник и други. Над 31 жп гари вдигат гостоприемно зелен семафор за „Музея на колела“.

Интересът на железопътните воители и местните жители към музея е необичайно голям. Всеки иска да го посети, да види нещо ново, за което е чувал, нещо което да го накара да се преклони пред мъчаливия подвиг на стотиците знайни и незнайни железопътни воители и железничари.

Ето някои впечатления, които четем в книгата на музея:

„...Направи ми силно впечатление героичното минало на Железопътни войски и приноса на железопътното училище и ПЖИ в модернизацията и реконструкцията на железопътния транспорт. Гордеем се, че сме наследници на такова героично минало и същевременно обещаваме, че ще продължим техния славен път...“ – пишат курсантите от 521 класно отделение от ПЖИ „Тодор Каблешков“.



1972 година. Курсанти от 521-во класно отделение пишат в книгата за впечатления

„...Ние сме горди, че сме потомци на славните воители и командири, служили и работили в железопътния транспорт...“ – споделят бойците и командирите от поделението с командир полковник Цветан Павлов.

„...Музеят, който посетихме, представлява по себе си голямо, нестандартно дело за възпитанието на личния състав на Българските Железопътни войски. Ние драги приятели, от все сърце се радваме на вашите успехи и вашите бойни дела. Желая ви всичко най-хубаво. Вечна дружба...“ – пише полковник Александър Ковзик от Съветските железопътни войски.

Във вестник „Железопътен воин“ бр. 26, от 06.07.1971 г. ефрейтор Николай Владинов разказва: „...Тези дни в родното село на Петър Агларски, село Шивачево, Сливенско, беше се установил музеят на Железопътни войски. Към синият вагон, от няколко месеца обикалящ родината, непрекъснато се стичаше поток от хора, които с интерес искаха да научат нещо повече за живота и дейността на Железопътните войски и най-вече – за своя съселанин Петър Агларски – воин от тракционната рота на железопътния полк, разстрелян през бурната 1942 година.

Деца, мъже, жени и беловласи стари хора с трепет заставаха пред изложените табла, фотоснимки и лични вещи, които безмълвно разказваха за подвига на героя...“



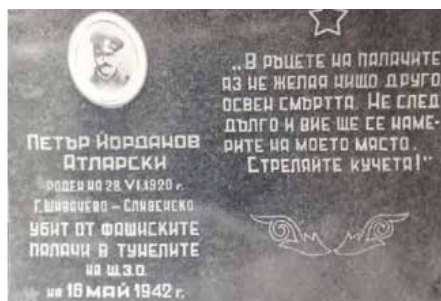
Редник Петър Атларски – от тракционната рота на железопътния полк, разстрелян на 16 май 1942 г.

Полковник Стоил Стоилов – командир на железопътния полк в Русе е записал:

„...Подвижен вагон музей за историята на българските железници и Железопътни войски! За първи път в България! Поклон пред авторите, претворили идеята по такъв атрактивен начин! Историята гоиде при нас – на строителния обект, в казармата.

От две седмици музея се намира на гара Русе-разпределителна. Посетиха го много железничари, всички войници, офицери и служители от железопътния полк, ученици от техникума по железопътен транспорт, представители на музея на жп транспорт в Русе, служители от „Транстрой“ – Русе и много, много други.

Още един път – поклон и безаварийно пътуване по железопътните магистрали...“



Паметни плочи на загинали възпитаници на жп училище и железопътната школа в района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Разгръщах страниците на книгата за впечатления. Стоици редове на признателност към организаторите и съставителите на

експозицията, преклонение пред паметта на безсмъртните!

И така „Музеят на колела“, синият железопътен вагон с надпис „Музей на Железопътни войски“, след пропътувани десетки хиляди километри, завършва своя рейд по железопътните магистрали на родината в края на 1974 година...”



Офицери и служители от Управлението на Войските на Министерството на транспорта. Крайният в ляво на първия ред е авторът на музея полковник д-р Петър Стоилов

О.з. Асен Йосифов

**ВИСОК ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ, ОТКРОВЕНОСТ,  
ВСЕОТДАЙНОСТ**



**ПОЛКОВНИК ИНЖ. ГЛАВЕН АСИСТЕНТ  
МИЛЧО ПЕТКОВ МИТОВ**

Милчо Митов е роден на 4 септември 1947 година в село Бояново, Кулско. Завършва икономически техникум в гр. Монтана, 44-ти випуск на Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“ /1966- 1969 г. / и ВМЕИ в гр. София.

Постъпва на офицерска служба в ПЖИ „Т. Каблешков“ през 1969 година като командир на курсантски взвод. Последователно заема длъжностите: командир на курсантска рота, помощник и старши помощник-началник на учебен отдел в ПЖИ, началник отделение „Задочно обучение и СДК“, заместник-началник на учебен отдел, началник „Планово отделение“, старши преподавател и главен асистент във военната катедра на ВВТУ по дисциплината „Експлоатация на железопътния транспорт във военно време“.

През 1995 година е назначен за началник на учебния отдел на ВВТУ „Тодор Каблешков“. През 1999 година излиза в запаса и продължава да заема длъжността началник на учебния отдел като цивилен. Напуска ВТУ „Тодор Каблешков“ през 2011 година.

## ДЕЛА НА ВОИНСКА ДОБЛЕСТ И ЧОВЕЧНОСТ

1970 година. В град Никопол всяка есен се организира панаир. На този ден по улиците на града е шумно. Покрай река Дунав е приятно място за разходка. Група младежи и девойки решават да направят разходка с лодка по реката.

Не след дълго до брега достигат виковете за помощ. Лодката се обръща и никой от тях не може да плува. От брега бързо един младеж с лодка, започва да гребе към мястото от където идват виковете. Последват го и други лодки.

Младежът, който първи се притичва на помощ е курсант-младши сержант С. Иванов от ПЖИ „Тодор Каблешков“. За доблестната си постъпка, проявен героизъм и себеотрицание курсант Иванов е награден със снимка пред развялото знаме на Института...

... 1971 година. При началника на ПЖИ „Тодор Каблешков“ пристига писмо. В него семейство Христови от град Троян споделят един драматичен момент от своя живот и изказват благодарност на курсант-сержант Георги Д. Иванов, от специалност „Техник по експлоатация на железопътния транспорт“. Думите са за признателност за случилото се на 3 март 1971 г.

През този ден курсант-сержант Иванов е в домашен отпуск и пътува с лек автомобил за гр. Ловеч. Пътят следва извивките на река Осъм. Вали мокър сняг, който не се задържа на пътното платно. Друга кола с по-висока скорост /Москвич/ изпреварва автомобила, в който е Георги.

„Караш бързо, а наблизо има опасен завой“ – мисли си той.... Само за



момент, сякаш имах някакво предчувствие. Колата изчезна от погледа ми. След няколко минути я видях спряла встрани от пътя с деформирана от телеграфния стълб предна част. Недалеч от колата на брега на реката напрегнато във водата се взираше жена“ – разказва курсантът.

Няма време за умуване. Жената е изпаднала в шок и не може да обясни нищо, само сочи реката. В ледените води на река Осъм по течението се люшка тялото на дете. Сковано от студената вода, то не може да се съпротивлява и не дава признаци на живот.

„Хвърлих се във водата, улових детското тяло и го извлякох на брега. Веднага го обърнах с главата надолу, защото беше погълнало вода. След това го пренесох в моята кола“

Вторият пострадал от семейството е бащата. Той е в съзнание, но притиснат от волана към седалката не може да предприеме нищо.

„Зная, че на този модел „Москвич“ седалките са подвижни. През задната врата издърпах облегалката назад и освободих шофьора...“

Пътуването до Ловеч вече е с точно определено направление – болницата. Курсант-сержант Георги Иванов помага на Христов да изкачи стълбите на окръжната болница. От катастрофата е загубил много кръв и се налага кръвопреливане.

„Аз съм кръводарител!“ – заявява Георги и с готовност протяга ръка.

... „Просто съм изумена от постъпката на този младеж, на който до момента не знаех името дори. Научих го от главната книга на кръводарителите в болницата...“ – пише Христова.

...Студена, мразовита, декемврийска нощ. На смяна като маневрен стрелочник на жп гара „Заводска“ в металургичния комбинат „Кремиковци“ е курсант-сержант Борис Йосифов. В полунощ, при една от маневрите дерайлират няколко вагона. Трябва отново да се поставят на релсите, за да продължи нормално маневрената дейност. В продължение на три часа с напукани до кръв ръце, премръзнал от студ Йосифов работи под вагоните. Заповед за това няма. Тя е там в сърцето, при повика на родината за доблестен труд. Сутринта заместник-началникът на гарата Б. Ванчев споделя: „Юначен момък! С него и в огън стъпвам!“

... По идея на полковник Георги Станоев курсантите от 49-ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“ изграждат чешма в района на село Долно Камарци. Под прякото ръководство на капитан инж. Йордан Аврамов и старшините С. Велчев, Н. Рангелов и М. Георгиев, курсантите със своя труд, старание и творчество се заемат с това благородно дело. Като най-активни строители се изявяват курсантите-сержанти Л. Лозанов и Л. Видров. Двамата оформят и естетически чешмата. Който

пътува по коларския път между селата Долно Камарци и Макоцево, в местността „Медник“ ще забележи красиво изработената чешма-своеобразен паметник, изграден от златните курсантски ръце.

... „ Изказвам похвала и благодарност на сержант Борислав Траянов Андреев, курсант от ПЖИ „Тодор Каблешков“ – София, на стаж при Електрическо депо – Подуене, загдето на 12 декември 1970 г. обслужвайки влак № 324, при заминаването от гара Розино, с изключително внимание е следял чистотата на пътя, своевременно забелязал стоящия пред затворен входящ сигнал влак № 303...“

Няма да говорим за детството ти в Княжево, за желанието да бъдеш студент в МЕИ...Един приятел, курсант от специалността „Автоматика и телемеханика“ те посъветва да постъпиш в Института. Избра специалността „Машинист на електрически локомотиви“, заради неспокойната романтика на движението, на големите скорости.

Двете години упорит труд над учебниците, над чертежите и схемите все пак не създадоха у теб пълната представа за мъжеството и отговорността на тази професия. Когато за първи път застана зад пулта и стоманените релси се пресякоха в далечината, ти негласно издигна в себе си девиза: „Бдителност и дисциплина!“ Всяка подробност е решаваща за тебе, всяко отклонение – съдбоносно....Подготвяш се на дело за мъжеството. И когато в ранното утро на 12 декември твоят влак потегли от Розино, нито за миг не си допуснал, че закалката ще се прояви тук, след минута, когато съобразителността ще подтисне чувствата, за да намериш най-вярното решение – да спреш движещия се с 50 км в час влак. Случайност е, че този път си водач на пътнически влак. Влакът отсреща също е пътнически. Но „изключителното внимание“, което си проявил, не е случайност... „...Съвместно с локомотивния машинист, с изключително хладнокръвие, взели мерки и спрели обслужващия от тях влак № 324, без да се удари върху влак № 303 и да настъпят възможните тежки последствия...“ Срещата би била неминуема, ако в този момент бяха изменили мъжеството и съзнателно тренираната воля. Ако ти беше захвърлил всичко, скован от надвисналата заплаха кой би те упрекнал – тебе, двадесетгодишния, толкова млад, неопитен, некален? Ти прояви онзи „твърд характер“, необходим за твоята професия, и към който си се стремял, възпитавайки себе си. Надделя твоята воля и твоето хладнокръвие, предотврати „тежките последствия“. Няколко секунди от живота си ти подари безвъзвратно на хората. „Същият да бъде награден“ /Из Заповед на Генералния директор на ДСО „БДЖ“ – Диман Диманов/..

Ти беше награден и с признателността на хората !

...А затворената стрелка на гара Кричим? Месец по-късно твоята бдителност предотврати друга катастрофа. Ти просто видя „затворената стрелка“, преди да я среже влакът, преди да излязат вагоните от релсите. После научи, че една стрелка струва скъпо, че

отстраняването на повредата ще погълне труда на 20 души, че ще спре движението по железопътната линия София – Пловдив за 5-6 часа, че ще се наруши целия график. Научи го по-късно...Какво си чувствал, когато си зърнал светлините от отсрещния влак? Когато си погледнал смъртта в очите? Какво си изпитал? Ти го наричаш „особен момент“. Може би имаш предвид твоя млад живот? Може би е трепнало сърцето ти? Не отговаряй! За нас е достатъчно, че си останал на поста си, че си подчинил с волята си летящия влак и си спасил живота на стотици хора, че си гледал в упор опасността, секунда...две. Вечност! То е отговор на всички въпроси...

О.з. Асен Йосифов

### НАШАТА ПАМЕТ Е ЖИВА



### ПОЛКОВНИК СТЕФАН БОРИСОВ ДИМИТРОВ

1969 год. Курсант – сержант Стефан Димитров- първенец на специалността и удостоен със снимка пред бойното знаме на ПЖИ

Роден на 5 февруари 1948 година в село Тонско Дабе, община Петрич. Завършва Селскостопански техникум в гр. Бобошево, 44-ти випуск на Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“, специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“ /първенец на специалността/, ВВОУ „Васил Левски“, Велико Търново и Военна академия „Г.С.Раковски“, София – тилов профил.

След назначаването на офицерска служба през 1969 година заема длъжностите – командир на курсантски взвод и командир на курсантска рота.

В периода 1978 – 1983 г. е назначен на различни длъжности във Войските на Министерството на транспорта.

През 1983 година се връща в ПЖИ „Тодор Каблешков“ и заема

последователно длъжностите началник на прогдоволствена служба, командир на курсантски батальон и заместник-началник тил на ВВТУ „Т. Каблешков“.

Две години 1992-1994 г. служи в Министерството на отбраната.

През 1994 година отново се връща във ВВТУ „Тодор Каблешков“ на длъжността заместник-началник на училището по тила.

Асен Йосифов: „ Познавам го от далечната 1966 –та година, когато бяхме курсанти / аз –втора година, той- първа /в шеста курсантска рота с командир майор Борис Томов, а по- късно / 1978- 1979 год./ като офицери служихме в поделение 58320- София. Живеем в един жилищен блок и поддържахме тесни контакти. След пенсионирането ни заедно работихме във фирма „Ситроен“.

Може по различному да отличим хората един от друг. Едни, които живеят елементарно, равно, с примитивни желаня и цели. Те са обикновено безгрижни и безотговорни.

Има и други хора с висок интелект и висок морал, хора, за които са непознати равните жизнени посоки, хора със силна воля и твърд, но честен характер, неподатливи на конюнктурни идеи, съображения, пресметливости.

От втората категория беше полковник Стефан Димитров – светла му памет! Ерудит, човек, надарен с бърз ум, амбиция и решителност, опитен ,човечен и мъдър командир. Умееше да мотивира, сплотява и вдъхновява подчинените и колегите си при изпълнение на поставените задачи .

Професионалната му подготовка бе на много високо ниво. Със собствено мнение, което аргументирано защитава. По тази причина често бе остър, но достоен събеседник и опонент на личности, незаслужено получили висок ранг. Уважаван и заради високата си нравственост в професията, личното поведение, обществените нрави и служебните ангажименти.

Отиде си твърде рано от този свят. Живя достойно .В неговата биография няма нито едно изречение, нито един случай, от който да се срамува и би се отказал с аргумента „...такива бяха времената...“

## **ИЗЛОЖБА В ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ВОЙСКИ**

През месец септември 1971 година, в ПЖИ „Тодор Каблешков“ се открива Първата изложба за техническо и научно творчество на младежта в Железопътни войски.

Кратко слово произнася началникът на Железопътни войски генерал-лейтенант Иван Митрев.

В Полувисшият железопътен институт, под девиза „Учение и труд, труд и учение“ се разгръща широко движение за техническо и научно творчество на младежта/ТНТМ/.



*Септември 1971 год. Началникът на Железопътни войски генерал -майор Иван Митрев разглежда експонатите на Първата изложба за ТНТМ в ПЖИ „Тодор Каблешков“*

В Института са изградени 15 технически кръжоци, в които участват десетки курсанти, млади преподаватели, офицери, служители и работници. От подразделенията в Железопътни войски, участват 56 автори и 16 колективи. Изложени са 112 експонати, 26 разработки на теми с научно-технически характер. Характерно за всички е тяхната обвързаност със задачите, които се решават във войсковите подразделения, по железопътното строителство, експлоатацията и учебния процес.

Гостите на тържеството и личния състав на Института с голям интерес разглеждат изложбените зали на железопътните подразделения и ПЖИ.

На 26 септември 1971 година Първата изложба на ТНТМ в Железопътни войски е посетена от: Григор Стоичков – министър на транспорта; инж. Никола Влахов – заместник-завеждащ отдел „Строителство, архитектура и транспорт“ в МС; Нукифор Стоичков – първи заместник-министър на транспорта; Лалю Кичуков – заместник-министър на транспорта; к.т.н. инж. Емил Захариев – заместник министър на транспорта; Кръстю Мишев – заместник-министър на транспорта; инж. Йосиф Смилов – генерален директор на ДСО „БДЖ“ и к.т.н. Атанас Джонев – директор на Научно-изследователския институт по транспорта.

Григор Стоичков и останалите официални лица разглеждат експонатите и действащите макети и разработки. В книгата за впечатления министърът пише:

„Ръководството на Министерството на транспорта разглежда с голям интерес изложбата. Тя показва трудолюбието, упоритостта и изобретателството на нашите преподаватели, курсанти и войници. Ние сме радостни, че имаме такива кадри. Вярваме, че с тях ще извършим реконструкция в транспорта. Пожелаваме им по-нататъшни успехи...“

Пред преподавателите и курсантите стои задачата да изявят своя талант, вдъхновение и знания за решаване на въпросите на научно-техническата революция в образователната система.

Курсантите и преподавателите от катедра „Автоматика и телемеханика“ развиват активна дейност. През 1970-та учебна година към катедрата са създадени три технически кръжока: „Основи на автоматиката“; „Автоматика на междугарията“ и „Автоматика на гарите“.

В тях курсантите живеят с новостите в железопътния транспорт, водят дискусии, слушат беседи, разработват нови схеми, създават действащи макети и други пособия за онагледяване на обучението. Но нека се върнем малко назад...

На заключителния етап на III-тия Национален преглед на ТНТМ, катедрата се явява с три експоната: „Устройство, сигнализиращо изгорял предпазител на базата на полупроводници“; „Транзисторен преобразовател“ и „Мигачно транзисторно реле“.

И трите експоната са наградени от министъра на транспорта.

През 1971 година кръжоците работят още по ентузиазирано. Създават редица технически средства и пособия, които спомагат за подобряване на учебно-методическия процес в Института.

По важни от тях са: „Екзаминатор за обучение и изпитване на курсантите единично и групово“ в два варианта – единия с капацитет три въпроса и втори – с десет. Чрез него за кратко време преподавателят може да провери знанията на всички присъстващи в залата. По този начин обратната връзка „обучаеи – преподавател“ се повишава.

Принципът и системата на екзаминатор ЕН-3 и ЕН-10, както и класифицираността между въпроса и отговора са единствените по рода си у нас и в чужбина. Това смело конструктивно решение е дело на инж. Новаков, ръководител на катедра „Автоматика и телемеханика“ и на младите изпълнители – курсантите Иванов и Боев.

През 1972-1973 учебна година екзаминаторът е внедрен последователно във всички класни отделения.

Друга разработка по линията на ТНТМ е „Принципна схема на четиризначна автоблокировка с автостоп на междугарията“. Тя е дело

на преподавателя инж. Пелтеков и курсантите Стоянов и Стойчев, която е единствена по рода си у нас. Действащият експонат показва нагледно движението на влаковете в междугарие с четири блок-участъка. По този начин се повишава пропускателната способност на влаковото движение в определен железопътен участък.

Под ръководството на инж. Пелтеков, курсант Червенков разработва „Светещ макет за принципно действие на релейна полуавтоматична блокировка „Степанов“, който дава възможност да се проследи последователността на действието на релейната апаратура при работа на блокировката.

Курсантите Салутов, Гълъбов, Кънчев и др. с ръководител инж. Кръстева, проектират основите на „Маршрутно-релейна централизация“. Тя дава възможност на курсантите още от скамейката да видят нагледно действието на част от сложното комплексно устройство на железопътната автоматика, която регулира и осигурява безопасно влаково движение в гарите.

Техническият кръжок с ръководител преподавателя Младенов и изпълнители курсантите – Кръстев и Захариев, разработва „Универсален стенд за изпитване на релета“, произвеждани в завода за автоматика и телемеханика на железопътния транспорт. Стендът намира приложение при снемане на всички видове характеристики на първокласни и второкласни релета при лабораторни упражнения и експлоатационна работа на учебните маршрутно-релейни централизации.

Категра „Експлоатация на железопътния транспорт“ се представя с два експоната: „Динамичен макет на разпределителна гара“ и „Статичен макет на гара Пазарджик“. Те са разработени от кръжока по „Експлоатация на железопътния транспорт“ с научен ръководител доктор Никола Добрев, технически ръководител майор Илиев и седем курсанти. Целта е да се създаде по-ефективен вариант за устройство и експлоатация на разпределителна гара и да се направи макет, който да се използва като нагледно средство при обучението на курсантите от специалността „Организация на движението на влаковете“.

Категрата по общовойскова и тактико-специална подготовка се представя с „Метод за изчисляване мрежовите графици и математическите методи за оптимизиране производствените планове при строително-възстановителните работи на железопътните линии в мирно и военно време“. Тя е разработена от колектив с ръководител подполковник Станчо Алеков. Участници в колектива са: лейтенант Любомир Тошков, сержант Валентин Желязков, курсант младши сержант Осман Топчиев и курсант ефрейтор Илия Манев.

Тя е класирана за участие в заключителния етап на IV-тия Национален преглед на ТНТМ, което е едно високо признание за сърцатия труд на

младите специалисти от ПЖИ „Тодор Каблешков“.

Курсантите от специалността „Експлоатация и ремонт на дизелови и електрически локомотиви“ се представят с макети на дизелови и електрически локомотиви.

Интерес буди изработения под ръководството на Тодор Симеонов – преподавател по практика в катедра „Дизелови локомотиви“ - „Макет-тренажор на въздушна инсталация на дизелов локомотив“. Този макет на дизелов локомотив от серията 04-00 е създаден с прякото участие на курсант-сержантите Димов, Георгиев, Крачунов и Владов. Същият намира приложение в онагледяването на преподавания материал по устройство на локомотивите.

Дело на същият колектив под ръководството на преподавателя Христо Крачунов и курсант-сержант Бойко Перянски са изработените Макети на тализи на дизелов локомотив от серията 06-00.

Дейността на кръжока по ТНТМ се характеризира и с водените теоретични занятия в часовете по специална подготовка от опитните преподаватели инж. Илиев и инж. Доцев.

В книгата за впечатления от изложбата за кръжокът по дизелови локомотиви четем: „Браво, железопътни воини, браво и на Вас командири, преподаватели, възпитали такива сърчни и знаещи младежки ръце!“

В тези думи членовете на кръжока по дизелови локомотиви намират оценка и за своята дейност...

### **ДА ПОМНИМ Е ДЪЛГ!**



**ПОЛКОВНИК ИНЖ. ГЛАВЕН АСИСТЕНТ**

**ИВАН ЗЛАТКОВ ГЪЛЪБОВ**

Иван Гълъбов е роден на 20 ноември 1951 година в гр. София. Завършва



СПТУ по машиностроене в София, Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“, специалност „ Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“, ВНВУ „Васил Левски“, Велико Търново – специалност „Свързочни войски“ и придобита гражданска квалификация „Радиотелевизионен инженер“ и Военна академия „Г.С.Раковски“, София – специалност „Командно-щабен и оперативно-тактически профил“ - Строителни войски.

След завършване на ПЖИ е произведен в първо офицерско звание – младши лейтенант и назначен за командир на курсантски взвод. От младши лейтенант до полковник изпълнява следните длъжности: командир на курсантски взвод; командир на курсантска рота; старши помощник по учебно-материалната база в учебния отдел; старши преподавател и главен асистент по „Военна история на България и История на военното изкуство; командир на курсантски батальон /1992 г., заместник-началник на катедра „Общовойскова и тактико-специална подготовка“/1995 г./ и началник щаб на ВВТУ „Тодор Каблешков“/1997 г./

#### **УЧАСТИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ВОЙСКИ И ПЖИ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ В IV-ТИЯ НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД НА ТНТМ**

От 24 октомври до 5 ноември 1971 година в гр. Пловдив се провежда заключителния етап на IV-тия Национален преглед на ТНТМ.

В сравнение с III-тия Национален преглед, броят на участващите с разработки се увеличава с 250 000 и достига над 668 хиляди. Ръст бележат и изложбените експонати – с 5300 повече от предходния Национален преглед.

Особено успешно е участието на младите творци от Железопътни войски и ПЖИ „Тодор Каблешков“. То започва с подготовката и провеждането на Първата изложба-преглед на ТНТМ в Железопътни войски, на която са отличени 30 експоната и 10 тематични разработки за IV-тия Национален преглед на ТНТМ.

На Националния преглед, Железопътни войски разполагат със собствен щанд. За подреждането на експонатите, пряк ангажимент имат подполковник Кирил Парпанов от командването на Войските и щатните комсомолски работници от железопътните полкове и ПЖИ „Т. Каблешков“.

Оценката за извършеното от младите творци са получените награди: Правителствено-комсомолски отличия – 4 бр.; награди от ДКМС – 1 и награди от името на министъра на транспорта – 9 колективни и 4

индивидуални.

На проведената среща с първенците в IV-тия Национален преглед на ТНТМ в системата на транспорта, ръководена от първият заместник-министър Никифор Стоичков, в която участват заместник-министър к.т.н. Емил Захариев и генералните директори на транспортните обединения се посочва, че най-добри резултати в движението за ТНТМ постигат Железопътни войски и Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“.

Отличените експонати получават висока оценка и от най-висшите държавни ръководители на страната и лично от Председателя на Държавния съвет Тодор Живков.



*Октомври 1971 г. IV-ти Национален преглед на ТНТМ в гр. Пловдив.  
Подполковник Кирил Парапанов посреща председателя на Държавния съвет  
Тодор Живков*

На щанда на Железопътни войски са изложени следните по-важни експонати:

- Специализиран вагон за превоз на тежкотоварни контейнери - автор на разработката инж. старшина-школник Венелин Марков от поделението с командир полковник Цветан Павлов;
- Четиризначна автоматична блокировка с автостоп - изработена от колектив от ПЖИ с ръководител инж. Иван Пелтеков;
- Проект за оптимизиране на товаръчно-разтоварните работи и създаване на контейнерна площадка - автор на разработката инж. старшина - школник Тодор Тодоров от поделението с командир полковник Цветан Павлов;
- Учебен кабинет за обучение на машинисти на електрически локомотиви - изработен от колектив от ПЖИ с ръководител инж. Панто Пантев;
- Комплекс от действащи макети за железопътно и мостово

строителство – изготвен от колектив от поделението с командир полковник Иван Костов.

При разглеждането на щанда на Железопътни войски. Председателят на Държавния съвет казва: „...Това е много интересно. Хубаво разнообразие на творчество. Тези разработки трябва да се предложат за внедряване. Благодаря Ви!“.

Експонатите на Железопътни войски предизвикват интереса и на заместник-председателя на Министерския съвет проф. Иван Попов. Той разговаря с авторите на „Проект за оптимизиране на товаръчно-разтоварните работи и създаване на контейнерна площадка“ – инж. старшини-школници Венелин Марков и Тодор Тодоров и заявява

„...Тези експонати и разработки са напълно в духа на съвременните изисквания....“



*Професор Иван Попов – заместник председател на Министерския съвет разглежда щанда на Железопътни войски. До него вдясно е подполковник Кирил Парапанов*

Щандът на Железопътни войски е разгледан и от Начо Папазов – председател на Държавния комитет за наука, технически прогрес и висше образование;

Вълкан Шопов – министър на земеделието и хранителната промишленост; професор Стефан Василев – министър на народната просвета; заместник-министри; генерал-полковниците Велко Палин и Кирил Косев; генерални директори на транспортни обединения и много други.

Всички те се изказват положително за свършената работа по линия на ТНТМ и за представените експонати и модели.

О.з. Асен Йосифов – участник в IV-тия Национален преглед

## ВОЙСКОВИ ЖИВОТ КАТО „НА ДЛАН“



### ПОЛКОВНИК БОЙЧО ИВАНОВ ГЕОРГИЕВ

Роден съм на 19 януари 1944 година в село Байлово, Софийска област, където завърших и основното си образование.

През 1963 година завърших професионалния техникум по дърводелство и вътрешна архитектура в град София, където придобих квалификацията „среден техник по мебелно столарство и вътрешна архитектура“.

През същата година през месец септември бях приет като курсант в Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ в специалността „Проектиране, строителство и поддържане на железопътни линии“.



1964 г. Курсант – младши сержант Бойчо Георгиев от 411 класно отделение

Трите години прекарани в Института бяха наситени с много трудности, радости и лишения, но всичко това с една цел подготовка на високо квалифициран специалист за железопътния транспорт. Като, че ли бяха вчера курсовите задачи и проекти, които решавах по строителство на жп линии, мостове и тунели. Тук искам да узтъкна,

че това ставаше възможно благодарение на всички преподаватели и най-вече на – инж. Милка Тодорова /както ние я наричахме „майката“ на строителите от 411 класно отделение/, инж. Варадинов, инж. Червенияков и преподавателя по практическо обучение /„бай“ Начо/.

Тук искам специална благодарност да изразя и на моите преки командири – командира на 3-ти курсантски батальон полковник Симеонов, командирът на курсантската рота майор Венцислав Кехайов и старшината на ротата – старшина Карабашки.

Незабравими моменти съм запазил и от съвместната служба и обучение със старшината на ротата /по-късно генерал-майор Рангел Рангелов/, курсантите Николай Вукадинов /по-късно полковник/, Стефан Стефанов /по-късно полковник/, Пенчо Козарев /по-късно подполковник/, Георги Лазаров Георгиев /по-късно майор и директор на РВП/, Николай Клисаров /по-късно полковник/, Георги Харамлийски /по-късно полковник/ и други.

След три години обучение през 1966 година завърших успешно Полувисшия железопътен институт с отличен успех и ми беше присвоено офицерското звание младши лейтенант. Офицерската ми служба започна в Железопътни войски. Бях назначен за старши техник на батальон в село Николичевци, Кюстендилско под командването на майор Христо Касалийски. Работехме по изграждане на нова жп линия до мина „Николичевци“.

През 1971 година ме преназначиха за командир на курсантски взвод в Полувисшия железопътен институт. Ръководех курсанти от специалността строители. В моето 411-то класно отделение се обучаваха и по-късно израснаха в службата – полковник Огнян Тодоров, началник щаб на ВВТУ, полковник Петър Гр. Петров, командир на съединение, полковник Виктор Николов, първия директор на ДП „Транспортно строителство и възстановяване“, полковник Георги Янев, заместник-командир на съединение, полковниците Петър Жеков, Диксоков, майор Илия Орманов и др.



16 април 1972 г. Младши лейтенант Бойчо Георгиев със своя курсантски взвод на екскурзия в Ковачевци

По време на службата ми в Института през 1974 година ме приеха задочно обучение във Военна академия „Г. С. Раковски“. През 1975 г. ме назначиха за инструктор в Политотдела на 2-ра Пътно строителна бригада – гр. Ихтиман. През 1978 година успешно завърших военната академия и бях произведен в звание капитан. Назначиха ме за командир на батальон /пог. 58270/ в с. Лазар Станево.



1978 г. Капитан Бойчо Георгиев – командир на батальон в Лазар Станево заедно с капитаните Васил Асенов и Стефан Палазов

През 1982 година бях преназначен на длъжност старши инженер в техническия отдел в щаба на 2-ра Пътно строителна бригада – гр. Ихтиман. Още на следващата година преминах на служба в 1-ва Железопътна строителна бригада на длъжността началник на служба „Техническа безопасност и охрана“ на съединението.

През 1992 година ми беше присвоено звание то - полковник и бях назначен за Главен ревизор по безопасността на влаковете и Главен инспектор по техническата безопасност на Войските на Министерството на транспорта.

След 28 години офицерска служба през 2000 година се деволюирах и преминах в резерва. Известно време до 2004 година работих, като експерт в СОК на МО и бях представител на железопътните войски.

След проведен конкурс, от 3 януари 2005 г. започнах работа като оператор /експерт/ в НВУК „Чералица“ /пог. 18270/.



О.з. полковник Бойчо Георгиев участва в международно симулативно учение в НВУК „Чералица“

Заедно с десет бивши офицери от различните родове и видове войски в Българската армия работих и служих в Укрепения пункт „Чералица“ като многократно съм участвал в международни симулативни учения в системата на НАТО.

Трудовата ми кариера приключи като старши експерт през 2012 година на 68-годишна възраст.

О.з. полковник Бойчо Георгиев

## ПЪТЯТ ДО СЪРЦАТА НА КУРСАНТИТЕ



1971 г. Курсант-сержант Константин Димитров

На 13 септември 1968 година постъпих курсант в Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“, специалност „Локомотивен машинист на дизелови локомотиви“. Попаднах в Първи батальон с

командир полковник Георги Николов Станоев, първа рота с командир майор Иван Димитров Панайотов и първи взвод с командир лейтенант Васил Ангелов Николов или както се казваше тогава 111 -то класно отделение



Лейтенант Васил Николов беше само няколко години по-голям от нас младите курсанти. Роден беше на 8 декември 1941 г. в село Щърково, Пазарджишко. Завършва гимназия в Пазарджик, НШЗО „Христо Ботев“ в Плевен и ПЖИ, специалност „Експлоатация и ремонт на парни и дизелови локомотиви“. През всичките тези години натрупва необходимите знания и умения за длъжността и се изяви като отличен взводен командир.

Беше не много висок, мургав, енергичен, с отлично телосложение, ту сериозен, ту засмян – едно щастливо съчетание на младост и зрялост, строгост и справедливост, твърдост и топлота. И личното му обаяние беше неразделна част от неговия авторитет. Носеше по много особен начин фуражката си – плътно над очите, но още с първия си поглед виждаше всичко.

Говореше кратко и ясно, точно, така че с малко думи казваше много. От сутрешния развод до вечерната проверка, ако не телом то духом беше с взвода си. Особено старателен беше в занятията по строева, огнева, химическа и физическа подготовка, които водеше. На гимнастическите уреди – висилка, успоредка, кон, коза лейтенант Николов беше ненадминат, виртуоз, а в целият институт тогава само един офицер маршируваше по-добре от него – Пешо „Кашика“.

С голямо внимание и старание аз изучавах железничарската професия, но моята висша цел беше да стана офицер, затова ежедневно жадно попивах това, което виждах и чувах от взводния си командир – за мен той беше идеал, едва ли не кумир. Стараех се във всичко да му подражавам.

През втората ми курсантска година след реорганизация в ротите ние вече имахме друг взводен, а лейтенант Николов бе повишен в звание старши лейтенант и получи нов взвод, пак първи курс. Той избра мен да му бъда помощник командир на взвод на „новобранците“.



Благодарение на опита, уменията, амбицията и старанието на старши лейтенант Николов се създаде една здрава спойка между него, мен и младите курсанти и службата ни потръгна плавно, ритмично, точно като експресен влак по здрав железен път. Връщам се назад в спомените си.

Амбициозен, умееш да води курсантски колектив, да работи с младите хора, да улавя тънко настроеността и да ги насочва, без да се намесва грубо. Неговото трудолюбие и неуморност загължават подчинените, превръщат се в показател за измерване на собствените качества и достойнство.

Може би тук се крие причината в изградената здрава спойка, за създаването на непримиримост към нередностите, началото на дълбокото уважение и разбиране между него и курсантите. И не само това. Младостта е понятна и близка на старши лейтенант Николов, защото и той е млад, почти на нашата възраст, поривите са му скъпи, защото и той живее с тях, мечтите и гръзновението се раждат от тях.

Една неизчерпаема енергия и съзнание за своето място, определяха поведението на нашия командир. Неделният ден е ден за отгук. Всеки „бяга през глава“ от обстановката, която и най-малко напомня служебната. Лейтенант Николов не споделя тези мисли. Негов дълг и негова радост и отговорност е да бъде сред курсантите от своя взвод, да бъде неделима част от онази атмосфера, в която се създават и процъфтяват най-съкровени чувства – другарството и доверието. Неделният ден е пълноценен за него, когато „гони“ футболната топка с момчетата от взвода или участва на поход до Витоша с нас. Смехът и веселието заличават напрежението на трудовите делници, дават отмора и нова готовност за работа.

Затова, в най-тежките и напрегнати моменти по време на изпитната ни сесия, той намира начини за умственото ни разтоварване. Беше убеден, че високите резултати се постигат след такава почивка. Потвърждение за това са високите оценки и успех, които постигахме през изпитните сесии.

Старши лейтенант Николов споделя: „Взводният командир е длъжен да познава всеки курсант такъв, какъвто е. И по отношение на дисциплината, и по отношение на специалната подготовка. Затова поддържам непрекъсната връзка с преподавателите, след всеки учебен час разговарям с тях, а после и с курсантите. Малко са тези, в които липсва старание и желание в подготовката. По време на сесия четяха денонощно. След изпит обсъждаха колективно резултатите. Сами отбелязваха и анализираха пропуските си. Стремежът във взвода беше да не се получава оценка по-ниска от много добър 5. За тройкаджии не може и да се говори...“

А по повод проявите на недисциплинираност, старши лейтенант Николов е категоричен: „Досега оплаквания за лоши постъпки, нарушения на устава във взвода нямам. „Поех“ ги от самото начало. Познавам ги като пръстите на ръката си. Зная всеки какво го вълнува, каква му е болката... Стремя се да намеря ключ за всеки характер...“

Затова и ние курсантите се доверявахме на командира си, търсехме неговия съвет, бяхме убедени, че винаги честно и по мъжки ще ни разбере и ще ни помогне.

След завършването на Института аз поех по своя железничарски и офицерски път, а той остана да служи в ПЖИ. Вече много рядко се виждахме с „моя взводен“ докато един прекрасен ден службата отново ни събра във ВА „Г.С. Раковски“. През 1981 година аз вече като капитан постъпих в Политическия факултет – задочно обучение. През 1982 година подполковник Васил Николов дойде за задочен слушател в тиловия профил. Старото ни приятелство пламна отново. Общувахме, споделяхме, помагахме си кой с каквото може. За мен беше много вълнуващо – аз отново виждах, слушах, чувствах своя взводен командир.

Дълъг и труден е пътят до хората, до тяхното доверие. Лейтенант Васил Николов от ПЖИ „Тодор Каблешков“ изминава достойно този път и продължава и след нас да го върви. С младежката си мъдрост и опит изгражда здрави войскови колективи и като командир на курсантска рота и на първи батальон, в които грижата за себе си е тясно преплетена с грижата за подчинените.

През 1991 година преминава в запаса.

О.з. Константин Димитров – бивш курсант, випуск 46-ти, машинист на дизелови локомотиви.



Старши лейтенант Васил Николов /в дясно/ и лейтенант Методи Георгиев

## 46-ТИ „БУЗЛУДЖАНСКИ ВИПУСК – 1971“

В неделното утро на 25 юни 1971 година пътеките под връх „Бузлуджа“ се огласяят от твърдата курсантска стъпка на випускниците от 46-ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“. Начело с бойни знамена-реликви и знамето на Института и под звуците на „Вий жертва паднахте“ и „Интернационалът“, изпълнени от военен духов оркестър, курсантите бодро крачат към мястото, където преди 80 години се е провел учредителния Бузлуджански конгрес.

Началникът на Института полковник Григор Жотев и неговия заместник полковник Кръстю Савов полагат венец пред паметника-барелеф на Хаджи Димитър. Специални гости на тържеството за провеждане на випускния акт са: заместник-министъра на транспорта инж. Лалю Кичуков, генерал-майор Иван Митрев, Добри Добрев – завеждащ отдел „Работническа младеж“ на ЦК на ДКМС и гр. официални лица.

10 часа сутринта. Отеква командата:

„За среща на знамената, за по чест!“

И на десния фланг на строя място заема знаменитият взвод. Полковник Кръстю Савов рапортува на началника на ПЖИ „Тодор Каблешков“, че курсантите от 46-ти випуск са построени за тържеството. Полковник Григор Жотев приема рапорта и поздравява випускниците. Следва рапорт пред генерал-майор Иван Митрев:

„Другарю генерал, курсантите от випуск 46-ти са строени и готови за провеждане на випускния си акт!...“

Генерал-майор Иван Митрев минава пред курсантските редици и поздравява всеки блок на възпитаниците на Института. Към скъпото за всеки българин старопланинско място се понася мощно курсантско „УРА“.

Началникът на ПЖИ „Тодор Каблешков“ открива тържеството и в словото си казва: „От връх Бузлуджа, символ на героизъм и слава, ние изпращаме тези, които преди три години, целувайки нашата светиня – бойното знаме, положиха тържествена военна клетва за вяност и преданост към своята родина. Сега ние смело можем да заявим, че Вие, драги випускници, изпълнихте с достойнство и чест положената клетва!...“

Добри Добрев от ЦК на ДКМС прочита Указ № 967 от 16 юни 1971 г. на Президиума на Народното събрание за награждаване на възпитаника от 46-ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“ сержант Борислав

Андреев с орден „За гражданска доблест и заслуга“ – II степен. Той му се дава за проявена съобразителност, героизъм и себеотрицание при предотвратяване на железопътна катастрофа. След това обявява и Решение на ЦК на ДКМС № 115/22.07.1971 г. за награждаване на първенеца на випуска и първенците на специалности.

Настъпва дългоочаквания миг за всички присъстващи на тържеството. Генерал-майор Иван Митрев прочита Заповед на министъра на транспорта Григор Стоичков за даване на 46-ти випуск на Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ името „Бузлуджански – 1971“. и за награждаване на първенеца на випуска сержант Божидар Чолев от специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител на движението и търговската служба“ и първенците на специалности – сержант Стойчо Стойчев на специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“ – началник влак, сержант Георги Малоселски – на специалност „Осигурителна техника в железопътния транспорт“, сержант Тома Йовев – на специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“, сержант Крум Маринов – на специалност „Строеж и поддържане на железния път“, сержант Цаньо Колев – на специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“ и сержант Стоимен Георгиев на специалност „Експлоатация и ремонт на вагоните“.

„...Награждавам първенеца на випуска с ръчен часовник „Радания“, а първенците на специалности – с ръчен часовник „Арета“ – се казва в заповедта на министъра на транспорта.



*Лейтенант Божидар Чолев – първенец на 46-ти курсантски випуск -1971 год.*

Прочита се и заповед на генералния директор на ДСО „Български държавни железници“ за отличаване на най-добрите випускници.

След връчване на дипломите на първенците от инж. Лалю Кичуков, генерал-майор Иван Митрев и Добри Добрев, заместник-министъра на транспорта отправя топли, приветствени думи към курсантите-випускници.

„.....Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“, като съставна част от Железопътни войски, достойно изпълнява своя дълг по обучението и възпитанието на младите железопътни специалисти. Институтът се утвърди като прекрасно военно-транспортно учебно заведение....“ заявява инж. Лалю Кичуков.

След приветствията към курсантите първенецът на 46-ти „Бузлуджански випуск 1971“ с развълнуван глас прочита рапорт-обещание от името на курсантите-випускници и го връчва на заместник-министъра на транспорта Лалю Кичуков.

Прозвучава химнът на Народна република България. Към юнското синьо небе се изстрелват сигнални ракети. Гръмват салютни залпове.

За свободата и славата на България, за успешно завършения курсантски живот, от стотиците млади гърди изригва мощен, дълго нестихващ възглас „УРА“. Този вик достига и се издига високо над легендарния старопланински връх Бузлуджа.

О.з. Асен Йосифов

## ГОРДОСТТА НА ИНСТИТУТА И БЪЛГАРИЯ



Заслужилият майстор на спорта Георги Мърков, олимпийски и световен шампион по класическа борба, възпитаник на 43 -ти випуск на ПЖИ.

В Школата за високо спортно майсторство при Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ израстват много спортисти, които достойно представят България пред света и на състезанията между висшите военни учебни заведения.

Един от тях е олимпийският, световен и европейски шампион по

свободна борба Георги Мърков. Той е роден на 5 април 1946 година в село Горно Вършилово, Пазарджишко. Учи основно образование в родното си село и средно в гр. Пазарджик.

Есента на 1965 година постъпва в ПЖИ „Тодор Каблешков“ и се обучава в специалността „Експлоатация на железопътния транспорт“. През 1968 година с 43-ти випуск успешно завършва Института. Като курсант активно тренира борба в категорията до 57 кг. и се състезава за отборите на ПЖИ и Локомотив – София.

През 1970 година вече е титуляр в националния отбор на България. Постига най-високи спортни постижения: Бронзов медал на световното първенство в Едмънтън през 1970 г.; Европейски шампион на първенството в Катовице през 1971 г.; Световен шампион на първенството в София през 1971г.; Олимпийски шампион на летните олимпийски игри в Мюнхен през 1972 г. /категория до 62 кг./



*Георги Мърков громи противник на тепиха*

След олимпиадата в Барселона през 1992 година, работи като треньор в белградския „Раднички“, в Швейцария и Австрия.

Завършва висше образование във ВИФ „Георги Димитров“ – София. Става треньор в „Левски-Спартак“ и помощник-треньор на националния отбор по борба на България.

Георги Мърков е първият български олимпийски шампион, който дарява медалите си на Музея на спорта в Националния стадион „Васил Лески“.

По време на европейското първенство в Йонкьопинг, Швеция през 1984 г. Мърков е треньор на националния отбор на България. По време на една от срещите, човек от трибуните влиза на тепиха с карабина прикрита зад букет цветя. Настава суматоха и паника и само Георги Мърков запазва самообладание. Напада в гръб терориста и успява да му избие оръжието от ръцете.

Но случая става още по драматичен, след като нападателя изважда пистолет и го насочва срещу Мърков. Двамата стоят насочили оръжията си един към друг в продължение на минута. През това време руския треньор Александър Медвед се опитва да се приближи до терориста и той насочва пистолета си към него. Няколко треньори по борба се нахвърлят върху нападателя и го обезвреждат. Драматичната ситуация завършва без жертви. За тази доблестна и смела постъпка Георги Мърков е награден от ЮНЕСКО и Световната федерация по борба. Известно време работи като преподавател по борба в Пловдивския университет „Паусий Хилендарски“. Автор е на методическо ръководство за студенти по класическа и свободна борба „Основи на спортната борба“. Носител е на титлата „Доктор хонорис кауза“ на ВТУ „Тодор Каблешков“ – София.



13.01.2003 г. Присъждане на званието „Доктор хонорис кауза“ на заслужилия майстор на спорта Георги Мърков. В ляво от него е ректора на ВТУ „Тодор Каблешков“ професор доктор инж. Ненчо Ненов

Бил е председател на Българския спортен тотализатор, областен ръководител на БСП в Пазарджик, народен представител в 42-то Народно събрание. През периода 2011 - 2015 г. е председател на Общинския съвет в Септември, а на парламентарните избори през месец април 2021 г. е водач на листа за народен представител от партията „Израви се! Мутри вълн!“. Известно време е кметски наместник от БСП в селата Горно Вършилово и Долно Вършилово.

Удостоен е с орден „Стара планина“ – I-ва степен за изключителен принос в развитието на физическото възпитание и спорта.

В статията на вестник „Минаха години“, бр. 17, 19 април 2021 година четем: „...Георги Мърков е единствения български борец постигнал всичко в борбата само за една година – европейска, световна и олимпийска титла..... Той е една комплексна, дейна и интелигентна личност...“

## ПОЛУВЕКОВЕН ЮБИЛЕЙ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ОБРАЗОВАНИЕ В БЪЛГАРИЯ – 1972 г.

29 декември 1972 година. Паметен ден за Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“!

Навършват се 50 години от създаване на единственото по рода си учебно заведение за подготовка на железопътни кадри за родния жп транспорт.

Мястото за провеждане на тържеството е сполучливо подбрано – салона на Българската народна опера. На снежно белия екран на сцената се вее бойното знаме на ПЖИ „Тодор Каблешков“. Целият салон е изпълнен с курсанти, преподаватели, офицери и служители от Института, ветерани на железопътното дело и др. съпричастни лица. В началото на тържеството ехти мощно курсантско „ ура“.



1972 година. Първият заместник-началник на ПЖИ „Тодор Каблешков“ полковник Кръстю Савов открива тържеството

На трибуната са министърът на транспорта Григор Стоичков, началникът на Железопътни войски генерал-лейтенант Иван Митрев, заместник-министри, генерални директори на стопански обединения, началникът на Института, ветерани от Държавното железопътно училище и Транспортния техникум.

Скъпи гости на тържеството са и много представители на железопътните поделения в България, ветерани на железопътното дело, офицери и преподаватели. Началникът на Института генерал-майор Григор Жотев говори за полувековната историята на учебното заведение, започнала през 1922 г. като Държавно железопътно училище, преминало през Транспортен техникум, за да достигне до Полувисш железопътен институт. През цялото време на съществуването



му в него кипи пълнокръвен живот и подготвя висококвалифицирани железопътни специалисти.

С радостни възгласи всички в залата посрещат началникът на Железопътните войски генерал-лейтенант Иван Митрев, който прочита Указ № 2743 от 15 ноември 1972 г. на Държавния съвет на НР България, с който ПЖИ „Тодор Каблешков“ се награждава с орден „Народна република България“ – I-ва степен по случай 50 години от създаването му и за неговите заслуги за подготовка на кадри за железопътния транспорт.



*29.12.1972 г. Министърът на транспорта Григор Стоичков окачва ордена „Народна република България – I-ва степен“ на бойното знаме на ПЖИ „Тодор Каблешков“*

*Министърът на транспорта Григор Стоичков връчва наградата и с топли и вълнуващи думи поздравява целия личен състав на Института.*

*Изтъква, че ПЖИ „Тодор Каблешков“ както и предходните учебни заведения играят решаваща роля за развитието на железопътното дело у нас.*

„...Неговите възпитаници са гръбнакът на железопътния транспорт в страната. От тук те тръгват на дълъг, денонощен, труден път. Затова днешният празник е празник на всички служители от железопътния транспорт“ – посочва в словото си министър Стоичков. По нататък той говори за перспективите за развитие на железопътния транспорт и мястото на Института в тяхното реализиране.

Думата е дадена на секретарят на ЦК на ДКМС инж. Дойчо Динев. Той прочита решение на Секретариата на ЦК на Комсомола за награждаване на комсомолската организация на ПЖИ „Тодор Каблешков“ с Почетен щемпел на ДКМС, изобразяващ лика на петимата от РМС. Връчва и почетна грамота на началника на Института генерал-майор Григор

Жотев, за помощта и съдействието, което оказва на младежката организация да осъществява своята обществена дейност.

Прочетени са и множество поздравителни адреси, приветствия и телеграми от различни органи, организации и колективи.

След тържествената част, художествени самодейни колективи от Института и представителния духов оркестър изнасят внушителен, тържествен, празничен концерт. Тържеството завършва. Във всички участници се забелязва една удовлетвореност от свършеното и надежда за още по-големи успехи.



*47-ми випуск „Димитровски-72“. 431 класно отделение – последна снимка пред бюст-паметника на Тодор Каблешков*

О.з. инж. Тодор Тодоров

## **ВИСОКИ НАГРАДИ И ОТЛИЧИЯ ЗА ПЪРВЕНЦИТЕ**

Пловдив, 3 ноември 1972 година. Петият национален преглед на техническото и научно творчество на младежта /ТНТМ/ събира стотици участници – първенци на движението.

Да се запознаят и оценят постиженията на младите специалисти, ръководители на творческите колективи, автори и изобретатели от Железопътните войски и ПЖИ „Тодор Каблешков“ присъстват: заместник-министрите на транспорта Кръстю Мишев и к.т.н. инж. Емил Захариев; началникът на Управление Железопътни войски генерал-лейтенант Иван Митрев; генерални и заместник-генерални директори на обединенията от системата на транспорта; командири от поделенията на Железопътни войски и командири и преподаватели от ПЖИ „Тодор Каблешков“

С голям интерес гостите разглеждат изложените експонати, макети, табла. Задават въпроси към ръководителите на творческите колективи, разговарят с младите новатори и изобретатели. Провежда се среща с ръководството на Министерството на транспорта.

Заместник-министърът на транспорта Кръстю Мишев прочита заповеди на министъра на транспорта за награждаване на колективи и първенци в движението за ТНТМ:

- С правителствено-комсомолско отличие – диплом, златна значка и парична сума – „Екзаменатор при ЕНК“, разработен от творчески колектив с ръководител инж. Иван Новаков и членове Стоян Колев, Тодор Недялков, Божидар Великов, Христо Александров, Петър Петров и Георги Малинов от ПЖИ „Тодор Каблешков“.

- От министерството на транспорта /Заповед № 824/28.10.1972 на министъра на транспорта/ – с грамота и парични суми: Авторски колектив с ръководител инж. Иван Пелтеков от ПЖИ „Тодор Каблешков“, разработил „Автоматична локомотивна сигнализация, непрекъснат тип с автостоп“; Авторски колектив с ръководител инж. Стоянка Кръстева от ПЖИ „Тодор Каблешков“, разработил „Оборудване и техническо усъвършенстване на кабинет по автоматика на гарите“; Авторски колектив с ръководител Христо Кратунов от ПЖИ „Тодор Каблешков“, разработил „Макет на дизелов локомотив“; Авторски колектив с ръководител курсант-младши сержант Георги Георгиев от ПЖИ „Тодор Каблешков“, разработил „Карта на транспорта в НР България“; Авторски колектив с ръководител Никола Добрев и инж. старшина школьник Иван Нинов от ПЖИ „Тодор Каблешков“, разработил „Макет на транспортен възел“; Авторски колектив с ръководител подполковник Станчо Алеков от ПЖИ „Тодор Каблешков“, за разработката „Изследване на очаквания подвижен състав за участъци от железопътната мрежа“ и Авторски колектив с ръководител инж. Цветан Етов и курсантите-стажанти Ганчо Гатев, Русин Колев, Илия Ганев, Киро Киров, Иван Долев и Владимир Денгузов от ПЖИ „Тодор Каблешков“, за разработката „Поточна линия за обработка на вагонни букси“.



*Подполковник Станчо Алеков – ръководител на авторски колектив, награден от министъра на транспорта*

На 21 септември 1973 година в Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ се провежда Четвъртата изложба на техническото и научно творчество на младежта /ТНТМ/. Изложбата е открита от началника на Института генерал-майор Григор Жотев.

Особен интерес предизвика разработената от колектив с ръководители инж. Димитър Митев и старши лейтенант Петър Йоловски „Макет на канално въздушно отопление на пътнически вагон“. Участниците в творческия колектив курсанти, с много старание и прецизност изработват макетът.



*Инж. Димитър Митев –ръководител на творчески колектив*

В разработката „Макет за автоматизирани системи за управление“, курсантският колектив с ръководители г-р Никола Добрев и лейтенант Анакиев влагат много творчество в изработването на това нагледно помагало за учебния процес. Подобни помощни материали за онагледяване на преподавания материал представляват и разработките на колективи с ръководител инж. Иван Новаков „Преобразовател на напрежението от 12 на 220 волта“ и на г-р Никола Добрев и ст. лейтенант Любомир Тошков „Железопътен възел 23 септември“

Разработката на творческия колектив с ръководител к.т.н. инж. Стефан Ангелов „Комплект устройства за обмен на видеоинформация по телефонни канали“, според специалисти е на световно ниво. Тя дава възможност да се съхранява професионална видеоинформация на магнетофонна лента.

Разработка с възможност за практическо приложение при военното обучение на курсантите представлява „Изследвания, програмиране на очаквания подвижен състав за участъците на железопътната мрежа в Н Р България“, дело на авторски колектив с ръководител подполковник Станчо Алекоф.

Характерно за проведената 4-та изложба на ТНТМ в ПЖИ „Тодор Каблешков“ е, че болшинството от разработките имат пряко отношение към онагледяването на учебния процес в Института. Така

например разработката „Макет за презиждане на железопътни тунели от стар на нов габарит“, с авторски колектив с ръководители инж. Кирил Лазаров и лейтенант Бойчо Георгиев е особено ценна, защото обучаемите курсанти само с нея могат нагледно да се запознаят с тази твърде сложна операция.

Отлично организираната дейност на клубовете за ТНТМ в Института, създава условия за изработване на експонати, с които ПЖИ „Тодор Каблешков“ достойно се представя на Третата изложба на ТНТМ в Железопътни войски /5 октомври 1973 г. в Горна Оряховица/ и Шестия национален преглед в гр. Пловдив.

О.з. инж. Тодор Тодоров

**Преживяванията на един курсант от 47-ми випуск  
/1969 – 1972 г./ през първите месеци и по-късно от  
службата в ПЖИ „Тодор Каблешков“.**



*Курсант Огнян Начев*

Моят разказ започва с една ретроспекция, като се върна 53 години назад, в един зноен следобед през втората половина на м. август 1969 г., когато сам с киркоподбивка, винтов крик, лост, вила и калибър, привеждах по „ниво“ част от заводски коловоз на „Лакпром, в гара Световрачене.

Случката е от лятото, в което завърших 14-та гимназия „Академик Ас. Златаров“ и без да имам никакви трайни интереси и влечения, освен музиката (в началните отдели посещения в школа за акордеонисти, а от 9-ти клас свирех в духов гимназиален оркестър), реших да кандидатствам в ХТИ, разчитайки, че след като на матурата по химия изкарах шестица, това е достатъчна причина да заминем на море, надявайки се, че ще се справя на приемните изпити.

Почивката в железничарската станция на спирка „Журналист“ ,северно от Варна, с цялото семейство мина бързо и три дни преди нейния край се върнах в къщи сам, с идеята да попрочета и да се явя на изпитите по химия и физика, които се проведоха в Софийския университет.

Нещата, обаче не се получиха така, както си ги бях наумил. Няколкото дни минаха бързо и приятно, общувайки си с приятелката ми от съседния железничарски блок в гара Илиянци, където живеехме от 1965 г., която сега ми е съпруга, майка на двете ни деца и баба на внуците, но очаквано и на двата изпита не бях убедителен, оценките ми бяха четворка и тройка, което беше недостатъчно за класиране. И закономерно, след няколко дни бях отново с бригадата на предприемчивия бригадир Владо, около 50 и няколко годишен човек, с опит в жп строителство, която извършваше малки и средни ремонти, предимно на индустриални коловози в района на голяма София.

И така, изпълнявайки прилежно всички операции, но и ядосан на себе си, с натрапчивата мисъл, че такива ще са най-вероятно бъдещите ми професионални занимания, след провала с кандидат студентските изпити, усещайки стичащата се по лицето ми, солена и щипеща очите пот, ме е забелязал машиниста на маневрения локомотив 48-ма серия с когото се поздравявахме, когато преминаваше покрай нас. Спря локомотива, слезе и приближавайки се към мен ме поздрави, подавайки ми бутилка газирани вода. Говорихме доста време... Прибирайки се с влака към Илиянци ми мина през ума, че железничарската професия също се изучава и аз зная къде, но това не беше още решение, просто бях впечатлен от жеста на младия и дружелюбен машинист. Трябваше да mine още месец, за да узрея за решението ПЖИ „Тодор Каблешков“.

Отидох до училището и подадох документи за две специалности – „Автоматика и телемеханика - Осигурителна техника“ и „Железен път“. По същото време на централния плац се провеждаха тренировки за деветосептемврийския парад (25 г. от 9-ти септември) и аз останах около час да наблюдавам маршируващите блокове курсанти с оръжие, които макар и с ежедневната лятна униформа, изглеждаха респектиращо.

Стилната административна сграда вдясно, мащаба и формите на учебните блокове фронтално, сградите на батальоните, с красиви тераси – голяма фасада и странични балкони, обслужващите постройки, със столовата и кухненския блок, трите плаца с два озеленени ареала, футболното, волейболното и баскетболното игрища, летният кинотеатър, басейна с алпинеума до него, заедно с действащата околобръстна линия, обикаляща института, с две, или три гари, определено ме впечатли и е твърде вероятно, точно тогава да съм разбрал, че това ще е моя избор и професионален път през следващите години. Когато обаче, на 11.09.1969 г., пред барриерата на централния вход на училището, заедно с още младежи, някои подстригани, но повечето като мен - с дълги коси, се озлеждахме с обяснимо напрежение и очаквахме да бъдем повикани, всички тези романтично-естетически, сакрални мисли бяха последното нещо, което

можеше да ми мине през главата. Малко потискащо беше чувството, когато трябваше да облека вълнената кафява зимна униформа, но беше нищо, в сравнение с условията на работа в бригадата на Владо, и макар и неприятно, това усещане остана на заден план.

Един от старите курсанти (тогава специалността „Автоматика и телемеханика на жп транспорт“ беше в една рота с два взвода – стари и млади) беше забелязал малкото кюфарче, с което пристигнах, и от разговора ни стана ясно, че като любител музикант ефр. Блавест Христов веднага е разпознал музикалния инструмент – тромпет, на който свирех от няколко години и беше естествено да не се разделям с него. Така, че след като се настанихме в спалното помещение на първи етаж, докато опознавахме интериора и обстановката с моите съ-курсанти и си подреждахме тоалетните шкафчета, шиехме якички и „етикирахме“ униформата си, бях повикан в клуба – т.н. „Димитровска стая“, където пред седем, осем младши сержанти и ефрейтори познатият ми вече ефр. Христов подрънкваше на китара, а до него друг с акордеон се опитваше да влезе в синхрон. При влизането ми някой обяви „Това е новобранеца“ и глъчката секна. Извадих тромпета и започнах с „На трапеза“ – бавна и достолепна сватбарска мелодия, с която, на не една и две сватби и кръщенета съм карал домакина и кой ли не, да развързва кесията, а някои и да вадят пистолет и гърмят, с цел подсилване ефекта на удовлетвореност.

Още с първите звуци на мелодията говоренето секна, усетих онова добре познато чувство, когато с музиката си владееш ситуацията и ставаш център на случващото се, и докато няколко минути момчетата ме слушаха със зяпнали уста, смених темпото и засвирих бавна ръченица. Сякаш бяха чакали да се случи точно това, те наскочаха и заиграха, с клякания и подвиквания „ихууу“, „а така“. Импровизираният концерт приключи малко преди вечерна проверка, на която трябваше да заема мястото си в строя. Десет минути преди сигнала „отбой“, бях повикан отново, този път от тримата „склададжици“ – на продоволствения и вещевите складове на двамата старшини на роти Въргов и Ферков, произнасянето само на имената на които, беше достатъчно да респектира всеки от стария набор.

Съгласуваната между дежурните, включително и с дежурния по институт уговорка е да изсвирия малко преди времето за отбой, част от популярната по онова време инструментална пиеса „Тишина“. Мелодията на тази композиция прозвуча звучно и интимно в топлата септемврийска вечер, като огласи притихналия войсков район. От отсрещната тераса се показаха момчета от специалностите „ръководител движение“ и „началник влак“, които мълчаливо слушаха, сякаш всеки от тях беше в мислите си с най-близките си хора и под ръкопляскания и възгласи „Браво“, „Как ти е името“, които се чуваха от отсрещната страна, прибрах инструмента, отново получавайки поздравления от старите, и изморен, но и въодушевен от неочакваната, но приятно изненадала ме страна на непознатия до сега войсков живот, тръгнах да си търся спалното помещение, тоалетната и леглото...

В 5.00 ч. сутринта се събудих от неочакваното и рязко „Стани“. Последва физзарядка с крос, личен тоалет, почистване и уборка на външните и вътрешни райони, сутрешен преглед, храна под строй, развод, занятия...

Офицерите, които ни обучаваха за военна клетва - командирите на взводове ст. лейт. Стойчо Пешков, и лейтенантите Христо Петков и Марко Спасов ни юркаха много здраво, особено последните двама, „Мини Мачо“ и „Шпайча“, както ги наричаха старите.

Още на втория ден, след като на въпроса на ПКВ сержант Николов, дали има желаещи да застъпят дневални, и никой не прояви интерес, бяхме определени за такива двамата най-високи - аз като дясно флангови в строя и следващия по височина, вляво - курсант Валентин Мачиков от гр. Левски, с когото изкарахме първият наряд по вътрешна служба, а в последствие станяхме неразделни. Първите часове ни беше интересно - организиран развод на караула и наряда, ръководен от стегнат и уставен офицер, организация на храненето за вечеря - ядеш до насита от най-доброто, не участваш във вечерни мероприятия, но точно в полунощ ни стана ясно, защо нямаше желаещи. След като бяхме преспали около половин час, още не разсънили се, получихме задача до четири часа сутринта да измием трите фойета. Най-странното беше, че след като сме измили и подсушили цялата площ, следваше излъскване на белите квадрати от мозайката с паркетин и намазването на черните с вакса и излъскването им до блясък, резултатът от което се проверяваше от двамата старшини на сутринта, когато първият пристигнал от тях потъркваше с чиста бяла памучна ръкавица, избран на случаен принцип квадрат. От изражението на старшината, веднага се познаваше, дали ще има „Бис“, означаващо още един извънреден наряд, за да се научим да правим нещата, както се полага... Но, както се казва, всичко това възпитава...



14.09.1969 г. - първи наряд с Вальо Мачиков, без „Бис“, и след седмица зад батальонния корпус - до мен са Иван Гълъбов, Кръстьо Кръстев, Михаил Добрев, Георги Георгиев и Веселин Захариев.



Сред присъединилите се към групата стари, на които съм свирил е бил и ефр. Кирил Аврамов – и като отговарящ и държащ ключовете на репетиционната зала на духовия оркестър, е информирал още на следващия ден когото трябва – така, че два дни по-късно ме заведе и представи на диригента на оркестъра подп. Гатев, с което започна приятната част от тригодишното ми обучение в училището.

В него имаше много добър естраден състав – основата и душата му беше мл. сержант Красимир Калчев от гара Телиш, който свиреше на акордеон и пееше песни от репертоара на популярните по онова време групи и изпълнители – „Тремелоус“, „Мармалейд“, „Бийтълс“, „Трогс“, „Холис“, „Гънс“, „Бокс Топс“, Джон Роулс и Джими Хендрикс, както и френски шлагери, които ме впечатли още при първото чуване. В групата бяха и двама софиянци – мл. серж. Владимир Ставрев – китара и вокал, който изпълняваше песни на „Бий Джийс“, Донован и Кет Стивънс, и басиста Николай Добрев, с когото се познавахме и бяхме свирели заедно в гимназията. Барабанист беше Пламен, фамилията на когото не помня, а на тромпет свиреше мл. серж. Кольо Бакалов, чиито тон и техника бяха много добри.

Още през първата седмица бях повикан при ст. лейт. Пешков, който в присъствието на ПКВ сержант Николов ми съобщи, че ме е определил за командир на едно от трите отделения, което малко ме стъписа. Но, нали съдбата си знае работата, не изкара и седмица като командир на отделение, се наложи още в неделя да свирим на сватба на младши офицер от института, защото основната група, за която вече стана дума, имаше друго участие, което се оказа решаващо за моята „командирска кариера“.

Женихът, лейт. Васил Василев, или както го наричаха „Васо Буфера“ от село Рагуй, беше командир на взвод в 1-ви батальон.

Свечеряваше се, когато към нас се приближи мустакат и респектиращ с вида и дикцията си мъж над средна възраст, представи се като полк. Георги Станоев – командир на 1-ви батальон, благодари ни за всеотдайното и хубаво свирене и заяви, че ще ни похвали пред преките началници, с молба при първа възможност да бъдем пуснати в отпуск.

Новината, че още не положили военна клетва новобранци са излизали от училището и „са си правили кефа“, както коментира ротният старшина Ферков, се беше разнесла в ротата и в батальона, още ранния преди обяд в понеделник. Първо бях извикан от серж. Николов, който без да повишава тон отбеляза: „Курсант Начев, разбирам, че вината не е твоя, но ще го отнесеш ти. Всички от взвода са забелязали отсъствието ти и ще те смятат за кръшкач“. Без да ми даде възможност за отговор, добави „Пешкара те е определил за командир на отделение, а ти по сватби си тръгнал да свириш...“. Очаквано, следващата среща беше със ст. лейт. Пешков, който след като му се представих, пристъпи към мен и каза строго: „Другарю курсант, ти командир ли ще ставаш, или музикант

ще ми бъдеш, а...“, на което без да му мисля отговорих, че командир не е мечтаната от мен длъжност, а музикант съм и ще продължа да бъда, защото това ме влече и ми харесва. Разочарован, командирът сбърчи мустак и промърмори „Твоя си работа, имах планове за теб, иначе си изпълнителен и уставен – висок си...“, от което ме напуши смях. Пристъпът на смях беше заради споменаването на меродавното, според високия около 190 см. Пешков командирско качество „висок“. Наричателни бяха „бисерите“ му: „Другари курсанти, достатъчно съм висок, за да контролирам как протича самоподготовката на втория етаж“, и „Хей, другарю ефрейтор не ми се крий, защото с два скока ще те стигна...“, последното беше обикновено по адрес на вечно закъсняващия за строя, или опитващ се да се измъкне незабелязано хитрец ефр. Браничев, ръстът на когото беше около 160 см. И така, скоропостижно, без дори да е започнала, приключи моята командирска кариера в училището. Командири на трите отделения във взвода станаха курсантите Илия Иванов, Иван Гълъбов и Петко Стойчев, които след трите години останаха на кадрова служба като офицери.

Въпреки, че основните усилия на командирите ни бяха насочени към войсковото обучение и подготовката за военна клетва, започнаха и теоретичните занятия по основната специалност. По „Автоматика на гарите“ ни преподаваше инж. Стоянка Кръстева, по „Автоматика на междугарията“ – инж. Илия Пелтеков, а инж. Иван Новаков ни четеше лекции по останалите ел. предмети. И тримата бяха ерудирани и с излъчване, което ни караше да ги гледаме в очите и да попиваме всяка произнесена от тях дума.

Освен редовното обучение и следобедна самоподготовка, почти всяка неделя се случваше младите курсанти от батальона да излизаме организирано с автобуси от училището, за да помагаме, я в Кремиковци, я в съседни общини, както и в железопътните секции и участъци в София.

При една от бригадите в МК Кремиковци, както се бяхме договорили с баща ми по телефона, той като железничар, познаващ добре жп мрежата, ме намери на една от заводските гары в комбината и ми предаде телеграма от администрацията на ХТИ, в която пишеше „черно на бяло“, че след като комисията е преразгледала изпитната ми работа по физика, оценката ми е променена на „добър“ и в срок до ... (не си спомням датата), мога да се запиша за редовно следване.

Новината ме изненада, но не ме зарадва, както очаквах, и нямаше как да не ме върне в онзи задушен летен ден, за който разказах в началото, когато си мислех, че онова, което се стичаше по лицето ми, щипеше в очите и соленееше по устните е било само пот... Така и не дадох определен отговор на баща ми и само след десетина минути, през които през главата ми преминаха картини от случилото се през последните два месеца, и особено през няколкото седмици воински живот – хубави и не толкова, но вълнуващи и близки, с които не бях готов да се разделя,

сгънах грижливо телеграмата, поставих я в левия горен джоб на куртката, и не я отворих през следващите, определени за записване във висшия институт дни.



*Курсант Огнян Начев с родителите си*



*Първо свиждане – с брат ми, гаджето, с което „учих“ за приемни изпити и нейната приятелка.*

След като отминаха емоциите около военната клетва, първите бойни стрелби над Нови Хан, с марш на скок на връщане, с пълно бойно снаряжение, и започнахме да излизаме през седмица в градски отпуск, нещата се уталожиха - и службата, и обучението придобиха рутинен характер. Бяхме свикнали с ранното ставане и с краткия сън, храната ни стигаше, че и оставаше, нямаше напрежение със старите, които след идването на ново батальонно ръководство бяха отделени в една рота, а ние първокурсниците - автоматиката, строителите и ревизор вагони, в друга. И всеки се беше насочил към своите приоритети - подготовка за първа изпитна сесия, след която щяхме да сложим първата сърмена нашивка, вечерните телефонни разговори - в института имаше три,

или четири телефонни поста с монети, включително и кабина. Във времето между вечеря и вечерна проверка се събирахме на централния плац, с големи и мощни тонколони на стойки, от които звучеше хубава музика – през лятото Бийтълс бяха издали поредния албум и ефрейтора (викахме му Гуту, по-късно разбрах, че се казва Гаврил), отговарящ за радиоуредбата пукаше най-новите неща. Дори, сутрин на физзарядка тичахме под звуците на „Oh Darling“ и „Come Together“.

В навечерието на Новата 1970 г. ми се наложи да събирам оркестър за тържеството на ръководството на Института. Успях да открия Тодор Кръстев (саксофон), Веселин Велков (акордеон) и Емануил Манолов (ударни), малко преди да получат разписаните за четири гена домашен отпуск военни книжки. Обясних им каква е работата, и че няма мърдане – ще пътуват с късния влак (за Враца и Бойчиновци), а ако не успеят, и утре 31.12., също е ден. След като и Велков, който единствен беше женен се съгласи, макар и неохотно, започнахме приготовленията. Аз бях най-спокоен, защото бях включен в групата софиянци и пловдивчани, определена да даваме наряд през празничните дни.

В самия край на тържеството, когато тримата ми съ-оркестранти поглеждаха през пет минути часовниците си, към нас приближи един подполковник, който ни информира, че сме наградени с по пет дни домашен отпуск от началника на института. Докато тримата не скриваха радостта си, че отпусъкът става петдневен, аз наивно докладвах, че съм определен за наряд през празниците, което накара офицера да се засмее, и след като прочете името ми каза: „Курсант Начев, това което направихте тази вечер, други не го могат, заповедта на началника си е заповед, а за наряда си има достатъчно хора“. Така мл. серж. Николай Георгиев, който държеше гардеробната, вещевия склад и военните книжки на групата за наряд, не само ми занесе книжката при началника на щаба на института за вписване на наградата, но се наложи и да носи службата вместо мен на Нова година. Когато ми връчи книжката с разписания отпуск, а аз смутен очаквах да ме навика, той каза усмихнато „Начка, така е в живота, забавлявай се, пък после можеш да почерпиш старото“.

Месеците януари и февруари минаха в учене за сесията и полагане на изпити, а през март и април, когато вече бяхме придобили известно самочувствие, ежедневието ни се разнообрази, не само с практическите занятия в гарите Казичене, Побит Камък, Казанлък и Николаево, но и с екскурзии до Копривщица и Рилския манастир, с момичета от техникум, с които бяхме сключили шефство и имахме съвместни срещи и подготовка за прегледа на художествената самодейност.

На мястото на подп. Гатев, който получи назначение в южен гарнизон, дойде капитан Христо Тонев, от Плевен, който веднага направи впечатление с професионализма и с тънкото си чувство за хумор. Обстановката в оркестъра се промени, стана по ведра и творческа. Капитан Тонев се ориентира бързо и нещата потръгнаха,

но точно в навечерието на Осми март, когато титулярният оркестър беше в разход, той прати да ме намерят и когато пристигнах каза притеснено, че от 18.00 ч. трябва да свирим в Министерството на транспорта, на тържество, организирано от началника на специалния отдел генерал майор Иван Митрев.

Капитанът нямаше и месец служба, и това участие беше нещо като изпитание за него, на първо място, защото нещата се бяха случили типично „по военному“ - полковник Жотев беше поел ангажимента, разчитайки, че един от двата оркестъра ще е налице, но кап. Тонев не беше слушал втория оркестър, а и двамата бяха в отпуск. Думите му буквално бяха: „Начев, братко, трябва да се справиш, трябва да спасим положението, ще ти бъда благодарен и ще можеш да разчиташ на мен“. В Министерството на транспорта бяхме посрещнати любезно. Приятна изненада беше, че имаше професионална озвучителна уредба „Динакорд“. Още по приятна изненада се оказа програмата, с участието на известни артисти - народните и жанрови певици сестри Аджови, оперетния тенор Видин Даскалов и комедийният актьор Марин Варадинов с партньорките си.

След около час след забавната програма трябваше да поемем ние, и нека уточня - никак не е лесно да удържиш нивото и настроението, след като преди тебе са се представили професионалисти, с добре подготвени и изпипани изпълнения. Докато вървеше програмата, капитан Тонев се потеше и нито вкусваше от отбраните салати и ордъоври, нито пък пиеше нещо, не му беше и до обичайните шеги. Застанах зад един от микрофоните и съобщих, че за доброто настроение на всички ще свири естрадният оркестър на ПЖИ „Т. Каблешков“, с художествен ръководител и диригент маестро капитан Христо Тонев. Започнахме с „На трапеза“, което беше посрещнато с одобрение и възгласи .

Тъй като знаех, че любимите на полк. Жотев музикални изпълнения са валс и Ганкино хоро, продължихме с валс. Който не е виждал полковник Жотев да танцува валс, просто няма как да ме разбере - презърнал галантно едната от двете близначки Аджови, които след изпълнението си се бяха настанили при официалните лица, той пристъпваше ритмично и леко, почти на пръсти, сякаш не стъпваше по пода, придържайки с финес партньорката си. Наблюдавах внимателно танца, към който се присъединиха още двойки, и когато видях, че началникът погледна към мен, подадох знак към колегите ми и спряхме. Веднага, без да обявявам, засвирих „Ганкиното“. Полк. Жотев поведе хорото... След почивката кап. Тонев, който вече беше си възвърнал розовия цвят на бузките, се усмихна, и при сядането ми каза спонтанно: „Обичам те, дълго магаре!“. Продължихме с танци и хора до полунощ. След като изпрати високите гости, полк. Жотев дойде при нас и се обърна към нашия диригент: „Отлична работа капитан Тонев, погрижи се лично в книжките на момчетата да се впише награда за представянето 5 дни домашен отпуск, а на вас другари курсанти благодаря от сърце, и защо не съм ви слушал до сега...“.



*Тук е и тромпетистът курсант Петьо Иринчев от гр. Левски /с очилата/,  
когото майор Тонев, кръсти „Салама“*

Само след два месеца, водени от неуморимия и амбициозен капитан Тонев гастролирахме в няколко града в Южна България – Казанлък, Нова Загора, Хасково и Димитровград, с богата забавна програма, включваща изпълнения на духовия оркестър, курсантски хор, танцов ансамбъл и естраден оркестър, с цел популяризиране на училището. Така се правеше тогава и имаше ефект...

Мина и втората сесия, дойде време ние да сме старите, които трябваше да въведат новобранците в службата и да им помагат, и мисля, че бяхме добри наставници, защото останахме приятели с повечето от тях, без да повтаряме неприятни епизоди от нашата служба като новобранци. А след това дойде и най-добрата година – стажа в гарите Надежда, Волюяк, Храбърско и Световрачене, през време на който не само усвоявах тънкостите на професията, но и същевременно започнах да репетирам и да свиря на участия с уволните се възпитаници на института, които вече бяха започнали работа – същите Краси Калчев, Владо Ставрев, Ники Добрев, Кирил Николов, Зинката (Зинови Николов), към нас се присъедини и Сашо Касиянов, талантлив музикант и преподавател в музикалното училище в Котел, най-напред в читалище „Стилиян Пешев“, след две години продължихме в Дома на културата на транспортните работници, а по-късно и в стария куклен театър на Пиротска и Одрин „В. Башев“.



*Полковник професор Христо Тонев, с духовния оркестър и солистите на ПЖИ „Г. Каблешков“.*

За трите години в Полувисшия институт научих немалко, и мога да заявя, че се срещнах и общувах с много стойностни и значими в живота ми хора, без да предполагам, че след време и аз ще стана офицер, който ще премине през основни командирски длъжности, от лейтенант до полковник в главен щаб. Наученото като курсант, в службата ми на кадрови военнослужещ, във ВА „Г. С. Раковски“ и придобитите умения и качества ми позволиха да се справям и след пенсионирането ми през 2002 г., първо тринадесет години в „БДЖ“ ЕАД като „Експерт“, „Главен експерт“ и „Ръководител на отдел „Железен път и съоръжения“, и вече седем - като консултант - експерт по ОТ в консултантска фирма за строителен надзор на инфраструктурни строежи, в т.ч. и железопътна инфраструктура.

Та, говорехме за онова знойно лято, преди 53 години...

Истина е, когато се затвори една врата, съдбата отваря друга, стига човек да има качества да я види, разбира се и волята, или инака, да я отвори и прекрачи...

О.з. полковник Огнян Начев

## ВОЙН НА ДЪЛГА

### ПОЛКОВНИК ИНЖ. СОФРОН ВАСИЛЕВ СОФРОНОВ



*Капитан инж. Софрон Софронов*

Роден съм на 30 октомври 1950 г. в село Замфир обл. Монтана. Основно образование завърших в родното си село, а средно в ПГ „Найден Геров“ в град Лом.

Желаех да продължа образованието си и през 1968 г. кандидатствах в Агроническия факултет на Селскостопанския институт „Георги Димитров“ в София и в ПЖИ „Тодор Каблешков“ - специалност „Ремонт и експлоатация на дизелови локомотиви“. Бях приет и на двете места, но по семейни причини предпочетох ПЖИ.



*1968 год. Курсант Софрон Софронов*

Завърших полувисшия институт /1968-1971 год./ с отличен успех и звание „младши лейтенант,“. Известно време работих като локомотивен машинист.





1971 год. Софрон Софронов като локомотивен машинист

Получих предложение за постъпване на кадрова военна служба в Железопътни войски. След едномесечно обучение и положени изпити бях класиран за офицер в ПЖИ „Тодор Каблешков“. Върнах се във втора курсантска рота, в която преминаха курсантските ми години. Офицерският състав беше много силен и амбициозен екип. Командир на ротата беше подполковник Евтим Божилов, един прекрасен човек, невероятен педагог, с широка обща култура. Ротата се състоеше от седем взвода /класни отделения/ с командири: майор Борис Атанасов, капитаните Йордан Аврамов, Алекси Ламбрев и Иван Цанков, старши лейтенант Николай Класаров и младши лейтенантите Цветан Тепавичаров и Софрон Софронов.

Старшина на ротата беше старшина Велин Велчев – майка на ротата, любимец и легенда за много от випускниците локомотивни машинисти. В този колектив придобих и започнах да усъвършенствам първите си командирски умения, от които правило номер едно научих от командира на Първи курсантски батальон полковник Георги Станоев, което гласеше: „Възлагай на подчинените си ясни и конкретни задачи и винаги проверявай за тяхното точно изпълнение...“

През 1972 г. взех активно участие в тържественото отбелязване на 50 –годишния юбилей на ПЖИ „Тодор Каблешков“. Бях включен в уникативния комитет по подготовка на юбилейната годишнина. Под ръководството на полковник Трайчо Лазаров събрахме материали за първата музейна сбирка на института. С полковник Борис Гюров подготвихме за печат историята на училището. По моя идея издадохме юбилейна стихосбирка „Светлини от семафори“. Издаден беше и юбилеен вестник „Железопътен войн“.

Като награда за моето активно участие в подготовката на 50 – годишния юбилей бях удостоен от генерал-майор Григор Жотеv и допуснат до конкурсните изпити за слушатели във Военна академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург, Русия. Издържах успешно изпитите

и през 1973 г. заедно с капитан Васил Тонков и старши лейтенантите Неделчо Неделчев и Георги Будинов заминахме за Русия.

Завърших академията през 1977 г. с отличен успех и бях назначен за началник щаб и в продължение на 10 години командир на поделение 52420 в Телиш. За този период съм награждаван с: Орден „Червено знаме на труда“, „Народен орден на труда“ - златен, „Златна значка“ Майстор Кольо Фичето, и през 1990 г. удостоен за „Най-добър млад рационализатор“, във ВМТ.

През 1987-1988 г. се обучавах в АОНСУ, София - специалност „Икономика и управление на националното стопанство“ и след това назначен за заместник-командир, а от 1989 г. до 1995 г. - командир на железопътна строителна бригада в Горна Оряховица. През този период бях два пъти произвеждан предсрочно в по-горно звание подполковник и полковник инженер .

1995 г. след конкурсен изпит бях приет за слушател в Генералщабния факултет на ВА „Г. С. Раковски“ - втори випуск, който завърших с отличен успех и станах първия офицер от ВМТ с генералщабна подготовка.

През 1998 г. бях освободен от ВМТ с мотив: „...невъзможност за назначаване на подходяща длъжност, отговаряща на квалификацията и високия образователен ценз...“

След освобождаването ми от ВМТ работех в НК БДЖ и „Кремиковци“ АД, като директор на управление „Железопътен транспорт“. От 2012 г. работя по модернизацията на железопътните участъци Септември – Пловдив и Веринско – Ихтиман – Костенец като ръководител проект .

О. з. полковник инж. Софрон Софранов



*Декември 1972 г. Курсанти от 123-то класно отделение на опознавателен стаж в дизелово локомотивно депо с младши лейтенант Софрон Софранов и преподавателя – инж. Братован Илиев*

## ПОСВЕЩЕНИЕ

Внезапни спирки. Километри. Гари.  
И после – София – в железничарския ни дом,  
всички се събрахме тук – грузари –  
от Ямбол, Русе, Попово и Лом.

Ушите ни пищят от леден вятър.  
И релсите по пътя ни блестят.  
И пъстра, и прекрасна е земята,  
щом стихове в сърцата ни звънят.

И с полъх на жита и сенокоси,  
и с блясък на скали и върхове,  
черти на нашата Родина носим  
и белези от всички векове.

Душите ни са извори на чувства,  
и в тоя свят като мечтите нов,  
не можем ний без трудното изкуство  
на пролетта, на земната любов.

Младши лейтенант Софрон Софронов

Вестник „Железопътен воин“, декември 1972 г.–юбилеен брой

Асен Йосифов: „Полковник инж. Софрон Софронов е офицер-

професионалист, високо образован командир, с етичен външен вид, в хармония със себе си, с топла усмивка и голямо сърце. Умее да създава позитивна и творческа атмосфера, където всеки се стреми да свърши работата си перфектно и с това да помага на колегите си. Тайната в неговия стил на работа е: позитивизъм, професионализъм и приятелство – простичкото правило на трите П. Всеотдаен и отлично подготвен. Навсякъде, където е работил постига завидни резултати, независимо дали е с железничарска униформа, с пагони на раменете, или сега в системата на железопътното строителство. Неговите прекрасни човешки качества – доброта, трудолюбие, общителност, го правят добър събеседник. Той е от тези, които в наше време рядко се срещат. Офицер и с изявени поетически заложби. Може би, най-добрият поет сред железопътните строители, и със сигурност най-добрият железопътен строител сред поетите в България. Смята, че всеки човек в дълбоката си същност е поет, ако не е погубил усета си за красивото и възвишеното...“

**ЗАСЛУЖЕНО ПРИЗНАНИЕ**  
**ИНЖ. АЛЕКСАНДЪР РУСЕКОВ**  
**ДЪЛГОГОДИШЕН ПРЕПОДАВАТЕЛ В ПЖИ,**  
**НАЧАЛНИК НА КАТЕДРА „ВАГОНИ“, 1984-1988 г.**

Едно момче, родено на 18 август 1929 година върви през тракийското поле и край него преминават влакове...

С един от тях пътува до София. Приемат го в строителния техникум „Христо Ботев“. Тук всичко му е непознато. И учителите му изглеждат по-строги, по-учени. Математикът влиза в клас и написва върху черната дъска едно голямо „ЗАЩО“? С това „защо“ започва науката, непознатите пътища на младостта.

Александър Русеков е примерен ученик и отличник. Училището не го отделя от живота. Свикнал е с работата и отделните дисциплини му се отдават с учудваща лекота. Така, разбира се, му се струва в началото...

После идва самодисциплината, упоритостта в четенето... Истинското проглеждане за света и хората. Майка му загива рано под разрушените сгради на София. Това е времето на Втората световна война, на бомбардировките. Само бърза по-скоро да завърши строителния техникум, да забрави майчината смърт, да излезе сам с двете си ръце пред хората.

1944 година вече е техник-строител, командир на младежка бригада в Димитровград. Решава да следва. Конкурсен изпит. Издържан отново с отличен. Студент в Унгария – специалност „Подвижен железопътен

състав“. Езикът е дяволски труден. Работа. Специалността го увелича – подвижен жп състав, локомотиви, вагони. Някога те са оглушавали романтиката на неговата младост. Сега са пред очите му в жива истинска реалност. Документация от формули и цифри...

Науката го издига на отговорни постове: конструктор, началник на конструкторско бюро за производство на нови вагони, директор на база за техническо развитие. Но най-мила му е работата като конструктор в завод „Георги Димитров“. Машината е като човека, ражда се от човешката душа. Като я видиш, че започва да се движи, прохожда и душата ти. Вагони... Ремонт на вагони... Експлоатация на вагони. Денонощен, увеличащ труд. И командировки – да се изпробва работата, да се провери всичко, да се свърже производството със сложната система на науката.

От 1970 година инж. Александър Русеков е старши преподавател по дисциплината „Техническа експлоатация на вагоните“ и „Ремонт на вагоните“ в ПЖИ „Тодор Каблешков“. Повикала го работата сред момчетата, сред курсантите, сред младите кадри на родината. Натезжала е мечтата на баща му да бъде сред хората.

През 1984 година е назначен за началник на катедра „Вагони“, която длъжност изпълнява до 1988 г.

„...Училището трябва да се развива, а заедно с него и курсантите. Най-напред конструкторското мислене на младите специалисти. Да ги виждаш как растат от ден на ден. Да виждаш как зад дефиниции и формули започват да щракат мозъците им. Момчетата растат в добрите ръце на конструктора...“ – споделя инж. Русеков. И езикът му е лек, сладък, непосредствен. Няма в него превзетост, няма купешки напъни – той е достъпен и истински, какъвто всъщност е човешкият живот.

Всичко това прави от любов към професията, с обич към курсантите. Няма команди. Разговаря бащински с тях и за служба, и за семейни проблеми. Той е винаги с тях, но не като присъствие, а като действие. Момчетата не се страхуват от него. Народът казва: „От страх се бяга, от срам не може“. Да – те се срамуват от него, ако нещо съгрешат, защото инженер Русеков като техен любим преподавател им дава всичко, на което е способен, учи ги не само на трудната железничарска професия, но и как да служат и как достойно да живеят.

Училището му връща младостта, ласката на машините, които се раждат с хората....

Напуска ВВТУ „Тодор Каблешков“ през 1990 г. поради пенсиониране.

О.з. Асен Йосифов

## ДА БЪДЕШ ДОБЪР ЧОВЕК И ПРОФЕСИОНАЛИСТ

### ПОЛКОВНИК ИНЖ. РУМЕН ЦВЕТАНОВ ГЕШЕВ



Румен Гешев е роден на 19 юни 1954 година в село Горна Малина, Софийско. Завършва СПТУ „Промислен и енергиен монтаж“ – София, Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ – специалност „Строеж, поддържане и възстановяване на железопътни линии“ с придобита гражданска квалификация „строителен инженер“.



15.07.1980 г. – команден състав на 56 випуск, спец. „Транспортно строителство“./от ляво на дясно л-т Емил Атанасов, к-н Борислав Игнатов, к-н Христин Христов, л-т Румен Гешев/

Назначен е на длъжност командир на курсантски взвод през 1975 година и последователно заема длъжностите: командир на курсантска рота; методист в учебния отдел на училището; командир на курсантски батальон; началник на отдел „Кадри“ в щаба на ВВТУ „Тодор Каблешков“ /от 1994 г./



15.07.1980 г. - Лагер Михалци-Стамболово РЕМ 500 Строители 56 випуск.

От ноември 2009 г. до януари 2012 г. е директор на поделение София в ДП „ТСВ“.

**НА МОЯ ПРЕПОДАВАТЕЛ КИРИЛ ЦЪРВУЛАНОВ,  
НАЧАЛНИК НА КАТЕДРА „МАТЕМАТИКА“ /1966-1976 г./ -  
С УВАЖЕНИЕ!**



Учителю, роден си на 30 август 1913 г. в село Мало Конаре, Пазарджишко. Завършваш гимназия в Пазарджик и Софийския гържавен университет, специалност „Математика“. Да направя ли аритметика на дните? На тревогите и ентузиазма? На работата и разочарованията? На вярата? Не, усмихват се очите ти, животът не е проста аритметика. Той е уравнение с много неизвестни. И ти се опитваш да го изведеш от тия тридесет и осем години учителстване.

Откакто Братята написаха книгите ни, от тогава е в езика ни тази дума. Учител. „Учителю“, така я оставят техните ученици за народа ни. Заедно с делото им я завещаха.

Мисълта ми се връща в началото на пътя. Толкова години от тогава и ти не го забравяш – 1937 година, 22 октомври. Петък, в град Попово. Първи час в девическия 7-ми клас. Двадесет и пет девойки. „Хайде да се запознаем“ – казва той и взема дневника. Чете имената, при по-особените се спира и се усмихва. Накрая една ученичка пита: „Ами Вие, господин учител, как се казвате?“. Цървуланов! С „ер“ голям, а не с „А“, както някои го пишат. От цървул, а не от цар...“

За такива и други неща обикаля училищата. Ремсистът от Пазарджишката гимназия, бонсистът от Математическия факултет на Софийския университет го съпътстват в целия път. Студентските му години са паметни. „Да овладеем улицата“ – казват студентите. И я овладяват. Нищо, че това често свършва с кръв и счупени глави. Младост, че пак младост. Не мисли, че пред военния клуб я очаква полицейски кордон... Арести... Изключване от университета...

Но тръзваш, учителю, събираш математиките, аналитичните и тригонометричните, сборниците със задачи и пъстрата черга от майка си. Чака те одисеята на бунтаря-учител, неизброжените пътища на твоето битие. Хиляди комбинации на училищните инспектори, настоятели и директори да не се задържиш на едно място, корен да не пуснеш.

По силата на едно разпореждане се озоваваш в Пещера. ... Смълчаният пещерски клас. Белият тебешир, черната дъска стават съпричастни на усилията ти да водиш по лабиринта на знанието и равнозначен на твоите усилия е успехът. Уравнението е записано на дъската. Търси се неизвестното:

- Извеждаш равенството...

Ония, с черните мушамы, отварят вратата. Извеждат те. Двете страни на равенството остават неуравнени. И всеки ден все той подпис в тетрадата на полицейския участък, разчертан от полуграмотната ръка на властта...

През 1944 година е учител в Пазарджик. Но пак не се задържа на едно място. Идва в София. После в Тополовград. После в Мадан. Пак в София. Колко са гимназиите, в които преподава математика?

По едно време дори стана училищен инспектор. Но можеше ли дълго да останеш при папките и донесенията, при ревизиите и нарежданията? Черната дъска и тебеширът отново те викат при себе си.

И през 1960 г. постъпваш в ПЖИ „Тодор Каблешков“ като старши преподавател по висша математика и ръководител на катедра „Математика“. Тук учениците са и курсанти, уравнението става с повече неизвестни. И в първите години упорито търсиш онова неизвестно, поради което ние твоите ученици, уж внимателни и



усърдни в час, ти носехме разочарования на изпитите. „Уж имам по-голям опит – мисли си често – а къде отидоха онези класове с отличен успех по математика?“

- Другарю Цървуланов, с интеграли ще управляваме ли локомотив?

- Не!

Без интеграли наистина нямаше да можем да управляваме влак. „Всяка машина се състои от машинни елементи – казваше ни често – Тези елементи се натоварват и вие трябва да знаете до къде е границата. Иначе наистина влакът ви ще спре. Вярно, някои неща няма да имат практическо приложение. Но математиката е необходима за Вас младите хора. Защото освен, че има практическо приложение при изучаването на техническите дисциплини, тя развива логичното мислене, приучва на систематичност в работата, към внимателно разглеждане на всеки един въпрос...“

И започваха часовете за консултации, за помощ. Често влизаше в пререкания с колегите си – докъде трябва да се простре помощта на учителя. „Ние – обичаше да казва – говорим за самоинициатива на младите хора. А как ще ги приучим на това, ако им поднасяме всичко на готово? Каква е ползата, ако всеки ден им решавам по сто задачи, ако те сами след това не седнат да решат поне една?“

Съавтор на учебник и сборник по висша математика.

Грижеше се за нашата подготовка с усърдие и всеотдайност. Неговата доброта и оптимизъм ни караха да се усмихваме и в най-трудните моменти, особено на изпитите по висша математика.

Наред с трудностите по усвояване на този предмет, той се стараеше да ни подарява и духовни моменти – разговаряше с нас за интересен разказ, картина, за разходка сред природата, съветваше ни да видим красотите на столицата, културното богатство на музеите и театрите в нея, учеше ни да търсим красивото около себе си.

В кратките минути, които отделяше за това, описвайки някакво място, той сякаш ни угощаваше със знанията си. Светът около него винаги бе по-цветен, по-симпатичен и ведър.

Сърдечно благодарим и дълбок поклон, скъпи учителю!

На любимата учителска професия посветихте живота си и ни научихте на труд, да обичаме учението и да се образуваме. За нас Института беше храм, светлина, а Вас – нашите любими учители, почитахме от душа и сърце. Научихте ни по своя пътека да вървим, любима професия да изберем и полезни на своята родина, силите си да отдадем. Ех, спомени, мили спомени за отминалите дни и години...

А те неусетно се изнизват... През 1973 година по тържествен начин е отбелязана неговата шестдесет годишнина и удостоен със званието „Заслужил учител“.

И уравнението става с все по-малко неизвестни... Напуска ПЖИ „Тодор Каблешков“ през 1976 година поради пенсиониране.

О.з. Асен Йосифов

## **МЛАДИТЕ КАБЛЕШКОВЦИ ПОЛАГАТ ВОЕННА КЛЕТВА**

Октомврийското слънце като че ли е събрало за последно топлите си лъчи, за да огрее в този ден хилядите хора, забързани към широко отворените врати на Полувисшия железопътен институт.

На 21 октомври 1973 година курсантите от 51-ви випуск на Института полагат военна клетва пред род и родина.

9,00 часа!

На тържествената трибуна местата си заемат официалните лица. В този неповторим ден за младите курсанти скъпи гости са министърът на транспорта Васил Цанов, заместник-министрите генерал-лейтенант Иван Митрев, инж. Георги Байчев, к.т.н. инж. Емил Захариев, представителят на отдел „Военен“ полковник инж. Васил Йотов, началникът на Управление Железопътни войски полковник инж. Киро Киров, заместник-началникът на Военната академия „Георги С. Раковски“ генерал-майор Кръстан Кръстанов, полковник Любен Янев, директори на държавни стопански обединения към Министерството на транспорта, много гости.



21.10.1973 г. Гостите на официалната трибуна на военната клетва, командвана от подполковник Цветан Тодоров. Със светлия костюм е министърът на транспорта Васил Цанов

Слово за значението на военната клетва произнася началникът на Института генерал-майор Григор Жотев.

Пред строените за тържеството са скъпите реликви на нашият героичен народ – Самарското знаме, знамето на Лопушанската дружина, бойното знаме на 13-ти пехотен Рилски полк, бойното знаме на ПЖИ „Тодор Каблешков“ и бойните знамена, които са се носили от Българската народна армия по време на боевете при Стражин и Страцин, в Унгарската пуста по време на Втората световна война.

В тишината гордо и мъжествено звучат огнените слова на военната клетва. Те се изричат веднъж в живота и остават за винаги.

Тренва курсантската ръка при допира с бойното знаме. Очите са леко овлажнели и събират като във фокус слънчевите лъчи. Сега то грее в тях! Мъжествено, воински...

Заклех се!!!



*Младите курсанти от втори курсантски батальон се заклеват пред бойните знамена.*

Клетвените слова замират, за да се скъпват дълбоко в сърцето – неприкосновени, свещени...

Този ден за личният състав на Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ и младите курсанти от 51-ви випуск е светъл празник. Министърът на транспорта Васил Цанов ги поздравява:

„...Вие се заклехте да пазите своята родина!...Никога не забравяйте думите на патрона на Института – славния български революционер, героя от Априлското въстание Тодор Каблешков, който в последните минути на своя живот изрече словата „Свобода или смърт. За нас смъртта, а за теб, Родино, моя грага – свобода“...

Актрисата от театъра на народната армия Олга Попова, майка на млад курсант, положил клетва, поздравява младите воини от името

на родителите. Призивно прозвучават нейните думи: „Скъпи наши синове, които току що целунахте знамето, Вие целунахте България и тържествено обещахте за нея да живеете, достойно да я браните, да издигате нейното величие!“...

Приветствие поднасят и ученици от 74-то столично училище, които поздравяват своите приятели – младите курсанти и им пожелават много успехи в овладяването на трудната железничарска професия и изпълнение на воинските задължения.

От името на положилите военна клетва курсант Георги Николов казва: „Клетвените слова, които изрекохме, ще бъдат ръководно начало, смисъл и съдържание на нашият живот, за да узраснем достойни защитници на нашето мило отечество – Народна република България...“



*Октомври 1973 година. Министърът на транспорта Васил Цанов поздравява младите курсанти*

В тържествен марш пред официалната трибуна отекват стъпките на младите каблешковци, бранители на нашата родина. След тържествената церемония по полагаването на военната клетва, официалните лица и гостите разглеждат оборудваните с най-модерна техника кабинети и лаборатории в учебния корпус. Най-голям интерес предизвиква учебния железопътен полигон в района на Института. Осъществено е символично пътуване от гара „Юбилейна“ до гара „Прогрес“.

Министър Васил Цанов получава за спомен от Института, модел на пътнически вагон, изработен в един от кръжоците по техническо и научно творчество на младежта... Развълнуван от милия жест той споделя:

„...Щастливи са младите хора, които днес положиха клетва за вярност в това прекрасно военно учебно заведение. Към тях можем да отправим едно пожелание – достойно да претворяват в бъдещето наученото тук, да бъдат жива, действена връзка между науката и практиката, между замисли и дела!

С обич и вяра Националният транспортен комплекс очаква своята млада смяна – 51-ви випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“. С уважение и признателност благодарим на командно-преподавателския състав и му желаем нови успехи в подготовката на високо квалифицирани, всеотранно развити транспортни кадри!“

След тържествената част на ритуала военна клетва, младите курсанти споделят този паметен ден със своите роднини и близки. Ето какво мислят някои от тях за тържеството.

Курсант Христо Иванов от София: „Веднъж полагам клетва пред родината и народа. Няма да я наруша. Заклехме се пред България! Пред безсмъртната наша земя, белязана от величествените върхове „Вола“, „Шипка“ и „Бузлуджа“, земя напоена с кръвта на славни революционери и борци за свобода. България, страна в която звучи кирилometодиевата реч, в която кипи благодатния труд на народа, страна на творещ се нов живот.

Длъжни сме да пазим като светиня изконната вяра в българското. Да съхраним и предадем всичко това на нашите деца и внуци. Да превърнем словата в дела и поривите си в песен.“

Николай Севдин, курсант в специалност „Ръководител движение“ от село Самораново, Дупнишко:

„Щастлив съм, че положих военната си клетва. От този ден започвам истинския си войсков живот.“

Подполковник Цветан Тодоров, командир на курсантски батальон посреща поредния си нов випуск. Неговите възпитаници полагат военна клетва.

„И за нас, командирите, този ден е паметен. Заедно с курсантите се готвихме, редом с тях се вълнувахме и заедно с тях ще работим в бъдещите години...“

Кълнат се младите курсанти. Сред тези, които изживяват всеки миг, е и старшина Стоян Кьосев. По изражението на лицето му личи, че едва сдържа от вълнение сълзите си.

- Другарю старшина, Вие какво, да не би ваш син да се кълне?

- Не. Но те всички са ми синове. През Отечествена война бях знаменосец. Зная какво значи да целуваш знамето, зная какво значи да го пазиш и да умреш за него. И не мога да бъда спокоен, да си стоя в къщи, когато се целува знамето...



Целуване на знамето при полагане на военна клетва

...Не искайте да сме хладнокръвни когато целуваме знамето, дори когато присъстваме на ритуал, където се целува знамето. Сълезите си може да преглъщаме, тръпките си може да крием, защото мъжете трудно плачат, защото са длъжни при клетвата да бъдат твърди. И въпреки всичко ще ги има сълезите, и тръпките. Защото има някои неща, които са предадени още от майчината кърма, защото си спомняме онова, което са ни го казали в училището, което дори ни го е пяла майка ни.

Защото по думите на революционера Захари Стоянов, днешната наша свобода има безкрайно много мъченици – герои, българи, наши братя, които са напоили земята ни с кръвта си, оставили са костите си из далечни азиатски земи и затвори, умирали са от бой по пътищата, оковани в тежки вериги, предавали са душата си по бесилките, изложени са били на поругаване и оскверняване на достойнството, слагали са сами край на живота си в името на делото, брат брата си е убивал, баща – чедото си....

Защото не може курсантът от ПЖИ „Тодор Каблешков“, когато се заклева да не си спомни това, което е учил в училище, за този първи българин началник на жп гара Белово – революционера Тодор Каблешков, който на 20 април 1876 г. обявява началото на Априлското въстание в Копривищица. Този славен български апостол, който съобщава за началото на въстанието с „Кърваво писмо“ до Панагюрище и застава начело на Военния съвет. В самото въстание проявява смелост, енергия, организаторски способности и всичко необходимо за неговия успешен край. Уви. Въстанието не успява. Заловен от турските башибозуци край Габрово, Тодор Каблешков се самоубива изричайки думите:

„Не ми е жал, защото когато изрекох „Заклех се!“, аз се дадох на Отечеството...“

Не е възможно в сегашните съвременни години, когато изречем „Заклех се“, да не си спомним какво сме чели, чули за този титан на революционното движение: „...Тодор Каблешков беше с бледо лице, със светли очи, стрелящи решителност и бундност – човекът, който дори в разгрома вярва в големия

смисъл на въстанието – трескав, във вериги, пее „Марсилезата“ и с един курушум в черепа си спечелва преклонението на българи и турци...”

О, колко здрава е веригата на думите. Как стускат те в спазми гърлото, щом осъзнаеш техния истински смисъл!

Заклевам се!...

Заклех се!

Много от онези, които са изричали тези думи в Държавното железопътно училище през 1922 г. и учебните заведения след това, са загинали, починали, преминали в запаса... А ето, че традицията не умира, още по-малко преминава в запаса.

„Заклевам се да пазя строго военната и държавна тайна. Ако наруша тази моя тържествена клетва, нека ме постигне суровото наказание на закона на народната република и всеобщата омраза и презрение на трудещите се...”

Тези думи всяка година ги изричат младите курсанти от ПЖИ „Тодор Каблешков“.

Ние, неговите възпитаници носим дълбоко в себе си, в сърцето си и в душата си по един загинал герой и по едно недадено във вражески ръце бойно знаме. И дали ще чувстваме тези герои като живи хора, и дали ще предадем това знаме в чужди ръце, това зависи само от нас.

Не! Не искайте да сме хладнокръвни! Твърде много обичаме родината си, за да не ни боли. Но точно болката може да ни направи и хладнокръвни, когато това се наложи. Когато това го поиска България. Отечеството. Пред олтара, на което сме всякога неспокойни!



*Когато порасна и аз ще стана курсант и ще положа военна клетва*

О.з. Асен Йосифов

## ПО СТЪРЪМНИТЕ ПЪТЕКИ НА ДЪЛГА.

### ПОЛКОВНИК ИНЖ. ИЛИЯ ДИНЕВ ИВАНОВ



Илия Иванов е роден през 1950 година в село Безмер, Ямболско. Завършва: Техникум по електротехника в Стара Загора /1969 г./; ПЖИ „Тодор Каблешков“ – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки“ /1972 г./; МЕИ – София – специалност „Далекосъобщителна техника“ /1979 г./; ВА „Г. С. Раковски“ – София /1986 г./; Висш команден курс в гр. Санкт Петербург – Русия /1991 г./ и Генерал-щабен факултет във ВА „Г. С. Раковски“ – София /1997-1998 г./.

Офицерската му служба преминава през следните длъжности: командир на курсантски взвод-/до 1979 г./; командир на строителен батальон; старши инженер в отдел „ОРС“ на Първа железопътна бригада; началник на щаба и командир на Бригадата за строителство на контактна мрежа и осигурителни инсталации /1986-1997 г./ и заместник-началник на управление „Строително производство“ в Главния щаб на ВМТ /1998-1999 г./ През месец май 1999 година преминава в резерва.

Семеен е с две деца – син и дъщеря.

### ДЪЛГ И ПРИЗВАНИЕ

Преподавателите от катедрата по обществени науки от ПЖИ „Тодор Каблешков“ се отнасят самокритично към своята работа. Постоянно поставят на анализ равнището на лекциите и упражненията, водят задълбочен разговор по актуалните проблеми на обществените науки, правят преценка на резултатите на служебни съвещания.



Главно внимание се обръща на теоретическата и методическата подготовка, като най-важно условие за постигане на висока ефективност и качество на преподаването. Тази задача се решава чрез системно провежданите теоретични семинари, които протичат при добра подготовка на преподавателите и стремеж за провеждането им на високо теоретическо равнище. Всеки преподавател от катедрата работи по личен план за повишаване на своята квалификация. Преподавателите редовно участват в сбирките на научно-методическите секции, функциониращи към катедрите на ВА „Г. С. Раковски“. Дейно е и участието ни в организираните теоретични конференции, сборове, семинари и лекции на територията на София. Всичко това допринася за непрекъснато повишаване на квалификацията на преподавателите.

Характерно за работата на катедра „Обществени науки“ е и постоянната обмяна на положителен опит. Това обикновено става на катедрените съвещания и в работата на предметно-методическите комисии.

Разностранна и полезна е и извънкласната работа, която преподавателите от катедрата провеждат с курсантите. Дават се методически съвети как да се изучава и конспектира литературата за класно-груповите занятия. Особено ценни са редовните консултации, занятията на тематичните кръжоци, лекториите, посещенията на музеи, срещи с ветерани железничари, както и бивши възпитаници на Държавното железопътно училище.

Преподавателите от катедра „Обществени науки“ на Института разглеждат извънкласната работа като важна обществена дейност. Чрез нея успешно се въздейства на курсантите за повишаване на интереса им към обществените науки. По тази причина усилията ни в тази насока се разширяват и разнообразяват.

Общата оценка в учебното заведение е, че нашите преподаватели се ползват с авторитет и уважение. Лекциите им се слушат с внимание и любопитство от курсантите.

Благороден е трудът на институтския преподавател. Той обучава и правилно възпитава утрешните специалисти в железопътния транспорт, подготвя младите мъже на България за обществено полезен труд, който да им осигурява високи нравствени добродетели.

В Института разполагаме с добре подготвени учебни планове и програми, с много добра материална база и отлични условия за провеждане на високоефективен учебен процес. Катедрата ползва два кабинета, оборудвани със съвременни технически средства за онагледяване на материала. Със собствени средства и по линията на ТНТМ, са изработени множество схеми, диаграми и други нагледни материали. Може да се отчете, че непрекъснато се повишава

интересът на курсантите към обществените науки. Потвърждение за това са както високия успех на годишните и държавните изпити, така и тяхната активност в учебния процес и носенето на военската служба.

Курсантите от 52-ри випуск на държавния изпит по философия постигнаха успех добър 4,17, който е по-висок от предходния випуск. Броят на отличните оценки се увеличи с 45, а средните и слабите значително намаляха. Средният успех от семестриалните и годишните изпити по обществените науки за 1977 г. е добър 4,26. Извършеният анализ в катедрата показва, че има ръст в броя на курсантите получили отлични и много добри оценки...

Славейко Костов – преподавател и завеждащ катедра „Обществени науки“ в ПЖИ „Тодор Каблешков“ – 1980-1984г.



В час по философия

## **ЖИВОТ, ПЪЛЕН С ИСТОРИЯ**

**ПОЛКОВНИК ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖ. РУСКО ХРИСТОВ ВЪЛКОВ**



2004 г. Доцент доктор Руско Вълков като заместник-ректор на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Руско Вълков е роден на 15 септември 1953 година в село Ябълково, Хасковско. Завършва средното си образование в гр. Хасково и продължава образованието си, като последователно завършва: ПЖИ „Тодор Каблешков“ – специалност „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“; ВБОУ „Васил Левски“, Велико Търново – специалност „Инженерни войски“ с придобита гражданска специалност „инженер по пътища и мостове“ и Военна академия „Г. С. Раковски“ – специалност „Команден профил – инженерни войски“.



*Курсант –сержант Руско Вълков*

Защитава дисертационен труд в Специализиран научен съвет към ВАК с присъдена научна степен „Кандидат на техническите науки“ /от 1995 г. – „доктор“/.

През 1975 година е назначен за командир на курсантски взвод в ПЖИ „Т. Каблешков“. Последователно заема длъжностите: командир на курсантска рота; старши помощник по учебно-материалната база към учебния отдел; старши методист в учебния отдел и старши преподавател по дисциплината „Инженерна подготовка“; старши преподавател във военна катедра по Автоматизирани системи за управление на войските /АСУВ/; началник отделение в отдел „Професионално и практическо обучение, заместник-началник на катедра „Информатика“ и началник на учебен електронно-изчислителен комплекс в училището; началник на Научен отдел във ВВТУ „Тодор Каблешков“ /1993 г./ и заместник-началник на катедра „Общовойскова и тактико-специална подготовка“ /1997 г./.

От 2000 г. до 2013 г. е доцент в катедра „Транспортно строителство“, ръководител на същата катедра, заместник-ректор по научната и международна дейност на ВТУ „Тодор Каблешков“, от 2013 г.- професор в катедра „Транспортно строителство и съоръжения“

В два последователни мандата 2012-2016 и 2016- 2021 г. е председател на Общото събрание на ВТУ „Тодор Каблешков“

Автор е на два учебника и две учебни пособия. Има публикувани над 80 научни публикации.

Асен Йосифов: „ ...Ерудит, авторитет, професионалист, доказал се през половин век в ПЖИ, ВВТУ и ВТУ и като човек, и в работата си като командир, преподавател, началник на катедра, заместник – ректор и др.

Слънчев и скромен човек с благородно опрощаващо сърце, който обича и да се шегува, с чувство за хумор, умее да проявява и самоирония. Той е живата история на училището от 1972 год. до 2022 год. За него с пълна сила важат думите, че скромният човек е като житният клас. Когато един житен клас има много зърно по него, той е скромен и наведен. Обикновено стърчат тези, които не носят много семена в себе си ...

На по – младите поколения от ВМТ името на професор доктор полковник инж. Руско Вълков сега може – би почти нищо не говори, но в така нареченото Татово време то будеше и емоции – от преклонение, уважение и възхищение, но понякога и до откровена завист и неоснователни упреци ... „



*Курсантският взвод на лейтенант Руско Вълков на посещение в гр. Копривщица*

## **ПОЕТИ, ПИСАТЕЛИ И КОМПОЗИТОРИ СРЕД КУРСАНТИТЕ**

Март 1974 година. Група поети, писатели и композитори, сред които Ламар, Ангел Тодоров, Крум Пенев, Иван Аржентински, Евстати Бурнаски, Орлин Орлинов, Дончо Цончев, Матей Шопкин, Димитър Хинков, Славчо Чамов и др. са поканени на среща с курсантите от ПЖИ „Тодор Каблешков“. Води ги големият приятел на Българската народна армия – Лалю Маринов – Ламар. Роденият през 1898 г. Ламар е участник в Първата и Втората световни войни, главен редактор на списание „Български воин“, написал известните не само в България – стихотворения „Железни икони“ /1927 г./, „Утро над родината“ /1951

г./ и романа „От изгрев до залез“ /1966 г./ Новината за посещението на поетите и писателите в Института бързо обхожда казармените помещения и класните стаи. Курсантите, преподавателите и командирите започват да се подготвят за знаменателната среща. Не е шега, толкова бележити писатели и поети ще гостуват на Института! И сред тях обичаните от всички Ламар, Евстати Бурнаски, Орлин Орлинов, Матей Шопкин и др.!

Дълго очаквания миг настъпва. От малкия автобус слизат скъпите гости на срещата. Ламар и другите се ръкуват сърдечно с началника на Института, с офицери и курсанти, след което той с поглед обхваща плаца, учебните корпуси, спалните блокове и изразява задоволството си.

„Ето това се казва ред! Винаги съм се възхищавал на военните, от тяхното умение да създават красота в казармите. Тук наистина е хубаво. Момчетата пазят много чисто, в София не е така...“ – споделя Ламар.

Групата се отправя към мястото на срещата. Още като прекрачват входа, курсантите стават на крака и бурно ръкопляскаат. Погледите към гостите излъчват обич, бодрост, сила и красота. Творците леко се смуцават. Явно не са очаквали толкова топло посрещане. Ламар повежда колоната в образувалия се шпалир. Качват се на трибуната. Необходимо е малко време да се съвземат. Явно не бяха се срещали с такива млади мъже, в красиви сини военни униформи, които бурно ги аплодират.

Първи думата взема Ламар. Той се обръща към началника на Института и казва:

„Чудя се защо в София няма млади и красиви мъже, а те били събрани тук в Полувисшия железопътен институт. Неповторимо!“



*Среща с поети, писатели и композитори*

На срещата свои произведения, посветени на армията четат Крум Пенев, Ангел Тодоров - „Из моя войнишки бележник“, Иван Аржентински /писател, автор на пиесата „Лейтенант Огнянов“, гл. редактор на Държавно военно издателство/, Евстати Бурнаски /поет, автор на над 30 стихосбирки, „Вечерни теменузи“/, Матей Шопкин /виден поет и преводач, майстор на поетичното слово, създава забележителна лирика/, Орлин Орлинов-автор на „Поема за мъже“, посветена на войните от Железопътни войски и Никола Павлов. Ламар чете най-популярното си стихотворение „Железни икони“, написано в далечната 1927 година. Курсантите слушат с интерес творбите и бурно ръкопляскам.



Поетът Орлин Орлинов

Срещата завършва с подаръци, цветя и радостни възгласи. На изпращане курсантите обграждат творците. Разговарят, искат да се докоснат до тях, да чуят гласовете им от близо. Те се шегуват, снимат се за спомен. Накрая много от тях пишат послания в почетната книга на Института..

ОРЛИН ОРЛИНОВ — ПОЕТ

Лякне страната на розите-  
сватакме страна на коловозите!  
Роза за вас, бойци!  
Лесен за вас!  
А пред коловозите-колежия!  
Орлин Орлинов.

СЛАВКО ЧАКОВ — ПОЕТ

Млади, амални от злато и,  
мед, и чупени рибозодични  
мозурел-здраве и усмивки.  
Славко Чак

РАДИС ПОДНИТЕ — ПОЕТ

Даво ми свидетелств  
ваше и възпитание, за  
да намерица най-субавата  
си носен за иня, които  
сидрозий крофитостий е  
сбраве на Контанция.  
Ради

РАДИС ПОДНИТЕ — ПОЕТ

Можно, във войнишки  
пичели, но всички латини  
ни нитували към радостта,  
и родила краи.  
В Роданице

**ПРЕПОДАВАТЕЛСКИ СЪСТАВ В ПЖИ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“  
КЪМ ЮНИ 1975 г .**

**I. Ръководители на катедри:**

Надежда Илиева

Инж. Иван Милушев

Инж. Димитър Митев

Кирил Цървуланов

Инж. Кольо Семов

Инж. Марин Захариев

Никола Добрев

Инж. Атанас Кювбашиев

Инж. Иван Новаков

Борис Петров

**II. Старши преподаватели:**

инж. София Ненова

Александрия Василева

Божана Георгиева

Гица Бановска

Инж. Венета Минчева

Емилия Грамчева

Лиляна Кулева

Веселина Гюзелева

Мазда Текелиева

Инж. Милка Тодорова

Инж. Цветан Етов

Инж. Стоянка Кръстева

Радка Нейкова

Инж. Димитър Лозанов

Тодор Тодоров

Инж. Кънчо Бончев

Инж. Любен Попов

Инж. Вълчо Чакъров

Инж. Минчо Минчев

Инж. Братован Илиев

Инж. Иван Банков

Инж. Георги Варионов

Инж. Димитър Йовчев

Инж. Кирил Лозанов

Лука Щварц

Инж. Симеон Тасев

Минчо Цоловски

Инж. Пеко Доков

Георги Курков

Инж. Кирил Тодоров

Инж. Павел Гузов

Илия Томов

Атанас Тасев

Инж. Венко Паунов

Инж. Петко Ценов



Инж. Петър Стоянов

Инж. Стефан Гайдаров

Димитър Стамболийски

Петър Ефтимов

**III. Преподаватели:**

инж. Лиляна Маркова

инж. Евгения Аврамова

инж. Атанаска Кръстева

инж. Кънчо Кънчев

инж. Борис Иванов

Тодор Иванов

инж. Симеон Симеонов

Иван Василев

К.т.н. инж. Анзел Стефанов

**IV. Преподаватели по учебна и производствена практика:**

Христо Грънчаров

Христо Картунов

Петър Младенов

Иван Пелов

Марин Илиев

Васил Васев

## ВСЯКА ПРОЛЕТ И ЕСЕН

1978 година. Производственият стаж заема важно място в обучението на курсантите от ПЖИ „Тодор Каблешков“. Всяка есен курсантите от трети курс поемат трудния път на действащите машинисти, ръководители на движението, строителни техници, вагон-ревизори, електро-механици. Разпределени в почти всички жп гари и депа на Стопанско обединение „Български държавни железници“, те започват практическо обучение, работейки като втори лица по специалностите, за които се обучават.



*Практическо обучение на курсантите като втори лица*

Тази практика в обучението продължава повече от половин век. Всяка пролет и есен, в зависимост от времето и годините на обучение в транспортното учебно заведение. В края на лятото на третата година курсантите са готови и на практика да работят в експлоатацията. Получават заслужено и полувисше специално образование, както и свидетелство за правоспособност да управляват мощните дизелови и електрически локомотиви.

Лейтенант Сашо Дойчев е отговорник на група курсанти, които провеждат производствения си стаж в голям железопътен възел. Практически се запознават с експлоатацията и ремонта на локомотивите. От 16 ноември до 1 март се обучават като първи лица помощник машинисти. На практика те управляват локомотивите като втори лица машинисти.

„Всички курсанти се стараят много в усвояването на тънкостите на тази нелека професия – обяснява лейтенант Сашо Дойчев – проявяват интерес към невидяното, изучават сложните машини, питат опитните машинисти и монтьори, будуват по време на дежурствата. Няма нито една неявка, самоотлъчка или нарушение. Като много добри

производственици се изявяват курсантите-сержанти Кольо Петров, Георги Минев, Фидан Фиданов... Помещенията за почивка представляват прекрасни хотелски стаи в ново работническо общежитие. Момчетата се чувстват бодри. Облечени във военните си униформи изглеждат добре сложени, даже красиви...Ето мнението на някои от тях за практическия стаж, като етап от обучението.

Сержант Георги Милев: „Доволен съм много. Има своеобразна романтика, лудо движение, нови срещи с бъдещи колеги, жп гары, красиви населени места по пътя, природни забележителности, които виждаме докато летят влаковите композиции. Особено атрактивно и красиво е нощното пътуване. Безброй светлини, мигащи семафори и красива луна...“



*Производствена практика в БДЖ – диспечерски пункт*

Сержант Цоньо Цонев: „Без стажа ние не можем да станем правоспособни машинисти, а знаем, че без машинисти няма движение на влаковете. Представете си, ако само за 24 часа спрат всички влакове! Какво ще стане? Много сме доволни и благодарни на „по-старите“ машинисти, с които пътуваме заедно...“

Сержант Кольо Петров: „Тук проверяваме теорията с практиката, разбираме какво сме научили в Института и някои неща ги коригираме според практиката. Движението е развитие и ние всеки ден се развиваме като специалисти. Преподавателите в ПЖИ „Тодор Каблешков“ добре ни обучиха, получихме много ценни знания от тях. Това забелязваме, че се оценява от производствениците в депото. И се отличаваме със своите знания в областта на теорията. Изградихме една солидна теоретическа основа и сега като я допълним с практиката, ще станем отлични машинисти. Инженер П. Ценов остави у нас най-много от своя богат опит и отлични знания. Всички го харесваме. Прекрасен преподавател и човек! Ще го помним дълго време, дори за цял живот! За дълго ще остане в съзнанието ни и к.т.н. инж. Г. Стойков. Няма да забравим и интересните и възпитателни лекции от преподавателите

по обществени науки – Павлина Стоянова, Чернева, Ангелова. Но над всички беше Надежда Илиева...

Началникът на депото Георги Тонев прави твърде много за нас. На него дължим отличните битови условия, другарските отношения от страна на машинистите и другите служители. Той винаги откликва на нашите молби и желания и се показва като отличен специалист и възпитател. Той е истинския наставник!...”



*Курсанти от 47-ми випуск на учебна практика по геодезия с преподавател инж. Милка Тодорова*

Георги Тонев – началник на депото:

„Добри момчета са. Как са подбрани такива – все умни, трудолюбиви! Имат отлична теоретична подготовка от Института. А в стажа се изявяват в много добра светлина – възприемчиви, дисциплинирани, културни. Доволен съм от всички и им благодаря за проявеното старание. Ще станат добри машинисти! Чакаме ги...”

О.з. полковник Борис Гюров

Вестник „Магистрали“, бр. 11, 14 март 1978 г.

## ПОЛКОВНИК ЦВЕТАН ЦВЕТКОВ ПАВЛОВ



Цветан Павлов е роден на 25 април 1922 година в село Рашково, Ботевградско. Завършва гимназия в Ботевград, Държавно железопътно училище – специалност „Ръководител по движението и търговска служба“, Висшия икономически институт в Свищов, висш академичен курс във Военна академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург, Русия.

Назначен е в ПЖИ „Тодор Каблешков“ през 1976 година на длъжност – заместник-началник на Института по учебната и производствената практика.

През 1979 година е освободен от офицерска служба и преминава в запаса.

### **156 ГОДИНИ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ В БЪЛГАРИЯ /1866 – 2022 г./**

Не може да се твърди със сигурност, че първата идея за използване на водната пара като двигателна сила е възникнала при наблюдаването на капачето, което подскача над кипналия чайник. Безспорно е обаче, че тя дълги години е предизвиквала умовете на световните учени да сътворят откритие – как една машина може да използва пароотделянето.

Носен от крилетата на мечтите си френския учен Дени Папен през 1690 година прави демонстрация за работа на машина с пара. Неговите опити са последвани и от други учени, които се опитват да жалонират „одисеята“ на бившия чайник. Почти по едно и също време, по въпроса се работи от мнозина учени в различни страни в света.

През 1698 година английския учен Сейвъри получава патент за работа на парна машина. С нейното построяване за нуждите на железниците през 1759

2. се ангажира Джеймс Уат, който изработва една от най-старите парни машини в света. Създадената през 1775 година машина е с мощност 80 конски сили /стари/.

Близко 10 години по-късно, през 1784 година английският инженер Мърдок построява модел за задвижване на лека кола с пара. Тя достига фантастичната за времето скорост 9-13 км/час.

Друг учен - английският минен инженер Ричард Тревитик през 1801 година създава първият пътен локомотив с парен двигател „Пухтящият дявол“, който тегли товар до 10 тона и развива скорост 7-8 км/ч. По-късно построява още един локомотив, който с гордост нарича „Улови ме ако можеш“, без разбира се да си дава сметка, че само след 100 години сравнението на неговия локомотив с бързите му „братовчеди“, ще припомня вица за двете жадни костенурки в оазиса в пустинята.

Тогава този факт е бил неизвестен дори на „бащата на локомотива“ Джордж Стивънсън, който през 1812-1813 г. построява първият търговски парен локомотив. Той е със скромните параметри - мощност 6-7 конски сили и скорост на придвижване 6 км/ч. Доусъвършенстван и развит през 1825 година, с него в Англия се превозват пътници по железниците. И само 5 години по-късно е пусната в експлоатация жп линия Ливърпул – Манчестър.

Тези достижения в Англия се пренасят и в Европа. В Австрия е открита първата железопътна линия, в която се използва животинска тяга /предимно коне/. Това става през 1819 година в участъка Ческе Будейовица – Кершбаум. Линията е построена под ръководството на австрийският професор инженер Франц Антон фон Герстнер, преподавател във Виенската политехника. По тази линия се движи влак теглен от конски впрягове. Четири години по-късно тя е продължена до гр. Линц и дължината ѝ достига 150 км. По протежение на линията има 5 станции /жп гари/, където са се сменяли конете и 48 кантонерски пункта.

Пътническите влакове тръгват всяка сутрин в 5,00 часа от Будейовица и Линц и се срещат в Кершбаум, където пътниците правят едночасова обедна почивка. Общо разстоянието от 150 км се изминава за 14 часа. Във влаковете съществуват 4-ри класи, в зависимост от условията за пътуване.

На 27 септември 1825 година в Англия е открита първата в света железопътна линия за обществено ползване между населените места Стоктън и Дарлингтън, с дължина 19 км и 200 метра.

Бързото разрастване на локомотивостроенето намира подходяща форма на реклама. Дирекцията на железниците в Ливърпул организира състезание между 5 локомотива, които трябва да изминат 48 км при определени условия. От първоначално определените 5, на старта застават три – „Несравнимият“ от Хакуотър, „Новост“ от Брейтуейт и „Ракета“ от Стефенсон. Състезанието се печели от „Ракета“ на Стефенсон, който изминава 48-те км според условията /вагон с 30 пътника и товар/ със

средна скорост 40 км/ч. Това фантастично постижение е наградено от Дирекцията на железниците с 500 английски лири!

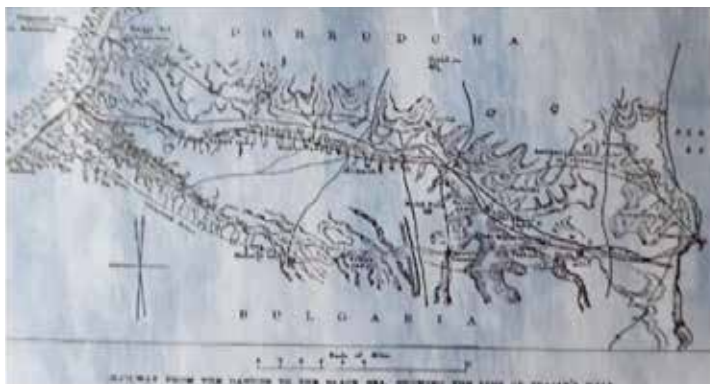
Резултатите от експлоатацията на железопътната линия Стоктън и Дарлингтън стават популярни не само в Англия. И в останалите напреднали страни в Европа започва да се налага мнението, че железницата трябва да се превърне в основно транспортно средство по суша. Световно известният икономист с леви разбирания Карл Маркс нарича железопътния транспорт „тържество на делото на промишлената революция“.

Страните от Балканския полуостров започват да строят железопътни линии много по-късно. В България организирането на тази транспортна дейност преминава през различни перипетии, основна вина за което има османското владичество.



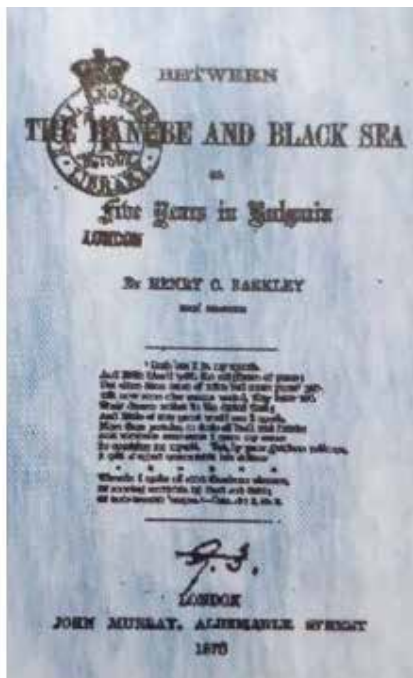
Железопътната мрежа в България през 1880 г.

Първата железопътна линия в днешните български земи е отсечката Русе – Варна. Решение за построяването и е взето през 1861 година. Проектирана от англичанина Хенри Бъркли с главни акционери братята Бъркли. Компанията получава концесия от османското правителство през 1863 г. Построена е от железопътната компания „Уилям Гладстон и братя Бъркли „ с дължина 223 км и открита за движение на 7 ноември 1866 г.



Начертаната от Хенри Бъркли скица на местността, през която е изградена жп линията

Десет години по-късно /1876 г./ в Лондон Хенри Бъркли издава своите записки в книгата „Между Дунав и Черно море, или 5 години в България“.



1876 г. Книгата на Хенри Бъркли „Между Дунав и Черно море, или 5 години в България“



1866 г. Иван Ведър /1827-1898 г./ - първият началник на гара Каспичан

По линията няма изградени прелези, предупредителни знаци и надписи за опасност от преминаващи влакове. За локомотивите нужната вода се пренася с кофи. След привършване на възлицата, за гориво в локомотивите се използва дървен материал, набавян по време на движението по пътя. Вагоните за пътници са много ниски /около 170 см/, без коридори и купета. Липсват рафтове за багаж, тоалетни, вода. Пътуващите в първа и втора класа имат привилегията през зимата да



се отопляват със специални ламаринени цилиндри, пълни с гореща вода. Пътниците събуват обувките, цървулите и пр. и нагряват краката си, поставени върху цилиндрите. Пътуващите в трета класа не ползват това предимство. Водата в цилиндрите се сменя в гарите Разград и Каспичан. Вlakът се оценява като „експресен“ и се движи със скорост 25-30 км/ч.



*Иван Цанев. Първият българин, локомотивен машинист на парен локомотив в депо Русе*

През 1874 година английската компания прехвърля експлоатацията на железниците на дружеството на барон Морис дьо Хириш. В периода 1870 – 1874 г. барон Хириш построява линията Любимец – Белово /200 км/ с отклонение Симеоновград – Нова Загора – Ямбол /109 км/. Железопътните линии в Южна България, собственост на барон Хириш са с дължина 309, 6 км.

До освобождението от турско робство в България са изградени три железопътни линии с обща дължина 532,6 км. Между жп линиите не съществува никаква транспортна връзка, тъй като изграждането им не е продиктувано от стопанските и културните нужди на населението.

Тези три железопътни линии образуват така наречените „Източни железници“, управлявани от дружеството на барон Морис дьо Хириш.

След Освобождението в България се полагат основите на Българските държавни железници. В речта си пред Народното събрание през 1880 г. Петко Каравелов ги определя :

„...Трябва да се направи цяла мрежа на всички линии в цяла България, ако и да не се решава сега коя линия трябва да се направи най-напред и коя по-късно. Освен това да се удовлетворят всички части на България. Правителството мисли да изучи и да моли Народното събрание да му даде пълномощно да изучи и начертае мрежата. Преди всичко мисля,

че за нашата страна ще бъде полезно, ако съединим нашата столица с железници, които ще отиват към Дунава... За това ако се съедини София с Дунава, трябва да се съединят така, щото западните части на България да се съединят с източните. Приблизителното направление на железниците ще бъде: Русчук – Търново – Севлиево до София, през Орханйския балкан или през друго някое място, което ще покажат техническите условия за сгодно, а също пък да се свържат западните части на България – а именно Видин със София. Освен това трябва да мислим, че София ще се съедини с Цариград от тука, а после някои от тук до Солун. Следователно железницата ще върви до Кюстендил и освен това ще върви една линия от Търново Сеймен /Симеоновград/ за Енизагора /Нова Загора/. Това е горе долу мрежата, която мисли правителството...”

Поглеждайки днешната карта на железопътната мрежа в страната, забелязваме с каква далновидност са мислили тогавашните управници на България.

Законът за проектиране и построяване на железопътната мрежа в България за първи път е приет от Народното събрание през декември 1884 г. Той е утвърден с царски Указ № 4 от 31 януари 1885 г. и публикуван в „Държавен вестник“, бр. 14 от 12 февруари 1885 г. В него е записано:

„...Железните пътища в Княжеството са собственост на държавата...”

Този закон става основата, на която след Съединението през 1885 г. да се откупи жп линията Русе – Варна и се започне проектирането, строителството и експлоатацията на жп мрежа в България.

На 11 юли 1888 година към Министерството на финансите се създава първата дирекция на БДЖ с функциониращи два отдела: Експлоатационен за движението, търговската служба и счетоводството и за тракцията, вагонния парк, поддържането на железния път и работилниците.



Инж. Петко Николов – първият директор на БДЖ

*/12.07.1888 -1891 г. и от 1900 до 1902 г./*

С това се поставя началото на Българските държавни железници и на независима политика, както за страната ни, така и за железниците.

Осем години след речта на Петко Каравелов пред Народното събрание, на 23 юни 1888 година е пуснат в експлоатация, построения със собствени средства и български работници железопътния участък Цариброд /Пирот/ - София - Вакарел с дължина 114 км.

Това е първата железопътна линия, построена от българското правителство след освобождението от турско робство!

Този ден 23 юни 1888 година е рождената дата на Българските държавни железници.



*Йосиф Карапиров – първият началник на гара София /12.8.1888 -1894 г./*

Няколко дни по-късно е пусната в експлоатация и отсечката Вакарел – Белово. По този начин е осигурен цялостен железен път от София до Цариград.

До Освобождението в страната са построени 569 километра жп линии /вкл. гаровите коловози/. След откриването в експлоатация на железопътната линия Цариброд - Вакарел, национализирането на жп линията Вакарел – Белово и откупването на построената от братя Бъркли жп линия Русе – Варна, се поставя началото на държавно железопътно стопанство. /Доросиев, И. История на железниците, с. 158/

В края на 1888 година, то разполага с 693 км железопътни линии, по които се движат 28 бр. локомотиви, 92 бр. пътнически вагони с 3438 пътнически места и 639 товарни вагони с вместимост 5619 тона. /Юбилеен сборник 50 години държавни железници 1888 – 1938 г., с.352; Доросиев, И. История на железниците, с. 141,153; Железопътен транспорт в България 1866 – 1983, с.18, 65, 75/

Железниците стават най-голямото предприятие в България и тъй като не разполагат с достатъчно подготвени специалисти се налага да привлекат на работа хора от чужбина – англичани, немци, турци, гърци и др. Големи затруднения създава и ниската грамотност на населението в страната след Освобождението – около 89,2 % е неграмотно и малко грамотно. /Записки по военна статистика на Балканския полуостров, част I-ва, Княжество България/. В страната все още няма учебно заведение, което да подготвя кадри за нуждите на бързо развиващия се железопътен транспорт.



*Георги Бръчков – първият началник на гара Горна Оряховица/1899 – 1906 г./*

През 1904 година Народното събрание гласува закон за построяване на презбалканска линия Търново – Трявна – Борушица – Стара Загора, която е завършена през 1913 г.

Интензивното развитие на промишлеността, ускореното строителство на железопътни линии, пристанища, телеграфо-пощенски станции и трасета, шосейна мрежа и подема в цялостния стопански и културен живот в страната налагат създаване на нови министерства, ведомства или преобразования в съществуващите.

Петото Велико Народно събрание на свое заседание през м. юни 1911 г. взема решение. От 1 януари 1912 година се създава Министерство на железниците, пощите и телеграфите с цел подобряване ръководството на тези звена от икономиката на България. Под това име министерството съществува до 1947 година.

През 1936 година в Българските държавни железници работят 17 751 човека /5200 в гр. София/.

Интересен момент в развитието на железопътното дело в България е строежът и експлоатацията на жп линии с ширина 600 мм./теснолинейни/. Строителството на този тип линии започва през 1916 г. и до 1969 г. същите са закрити /с изключение на жп линията Септември – Добринище/.



От 1922 г. до 2000 г. под различна форма и наименование функционира Държавно железопътно училище, Транспортен техникум, Полувисш железопътен институт и ВНВТУ „Тодор Каблешков“. Това учебно заведение обучава 77 випуска, отлично подготвени и пределно мотивирани специалисти и воюни, които представляват гръбнака на рондия железопътен транспорт.

През 1924 година е внедрена първата механична централизация в железопътния транспорт. След Освобождението през 1878 г. до 1938 г. в страната има изградени и функциониращи 3 368 км железопътни линии. През 1938 година се чества 50-годишнината от създаването на Българските държавни железници. Тържеството е организирано от о.з. полковник Борис Колчев, бивш командир на Железопътния полк и началник на Държавното железопътно училище. В последствие Колчев е назначен за главен директор на железниците и пристанищата и за няколко месеца е министър на железниците, пощите и телеграфите. Трагичната съдба на този заслужил железопътен ръководител е посочена в Първа глава на книгата.

След 1944 година, железопътния транспорт в България продължава да играе основна роля в инфраструктурното развитие на икономиката. През ноември 1949 година правителството приема Постановление, с което се създава първият в транспортния отрасъл Научно-изследователски институт към Министерството на транспорта.

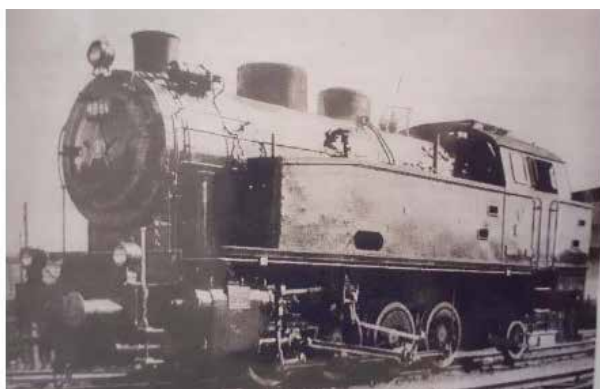
В периода 1952–1954 г. се изгражда гара Русе-разпределителна, гранична

гара с Румъния. На 20 юни 1954 г. се открива железопътен и шосеен мост на река Дунав, свързващ Русе /България/ с Гюргево /Румъния/.

Мостът се строи две години и е с дължина 2 224 метра. На 1 декември 1958 година е въведена в експлоатация жп гара Горна Оряховица-разпределителна.

От 1 април 1953 г. до 31 април 1998 г. в БДЖ се създават и функционират три железопътни управления: София, Горна Оряховица и Пловдив. По-късно се създава и четвърто железопътно управление във Варна. То функционира от 18 юли 1978 г до 31 юли 1997 г.

На 5 септември 1948 година на тържествено събрание в локомотиво-вагонния завод в София е предаден за експлоатация първия парен локомотив, произведен в България /експл. № 48.04, заводски № 0001/



Първият български парен локомотив – 1948 г.

В завода са построени само три машини – 48.04, 48.05 и 48.06. Локомотив 48.04, два месеца след произвеждането му е изпратен на гара Ловеч. На 30 октомври 1948 г. той е в състава на официалния влак от Ловеч до Троян, по-случай откриването на новата жп линия. При преминаването на влака през междинните гари, на една от тях е издигнат плакат с надпис „Влакът за Троян има закъснение – 100 години“. Локомотивен машинист на първият български парен локомотив е Иван Ковачев, завършил Държавното железопътно училище и в последствие – началник на експлоатацията в локомотивно депо София.

През 1973 година всички локомотиви от серията 48 са бракувани и само локомотив 48.04 остава в депо „Васил Марков“ – София. Има предложения към ръководството на Български държавни железници, бракувания локомотив експлоатационен № 48.04 и заводски № 0001 да се запази и предаде като експонат в музея на транспорта в Русе.

От 1953 година насам в системата на БДЖ работи първата жена локомотивен машинист на парен локомотив – Василка Славова Георгиева.



1953 год. - първата жена локомотивен машинист в България

Василка Георгиева е родена на 11 ноември 1932 г. в село Чинтулово, Сливенско. През 1949 г. завършва заводско училище в Бургас и постъпва на работа като фрезист в Димитровград. Любовта ѝ към жп локомотиви я отвежда в Локомотивно депо Стара Загора, където започва работа като огняр. През 1952 година мечтата ѝ започва да се сбъдва и тя завършва 18-месечен курс за локомотивни машинисти в Транспортния техникум в София. В курса се обучават 54 мъже и една жена - тя. Курсът е 10 месеца теория и 8 месеца практическа подготовка. След завършване започва работа като помощник-машинист. Много скоро става и машинист на парен локомотив в депо Стара Загора. Основно ѝ поверяват да вози товарни влакове, като най-големият е с 77 вагона, дължина на влаковата композиция - 700 м и товар 2040 тона.

През 1955 година е избрана за делегат на световния конгрес на мира в гр. Хелзинки, Финландия. Награждавана е с „Орден на труда - сребърен“. След 1982 година работи като машинист в база „Калояновец“ и съхранява спрениите от движение парни локомотиви.

През 1987 г. се пенсионира и живее в гр. Стара Загора. На 11 ноември 2012 г. отбелязва 80-годишнината от рождението си.



Василка Георгиева в парния локомотив през 2013 година

Други знакови събития в историята на Българските държавни железници са: първата електрическа релейна централизация в БДЖ е построена през 1958 година; първият жп прелез с автоматична бариера е пуснат през 1964 г; първият дизелов локомотив е пуснат в движение през 1963 г. и първата електрифицирана жп линия София – Пловдив е предадена за експлоатация на 27 април 1963 г.

Изключително голям е приносът на войните от Бригадата за железопътно и свързочно строителство /1965-1975 г./ /БЖСС/ и Войските на министерството на транспорта /ВМТ/ в извършването на техническата реконструкция и модернизация на железопътния транспорт.

За десет години /от 1966 до 1975 г./ железопътната мрежа в страната се увеличава с 510 км. През 1965 г. тя е 5745 км, а през 1975г. – 6255 км. Бригадата за железопътно и свързочно строителство за този период построява и предава за експлоатация над 400 км нови жп линии и гарови коловози, което е 78% от целия обем строителство. Удвоени са 142 км жп линии, като дялът на БЖСС е 48% /Статистически справочник на НРБ, 1981 г./

Войните - строители изграждат 23 моста с дължина над 500 м, извършват капитален и среден ремонт на над 1000 км железен път, полагат 3627 км телефонни и кабелни мрежи или обобщено предават на българската икономика 244 бр. строителни обекти на стойност 180 млн. лева /по тогавашни цени/. По-важни обекти са: железопътните линии Червен бряг – Златна Панега, Калотина – Станянци, Генерал Тодоров – Петрич, Дулово – Силистра, Златарица – Елена; удвояване на жп линии Темелково – Радомир, Зимница – Карнобат – Айтос, Повеляново – Страшимирово; коловозно развитие на пристанище Варна –запад, Нова маневрена гара – Русе, коловозно развитие на Централна гара София и др.

След създаването на Войските на министерството на транспорта /ВМТ/ през 1974 г. се забелязва значителен ръст в обема на изпълняваните транспортни задачи. За пример ще посочим само периода 1981 – 1985 г.

ВМТ извършват следните видове дейности: удвояване и електрификация на 223 км железопътни линии по-важни от които: София – Пловдив– Зимница, София – Горна Оряховица – Варна; реконструирани и модернизирани - над 2760 км жп линии; построени са над 20 км автомобилни магистрали /Хемус, Тракия/; изградени са 20 големи жп и автомобилни моста с обща дължина 1800 м; преустроени и новоизградени са 45 железопътни гари и жп спирки; изкопани и извозени - над 25 млн. куб. м. земна и скална маса и много др.

Развитие претърпяват и Българските държавни железници. През 1972 година в движение са пуснати 216 бр. съвременни пътнически вагони, 1940 бр. товарни вагони /с двуосово изчисление/, 10 бр. маневрени



дизелови локомотиви и нова пратка магистрални дизелови локомотиви /внос от СССР/. До края на 1975 година българските заводи за жп машини предават за експлоатация 12 000 вагони за различни товари и 750 бр. вагони за превоз на пътници. Всичко това е дело на вагонния завод „Андрей Жданов“ – Дряново. За първи път в страната в експлоатация са пуснати и произведени в железопътен завод „Червено знаме“ вагони-контейнеровози /10, 20, 30 и 40 тона товароподемност/.

На 14 ноември 1978 година е открита за редовна експлоатация фериботната връзка между градовете Варна /България/ и Иличовск /СССР/. Още от 9 декември същата година започват да се осъществяват превози на товари, изпълнявани от специализирани двупалубни /за жп вагони и автомобили/ фериботни кораби, два от България /“Героите на Шипка“ и „Героите на Плевен“/ и два от СССР /“Героите на Одеса“ и „Героите на Севастопол“/. Товароподемността на всеки кораб е 13084 тона и вместимост на 108 товарни вагони. Морската линия между двата града е с дължина 550 км.

През 80-те години на ХХ-ти век ЖП транспорта в България разполага с -

Подвижен жп състав:

- Парни локомотиви за влакова и маневрена дейност – 782 бр. /в периода 1962-1979 г. са заменени с електрически и дизелови локомотиви/;
- Дизелови локомотиви от сериите 04, 06, 07, 46, 51 и 52 – 646 бр.;
- Електрически локомотиви от сериите 41, 42, 43, 44 и 45 – 380 бр. /доставени основно от Чехословакия;
- Дизелови моторни влакове – 29 бр.;
- Електро-моторни влакове от серията 32/ЕМВ/ – 89 бр.;
- Собствен товарен вагонен парк – 40 000 бр.;
- Осъществен превоз на товари – 90 млн. тона годишно;
- Осъществен превоз на пътници – 80 млн. годишно;
- Персонал обслужващ БДЖ – около 100 000 човека.

На 19 септември 1998 година генералният директор на Национална компания „Български държавни железници“ инж. Владимир Дунчев, организира честване на 110-та годишнина от създаването на железопътния транспорт в България. Тържеството започва с откриване на фундамент, на който е поставен парен локомотив серия 47.05, /Тм-3-0-14/, № 2133, произведен през 1900 година в J. A. MaffeiG – Munchen.



Парен локомотив, изложен на Централна гара София

На 14 юни 2013 година официално е открит построен от България и Румъния „Дунав мост – 2“ между градовете Видин и Калафат. Мостът е с дължина 1971 метра. На 10 май 2014 г. в 12,25 ч. по него преминава първия пътнически влак Видин – Калафат.



„Дунав мост 2“, свързващ България и Румъния при Видин и Калафат

Вече 134 години /към 2022 г./ Българските държавни железници се явяват основен фактор за развитие на икономиката на България. Със своите 6517 км железопътни линии /2907 км единични, 1978 км двойни, 2861 км електрифицирани/, 125 км теснолинейни линии/760 мм/, жп тунели – 186 бр. с обща дължина 47,5 км, жп мостове – 976 бр. с обща дължина 41,9 км, 777 бр. жп прелези и средна гъстота на жп мрежата 59,25 км на 1000 кв. м територия, те продължават да бъдат гръбнака на инфраструктурата на страната, позволяваща да се превозват хора и товари в мирно и военно време.

Хрониката на развитието и усъвършенстването на железопътния транспорт ще бъде продължена с годините и стремителното движение напред ще продължи.

Честит празник, колеги, железничари от БДЖ и воители от бившите Железопътни войски, Войските на Министерството на транспорта, ВВТУ „Тодор Каблешков“ и преподаватели и студенти от ВТУ „Тодор Каблешков“.

Бъдете благословени !

О.з. Асен Йосифов и о. з. инж.Тодор Тодоров

**ПРИЯТЕЛ, ДОВЕРЕНИК, УЧИТЕЛ ПО МЪДРОСТ.  
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР АКАДЕМИК ДОКТОР  
ИНЖ. ХРИСТИН КИРИЛОВ ХРИСТОВ**

/ОТ КУРСАНТ ДО ГЕНЕРАЛ-МАЙОР/



Христин Христов е роден на 16 ноември 1946 година в гр. Перник. Средното си образование завършва в 27-ма политехническа гимназия в град София. През 1964 година е приет в Полувисшият железопътен институт в специалността „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“. Обучава се и отбива военната си служба във 2-ри курсантски взвод на 9-та курсантска рота. Първият му командир на взвод е лейтенант Петър Първанов, командир на рота – капитан Венцислав Кехайов и командир на батальон капитан Цветан Тодоров. Длъжността старшина на курсантската рота изпълнява курсант-сержант Любомир Тошков /достигнал до началник щаб на ВВВТУ „Тодор Каблешков“/, а старшина на курсантския батальон е кадровия старшина Димитър Ярев.

През втората година на обучението и военната служба курсант-младши сержант Христин Христов е назначен за командир на отделение, при младите курсанти от следващия випуск, а по-късно е определен за помощник командир на взвод. Командир на взвода е лейтенант Илия Шапаров, а на курсантската рота майор Венцислав Кехайов.



*Командирите на отделения във взвода на лейтенант Илия Шапаров - младши сержантите Иван Иванов, Христин Христов и Георги Кръстев*

През 1965 година се включва в създадения по инициатива и под ръководството на инструктора по физическата подготовка на ПЖИ старши лейтенант Витанов отбор по бокс, който през 1966 година на спартакиадата на Военните учебни заведения завоюва първо място. В последствие състезателите от отбора представят физкултурно дружество „Локомотив“ София.

След завършване на Института, Христин Христов е произведен в офицерско звание и е назначен за командир на взвод в ротата на майор Венцислав Кехайов.



*Младши лейтенант Христин Христов*

Взводни командири в ротата на майор Кехайов са: лейтенант Петър Първанов – 1-ви курсантски взвод; младши лейтенант Христин Христов – 2-ри курсантски взвод; лейтенант Васил Велков – 3-ти курсантски взвод; лейтенант Любомир Тошков – 4-ти курсантски взвод; старшина школьник Крум Йотов – 5-ти курсантски взвод и старшина на ротата е старшина Димитър Ярев.

Няколко добри гуми за старшина Димитър Ярев – „майка“ на ротата. Много не говореше, но работеше. Спалните помещения подредени и излъскани, тоалетните – хлорирани, навсякъде чистота и войскови ред. Нямаше курсант със скъсан шинел, с износени и пробити чепици, или пък неподстриган и мръсен. Курсантските легла с изтупани одеяла и с бели чаршафи и калъфки.

Стоеше много близо до подчинените си, подобно на котката до котенцата си.

На него принадлежи прословутата реплика „Курсантът може с ум и да не блести, но с обувките – трябва!“



*Старшина Димитър Ярев / в средата / - знаменосец на бойното знаме на Института*

Офицерската служба на Христин Христов преминава напрегнато и е съпроводена с редица успехи и грешки. Успехите му са повече и през 1968 година получава първото си отличие. Лично министърът на транспорта Марин Вачков /12.3.1966–6.10.1969 г./ му връчва новоучредената награда „Отличник на Железопътни войски“



*Лейтенант Христин Христов връчва оръжието на младите курсанти от неговия взвод - /46-ти випуск/*

За системно постигане на добри резултати от командвания от него курсантски взвод, през 1970 година му е разрешено предсрочно да кандидатства за обучение във Военната академия „Тил и транспорт“ в град Ленинград /Санкт Петербург/. Приет е и от 1970 до 1974 г. се обучава в специалността „Строителство и възстановяване на пътища за съобщения на театъра на военните действия“.



*Класното отделение през 1971 година. С началника на факултета генерал Симеонов, началникът на българската национална група полковник Иванов М.А. и офицерите от Войско Польское*

Успешно завършва академията през 1974 година. Удостоен е да присъства и представлява завършилите военни академици в град Ленинград офицери от България на приема, който дава министъра на отбраната на Съветския съюз.

Със Заповед на министъра на транспорта през 1974 година старши лейтенант инж. Христин Христов е назначен за заместник-командир на строителен батальон в 3-ти полк на Бригадата за железопътно и

свързочно строителство. Полкът е дислоциран в град Русе с командир полковник Стоил Иванов Стоилов. Батальонът, чийто заместник-командир, той и главен инженер е Христин Христов е дислоциран в град Силистра със задачата осигуряване пуск на новата жп линия Дулово – Силистра. Обектът, който се изпълнява е от национално значение.

На 1 март 1975 година Христин Христов е назначен за командир на строителен железопътен батальон с местостоянка жп гара Телиш. Командването от него батальон изгражда първия участък от обект „Удвояване и електрификация на жп линията Мездра – Горна Оряховица – Варна“, в отсечката от гара Хумата до гара Телиш, а в последствие в участъка Телиш-Горен Дъбник. За добрата му командирска и организаторска работа на този обект е награден с „Орден на труда“ – златен.

В края на 1977 година в ПЖИ „Тодор Каблешков“ е обявен конкурс за преподавател по дисциплината „Възстановяване на железопътните линии, свързки и СЦБ“. Капитан инж. Христин Христов се явява и печели конкурса. Така на 28 януари 1978 г. заедно с капитан инж. Тодор Соколов, спечелил конкурса за преподавател по дисциплината „Експлоатация на железопътния транспорт във военно време“ се представят на началника на училището генерал-майор Григор Жотев в качеството на преподаватели във военната катедра.

Към този момент военната катедра е подчинена на заместник - началникът на ПЖИ по строевата част полковник Кръстю Савов. Началник на катедрата е полковник Станчо Стефанов Алеков.

Вкатедратасеводятдведисциплини: „Експлоатациянажелезопътния транспорт във военно време“, лекциите четат полковник Станчо Алеков и капитан инж. Тодор Соколов, и дисциплината „Възстановяване на железопътните линии, свързки и СЦБ“, лекциите четат капитан инж. Христин Христов. Занятията по тази дисциплина до този момент са провеждани от ротните командири на ротите, в които са класните отделения обучаващи се по специалностите „Строителство на железните пътища“ и „Автоматика и телемеханика на железопътния транспорт“ под методическото ръководство на полковник Алеков. Занятията се провеждат в кабинета по възстановяване на железните пътища, свързки и СЦБ. Кабинетът е добре оборудван с макети на военновременна техника и имуществото за възстановяване на жп линии, но лекционна база отсъства.

Постепенно се изгражда лекционната база и се повишава авторитета на дисциплината и преподавателя. Съществена роля за това изиграват полковник Станчо Алеков, който с изключителен такт и почти бащинска загриженост въвежда подчинените си в новата им задача.



Делегация от Република Монголия в кабинета по „Възстановяване на жп линии, свързки и СЦБ“

Допълнително напрежение създава обстоятелството, че на обучение в института пристига група офицери и сержанти от Република Куба. Да се проведе качествено подготовката им е равнозначно да се защити престижа на ПЖИ „Тодор Каблешков“.

На катедрен съвет в присъствието на заместник началника на ПЖИ, полковник Кръстю Савов, началникът на катедрата полковник Станчо Алеков поставя задачата да се обнови кабинета по възстановяване на железопътните линии и да се изгради нов кабинет по дисциплината „Експлоатация на железопътния транспорт във военно време“.

Посетени са водещите учебни заведения и предимно военните училища, разработени са проекти и след утвърждаването им от генерал майор Григор Жотев и при активното съдействие на полковник Кръстю Савов в кратък срок задачата е изпълнена.

Впоследствие на катедрата е възложено да провежда теоретическата част на дисциплината „Инженерна подготовка“. Лекциите чете майор инж. Хрустин Христов.

Значително се повишава нивото на подготовка на курсантите от специалността „Строителство на железните пътища“ след като по искане на ръководството на ПЖИ, командването на Войските на министерството на транспорта (ВМТ) предоставя базата за съхраняване на военновременно имущество, намираща се на гара Михалци-Стамболово за провеждане на летен лагер.

По време на 10 дневния лагер се провеждат практически занятия по сглобяване и разглобяване на конструкции на временни и краткосрочни железопътни мостове. Лагерът завършва с тридневно тактико-специално учение по монтажа над река Росица на временен или краткосрочен железопътен мост. За началник на лагера е назначаван майор инж. Хрустин Христов.

Една от основните цели на младия преподавател е развитието му като научен работник, което може да се постигне само и единствено



със защита на дисертационен труд. Този стремеж се реализира като на 1 септември 1982 година след успешно сдаване на изпитите за кандидатски минимум е зачислен за адюнкт /преподавател пишец дисертация/ в катедрата „Управление на железопътните войски“ във ВА „Тил и транспорт“ в Русия. Темата на дисертационния труд е „Методика за определяне местоположението на пункта за управление на железопътна бригада при възстановяване на бригаден участък от железопътната мрежа на фронта“

Освен работата по преподаването и дисертационния труд, майор инж. Христин Христов участва в колективи, формирани от преподаватели във факултета, за проучване и обосноваване на проблеми, свързани с развитието на теорията и тактиката за използване на железопътните войски и приложни теми по задание на командването на Железопътните войски на Съветския съюз.

Тази негова активна дейност дава основание, през 1996 година да бъде поканен и приет за действителен член на Академията по транспорта на Руската федерация, а в последствие след 2002 г. да бъде избран за член и на Международната академия по транспорта.



*Санкт Петербург 1996 год. Председателят на Академията по транспорта на РФ връчва дипломата за „Действителен член-с научно звание академик“ на генерал- майор инж. Христин Христов*

На 17 май 1985 година дисертацията успешно е защитена и му е присъдена научната степен „Кандидат на военните науки“ /в последствие трансформирана в „доктор“/.

След успешно положени квалификационни изпити Христин Христов получава диплом и квалификация „Военен преводач по руски език“.

След завръщането му в България, със Заповед на министъра на транспорта, инж. Христин Христов е назначен за началник щаба на Първа железопътна бригада с командир подполковник инж. Николай Вукадинов. Службата му в Първа бригада приключва през месец януари 1988 г. когато заема длъжността заместник-началник на направление „Специални дейности“ в Министерството на транспорта с началник

полковник инж. Атанас Атанасов /възпитаник на първия военен випуск на ПЖИ/.

Годините, в които служи в Министерството на транспорта са от изключително значение за по-нататъшното му кариерно развитие. Започва работа във високо държавно ведомство, с установени правила различни от военните, в непозната и огромна обществена среда. Тук получава неоченима помощ от полковник инж. Атанас Атанасов за бърза адаптация в тази сложна обстановка. Отдава му се възможността да върши това, за което години се е готвил във Военната академия. След преминаването на полковник инж. Атанасов в резерва, със Заповед на министъра на транспорта Кирил Ерменков полковник инж. доктор Христин Христов е назначен за началник на направлението, което в последствие се трансформира в управление.

През месец март 1994 година с Указ на президента на Република България на полк. инж. доктор Христин Христов е присвоено генералско звание и назначен за началник на Войските на Министерството на транспорта.

През месец септември 1994 година е избран за член на академичния съвет на ВНВТУ.



11 октомври 1994 год. Село Гиновци, Република Северна Македония. Официално откриване на строителството на жп линията Скопие –София /участък Беляковци –Деве Баир -56 км –първа копка/. Състав на българската делегация: инж. Кирил Ерменков – министър на транспорта, инж. Стамен Стаменов –генерален директор на БДЖ, генерал – майор инж. Христин Христов – началник на ВМТ

За първи път командването на ВМТ е съставено главно от офицери, завършили и служили в ПЖИ и ВВТУ и преминали през службата в Транспортни войски.



Първи Заместник-началник на ВМТ-полковник инж. Йордан Аврамов. До 1971 год. командир на рота в ПЖИ.



Началник на щаба – полковник инж.Тодор Соколов. Завършил ПЖИ 42-ри випуск



Заместник-началник на ВМТ по строителството, полковник инж. Николай Вукадинов. Завършил ПЖИ41-ри випуск



Заместник-началник на ВМТ по техническата част полк. Върбан Върбанов.Завършил ПЖИ 43-ти випуск



Заместник-началник на ВМТ началник на тила полк. Петър Първанов. До 1971 год. командир на рота в ПЖИ.



Зам.началник на ВМТ по иконом. въпроси, полк. Тодор Тодоров

През 1995 година е избран за член на управителния съвет на ПФК „Локомотив“ София и за председател на секцията по джудо в Железничарския спортен клуб. Воденият от него представителен отбор на клуба през месец октомври 1995 година заема второто място на Европейското железничарско първенство по джудо, проведено в град Намюр-Белгия.

В периода декември 1996 – февруари 1997 г. във връзка с привеждане в съответствие с новия Закон за отбраната и Въоръжените сили, членовете на командването на ВМТ завършват семестриално курс в Академията на Генералния щаб на Руската федерация.

От 1998 година генерал-майор, академик, доктор, инженер Христин Христов е освободен от военна служба и преминава в запаса.

Започва работа в частния сектор на българската икономика. До 2001 година е директор по внедряването на нови технологии във фирма „Евростар трейдинг“, след което през периода 2001-2002 година чете лекции на хонорар във ВТУ и съвместно с бившия началник на Военната катедра, а в този период преподавател по дисциплината „Възстановяване на железните пътища“ оз. полковник инж. Неделчо Неделчев разработват програма за магистратура по дисциплината „Безопасност на държавата“. От 2003 до 2010 г. е управител на „Транстрой Автоматика и монтаж“ ООД.

Създава собствена фирма „СТ-21 България“ ЕООД, с предмет на дейност трансфер на технологии, разсекретени по линия на конверсията от няколко военни научно-изследователски института в Руската федерация.

От края на 2010 година прекратява активната си трудова дейност и се занимава предимно с обществена. Заместник - председател е на земляческото дружество „Руй“ в град София, председател е на сдружението с нестопанска цел „Врабча-2008“, с което активно участва в организираният от община Трън референдум за мините за добив на злато, участва в обновяването на паметници на загиналите във войните и много други мероприятия.



## ДА ПРАВИШ ТОВА, КОЕТО НАЙ – МНОГО ХАРЕСВАШ

### ПОЛКОВНИК СВЕТОСЛАВ СТЕФАНОВ ГАГОВ

Първенец на специалност „Поддържане, строителство и възстановяване на железопътни линии“ - випуск „Дравски-75“



Светослав Гагов е роден на 9 март 1954 г. в Пазарджик. Завършва - Техникум по индустриална химия през 1972 г.; Полувисш железопътен институт - специалност „Поддържане, строителство и възстановяване на железопътни линии“; ВВТУ „Тодор Каблешков“ и Военна академия „Г. С. Раковски“. Служи във Войските на Министерството на транспорта от 1976 до 1988 г. От 1988 година е асистент и главен асистент в катедра „Хуманитарни науки“ във ВВТУ „Тодор Каблешков“. Специализира редовна магистратура по „Психология и връзки с обществеността“. Взема участие в работна група по издаване на учебник и учебно пособие по „Политология“. Автор е на 65 публикации във ВНУ „Васил Левски“, Велико Търново, Софийски университет „Св. Климент Охридски“ и други висши учебни заведения.

Полковник Светослав Гагов: „Като преподавател имам задачи, които се стремя да свърша добре. Всеки от нас в катедрата е сплав от знания, светлина, доброта, любов към професията и непрестанен стремеж към развитие и усъвършенстване. Но не само това. Естеството на нашата преподавателска дейност понякога е свързано и с пропуски и дори съмнения в достоверността на това ,което преподаваме...Зависи много коя страна от цялата тази съвкупност ще вземе връх...

В моите колеги и курсанти се стремя да виждам доброто, въпреки, че в някой съм съзирал колебание и съмнение, понякога и несъгласие. Но като обърна погледа си към тяхната светла страна, към техните положителни качества в характера и постижения, нещата идват на мястото си... Убеден съм, че всеки от нас има някакво дарование, което кара другите да го уважават и да се чувстват спокойни, уравновесени и успешни. Вярната посока за мен е тази, при която плодовете на таланта на преподавателя са в полза на обучаемите, а не работят срещу тях...

И още нещо. Бистротата на ума си, преподавателя може да поддържа само, като го изчисти най-напред от отровите на съвременната цивилизация-завистта, кариеризма, злобата, нетърпението, черногледството, омразата. И чак след това, като постоянно тренира ума си с усилена работа и самоусъвършенстване- всеки на своето поприще..“

Асен Йосифов: „ Моят колега ,приятел и добър събеседник о. з. полковник Светослав Гагов винаги ме впечатлявал с любознателността си, с ведрото си настроение и чувство за хумор, със силата на духа ,с позитивизма и професионализма, които е успял да запази, въпреки изпитанията, през които е преминал.

Тази положителна настройка безспорно влияе благотворно и на визията му. Само това е начина човек да се пази през годините и да не остарява неестетично. И оптимизъм в действие :„Няма начин днес да не е по- добре от вчера... !“ Така с усмивка и ведро настроение започва всеки нов ден Светослав Гагов...



*Полковник Светослав Гагов със своя син – възпитаник на ВВТУ „Тодор Каблешков“*

### **ВИПУСК „БЛАГОЕВСКИ – 79“**

Дни преди тържественото провеждане на випускния акт на курсантите от 54-ти випуск и патронния празник на Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“, /1979 г./ генерал-майор Григор Жотев споделя:

„...Решението на командването на учебното заведение е през тази

1979 година, випускният акт да се проведе в град Баня, а патронния празник - в гр. София. Официалната част на тържеството - на централния площад на града и пред къщата на Димитър Благоев - „Дядото“. И не може да не ме радва факта, че тази година 54-ти випуск ще носи името на Благоев - „Благоевски -79“ випуск. На 16 юни 1979 година се навършват 123 г. от рождението на Димитър Благоев. Така, че тази година нашият патронен празник ще има всъщност двоен смисъл - озарен от величието на Тодор Каблешков, той съвсем естествено се свързва с един друг голям българин, чийто живот и дейност осмисля големите революционни преобразования в нашата родина, въплътени от делото и идеите на първоучителя Благоев.

Всъщност, всяка година Институтът изживява своя двоен празник. Тъкмо поради тази причина само ние си знаем, колко е трудна работата по подготовката, да свържем миналото с настоящето. Тези двойни празници за Института започнаха преди десетина години. Естествено беше да започнем от гр. Копривщица - родното място на Тодор Каблешков. Градът, в който е гръмнала първата пушка на Априлското въстание и е написано историческото „Кърваво писмо“. Тогава випуска го нарекохме „Каблешковски“. Ние знаем, че всеки наш випускник е каблешковски...

После се заредиха випуските „Дравски“, „Априлски“, „Шипченски“, „Освобожденски“ и много други. Наричаха се така заради честване на паметни годишнини.

Най - трудното, в същото време и най - отговорното в нашата работа е да създадем специалисти и достойни воители на България. Това е отговорна и дяволски трудна работа. На мене, като военен човек и началник, по ми е лесно да говоря, да оценявам и да давам заслуженото на нашите чудесни преподаватели, без чието вдъхновение в работата, ние не бихме били толкова авторитетно учебно учреждение. И тук искам веднага да посоча някои имена: Никола Добрев, Марин Захариев, Петко Ценов, Илия Томов, Венета Минчева и много други... На 9 юни 1978 година министърът на народната отбрана армейски генерал Добри Джурев при посещението си в Института написа в почетната книга:

„...Традициите са нещо като корените на дървото. Колкото са по-дълбоки, по-яки, толкова повече се извисява то. Така е и с всяка бойна част, всяко военно учреждение. Институтът с право се гордее със своите традиции. Но традициите трябва непрекъснато да се обогатяват, да се умножават. Ние с удовлетворение отбелязваме, че професорско-преподавателският и слушателският състав не желят сили и време за изпълнението на поставените им задачи и по такъв начин продължават делото на своите предшественици...

Пожелавам им още по големи успехи ...!



*Министърът на отбраната армейски генерал Добри Джуров на посещение в Института. Заг него е полковник Печо Дечев.*

...14 юни 1979 година. Рождената дата на Димитър Благоев. Курсантите от 54-ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“ ще запомнят тази дата за цял живот. На този ден от 20,00 часа на централния площад в град Банкя, където преди 60 години са отеквали стъпките на „Дядото“, се провежда тържествен ритуал по случай връчването на дипломите на випускниците-курсанти.

На тържеството са поканени да присъстват – министъра на транспорта Васил Цанов, заместник-министрите на транспорта инж. Величко Величков и Стоил Фердов, началникът на Войските на министерството на транспорта- генерал-майор Митю Кисъв, представители на СО „БДЖ“, офицери от ВМТ, офицери и преподаватели от ПЖИ „Тодор Каблешков“, роднини и близки на курсантите, много граждани.

С мощно „Ура“ и с трепетно вълнение курсантите-випускници посрещат знамената - ветерани от войните. След три години на упорит труд над науката, с младежко дръзновение, воинско мъжество и другарство, доблест и воинска чест, те се разделят с Института, с неговото бойно знаме и поемат по не лекия път на железничаря





16.06.1979 г. Знамената-ветерани и бойното знаме на

ПЖИ „Т. Каблешков“

В тържествено и вдъхновено слово началникът на Института генерал-майор Григор Жотев акцентира на главните моменти от дейността на випускниците и дава висока оценка на 54-ти випуск, завършил държавните изпити със среден успех много добър 4,57. Гордост на Института е младши лейтенант Кирил Сергиев – първенец на випуска, както и младши лейтенантите Вълчо Карчев, Иван Дечев, Георги Гедиков, Божидар Петков, Ивайло Тодоров и Марио Савов – първенци на отделните специалности.

Над 400 курсанти-випускници ентусиазирано работят в младежките научни кръжоци, като много техни разработки по научни теми и експонати участват в националните прегледи на ТНТМ, за които получават високи правителствени отличия /златни значки, грамоти и др./. Съществен е приносът на курсантите-випускници в осъвременяването на учебно-материалната база на Института, изграждането на младежкия клуб „Петър Атларски“, както и в постигането на отлични резултати на Петия републикански фестивал на художествената самодейност.

Със Заповед на министъра на транспорта 54-ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“ е обявен за випуск „Благовевски -79“. Прочетени са заповеди на министъра на транспорта и командващия ВМТ за награждаване на отличниците и първенците на специалности.

Настъпва най-важният момент на тържеството – връчване на наградите и дипломите на завършилите Института. Младите железопътни специалисти получават тържествено своя нов пътен лист за живота. Възмъжали и укрепнали, с натрупани знания, с присъщото за младите хора упорство и дръзновение, те заемат своето достойно място в Националния транспортен комплекс и Войските на министерството на транспорта.



*Заместник-министърът на транспорта инж. Величко Величков, началникът на ВМТ генерал – лейтенант Митю Кисъов и началникът на ПЖИ генерал – майор Григор Жотев връчват дипломите на курсантите*

От името на министъра на транспорта и командването на ВМТ генерал-майор Митю Кисъов поздравява випускниците с успешното завършване на Института:

„...Родният транспорт ви очаква! Обичайте и пазете достойнствата на вашата прекрасна професия! Служете честно на нашата родина и без остатък отдавайте силите си за изпълнение на големите задачи, които стоят пред Вас!... Институтът е добре известен и в цялата страна, тъй като вече четири десетилетия учи и възпитава синовете на България. Към 1979 година над 20 000 младежи и девойки преминават през неговите учебни кабинети и лаборатории и поемат по пътищата на родината. Никога не забравяйте, че кадрите, подготвени в Института са гръбнакът на железопътния транспорт и на ВМТ. Много от тях са ръководители от висок ранг и работят с творчески размах...“

/в. „Магистрали“, бр. 24, 14 юни 1979 г./

Първенецът на випуска младши лейтенант Кирил Сергиев отговаря на приветствията и връчва рапорт-обещание от випускниците на министъра на транспорта Васил Цанов.

На следващият ден в зала „Георги Кирков“ на партийния дом в София се провежда тържествено събрание по случай патронния празник на Полувисшия железопътен институт. Присъстващите командири, преподаватели и курсанти, озарени от величествения подвиг и героичното дело на пламенния революционер и един от апостолите на Априлското въстание – Тодор Каблешков, отдават заслужена почит и признателност на своя патрон. Младежки самодейни колективи от Института, лауреати на Петия републикански фестивал на

художествената самодейност, изнасят богата концертна програма пред присъстващите.

На 16 юни – денят, в който се навършват 103 години от смъртта на Тодор Каблешков, в района на Института тържествата продължават. Положени са венци и много цветя пред бюст-паметника на Каблешков, паметните плочи на загиналите антифашисти Петър Атларски и Слави Костадинов в района на Института и пред Паметника на неизвестния воин Провеждат се вълнуващи срещи с ветерани железничари и спортни състезания.

### **ДУМИ СРЕЩУ ЗАБРАВАТА ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТ МИТЮ РАШКОВ КИСЪОВ**



*Генерал-лейтенант Митю Кисъов – началник на  
Войските на Министерството на транспорта /1974 – 1992 год./*

Митю Кисъов е роден на 19 юни 1926 година в село Маноя, Дряновско. Завършва средно техническо училище, ВНВУ „Васил Левски“ в гр. Свищов, ВА „Г. С. Раковски“ /1955 г./, висш едногодишен курс във Военно-инженерна академия „Куйбишев“ – Москва, шестмесечен курс във Военна академия „Тил и транспорт“ – Санкт Петербург.

Първо офицерско звание получава на 1 май 1949 година и е назначен за командир на взвод във военното училище в гр. Свищов. Преминава през всички длъжности /командир на рота, командир на батальон, началник щаб на полк, командир на полк/ до 1963 година. В периода 1963 – 1972 година служи на различни длъжности в Министерството на народната отбрана.

През 1972 година е назначен за началник щаб на Строителни войски. Две години по-късно през 1974 г. с Указ на Държавния съвет е назначен за началник на Войските на Министерството на транспорта.

Удостоен е със званието „Герой на социалистическия труд“ и е награждаван с десетки ордени и медали.

През 1992 година е освободен от военна служба и преминава в запаса.

Едва ли има офицер, преподавател, сержант, курсант, войник, служител и работник от Войските, който да не е виждал отблизо и да не познава началника на Войските на Министерството на транспорта...

Година наред той буквално всеки ден е сред войските колективи - в ПЖИ и ВНВТУ „Тодор Каблешков, на строителните обекти, на подновяването на железния път и в коя ли не трудна битка.

Къде ли не е правил срещи и оперативки с командири, преподаватели инженери, техници и работници. С кого ли не е разговарял? Помнят го от строителството на Фериботния комплекс Варна-Иличовск, на двояната железопътна линия в отсечката Малка поляна- Българово, в траншеята край гара Михайлово, на Синьо бърдо и Струпец, на Роман, Попово и Търговище и високо горе на гара Кръстец. И навсякъде се чува неговия съвет: дава препоръки, строг и внимателен, принципен и неотстъпчив, за да върви работата по-добре и по-бързо. Пута нахранени ли са войниците, вкухва от тяхната гозба, изисква да не се жалят средства и време за подобряване бита на курсанта, войника, преподавателя и офицера.

И вървят курсантските и войнишките колони след своя командващ, крачат по стоманените коловози огромни строителни машини, забиват челюсти багери и булдозери, стараят се офицерите, преподавателите, курсантите и войниците да дадат колкото се може повече от своите млади сили за възхода на родината, за да има тя модерен железопътен транспорт, експресни и бързи влакове, дълги ешелони, натоварени с плодовете на народния труд...

Асен Йосифов: „Контактите ми с него бяха едно преживяване, едно удоволствие, докосване до историята, до значими за министерството на транспорта и Войските събития. Той е пример за отговорност, за достойнство и истинско родолюбие. За него мога да разказвам много, дори и книга да се напише. Много бяха и срещите ни – особено в железопътната отсечка Търговище – Шумен /1983- 1986 год. / и като депутат във последното Велико народно събрание. Понякога и твърде неприятни. Но такава беше службата във Войските на Министерството на транспорта. Впечатленията и поуците са за цял живот. Те са уроци за живота. Благодарен съм за неговите уроци ! ...“

## ПЕТИ РЕПУБЛИКАНСКИ ФЕСТИВАЛ НА ХУДОЖЕСТВЕНАТА САМОДЕЙНОСТ



О.з. подполковник Генчо Генчев

Служи в Полувисшия железопътен институт и ВНВТУ „Тодор Каблешков“ от 15 октомври 1980 год. до 31 август 1992 год. последователно като заместник - командир на първи курсантски батальон, инструктор по културно-просветната дейност, старши инструктор по пропаганда и агитация, заместник-началник на отделите за възпитателна работа и морално-психическа подготовка и ВРИД преподавател в катедра „Обществени науки“...

Художествената самодейност в Полувисшият железопътен институт е особено популярно занимание сред курсантите. В изградените художествени колективи по различните видове изкуство, ежедневно кипи неуморен труд. В репетиционните зали се синхронизират песните, танците, художественото слово, търси се усъвършенстване на изпълненията от участниците. Амбициите на курсантите са големи, искат да заемат първите места при всеки конкурс.

...Звънецът известява за край на учебните часове и хористите, оставили записките и чертежите се отправят към репетиционната зала. Всичко започва с леко „разпяване“ и подготовка на гласа за по сериозно натоварване. В началото на груповото пеене гласовете са неуверени, а понякога и фалшиви. С повторенията на отделни елементи от песента, гласовете на курсантите-хористи стават все по-уверени, по-мощни и с вярна тоналност. Лицата им се ободряват, в очите им се появява блясък и като, че ли умората от учението изчезва. Хористите се срастват с музиката и песента се получава все по-добре и по-добре.

Своеобразна е визитната картичка на курсантския хор на Полувисшия железопътен институт. Неговите основи са положени със създаването на самия Институт. Неизбежно по обективни причини на

всеки две-три години съставът му се променя. През различен период и в различна продължителност, ръководители на хора на Института са били Борис Георгиев, Чавдар Маждраков, Константинов и Христо Гатев. От 1974 година главен художествен ръководител е майор Христо Тонев. Диригент е старшина Димитър Доротеев. И двамата са изключително енергични, с много добро музикално образование и натрупан опит от музикалните колективи, които са ръководили. Под тяхно ръководство за първи път през 1974 година, курсантския хор на Института участва в Четвъртия републикански фестивал на художествената самодейност и заема първото място и златните медали.

През 1979 година състава на представителния хор е изцяло обновен като броя на хористите-курсанти достига 72 души.

„Стремежът на тези момчета е да се върви нагоре и достойно да се защити извоюваната от техните другари победа – споделя майор Христо Тонев – Хубаво е, че има воинска дисциплина, здрав колектив, старание и творчески заряд. Защото върховете са все по-трудно достижими, а пътят е мъчителен и продължителен. Майсторското пеене изисква постоянство, голяма любов към музиката, къртовски труд и доверие. Те да вярват на мен и аз на тях...“

Поставената цел пред хористите е висока и всички усилия се насочват за постигането ѝ. В репертоара са включени песните: „На път“ – от композитора Жул Леви; „Походът на България“ – от композитора Георги Костов; „Бунтовният април“ – от композитора Цветан Цветанов; „Гордей се“ – от композитора Георги Минчев и „Химн на родината“ – от композитора Анатолий Новиков.

Предкласиката е представена с песента „Младата овчарка“ от неизвестен нидерландски композитор.

Гласовете отново се извисяват. Капки пот оросяват челата на хористите. Един, два, три пъти повторения. Най-накрая, от усмивката по умореното лице на диригента се разбира, че нещата се получават. Така е по-добре.

И така това продължава дълго, докато на сцената песните звучат като остър меч, като вик и клетва, като звънка стомана...!

Смесен курсантски и войнишки хор открива заключителния концерт на лауреатите на V-тия републикански фестивал на художествената самодейност в зала „Универсиада“

О.з. Генчо Генчев

## ДЕЛНИЦИТЕ НА РОТНИЯ КОМАНДИР



### КАПИТАН АЛЕН КРЪСТЕВ

Пословично старание, горене и себераздаване – така може да се обобщи изминатия път от командира на рота във втори курсантски батальон в Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ капитан Ален Кръстев. Да се радваш и тайничко да му завиждаш. Защото няма учебна година, в която командваната от него рота, да не е начело в съревнованието по всички показатели. Успехите не идват случайно. В тях има частица и от неговото трудолюбие, от всеотдайната му привързаност към благородната и отговорна професия на офицер, възпитател на млади хора, овладяващи железничарската професия.

През юни 1979 година Антоанета Арабаджиева – журналист и кореспондент във вестник „Магистрала“ задава няколко въпроси на капитан Ален Кръстев. Ето въпросите и отговорите:

Кое Ви привлече към офицерската професия?

Въпросът го връща петнадесет години назад, когато току що завършилият техникума по обувно производство в родния си град Стара Загора младеж е приет в Института.

„Тук именно наред с голямата ми любов към избраната специалност у мен за първи път заговори желанието да стана военен. Офицерската професия ме привлече със своите трудности, с постоянната си динамика и мъжество. Затова когато през 1967 г. ми казаха, че мога да стана взводен командир, приех предложението с радост. От тогава минаха много години, съпътстваха ме не малко тревоги и разочарования, но никога не съм се разкайвал за направения избор...

На кои свои постижения най-много се радвате?

На тези, в които виждам плодовете на своя труд. В края на всяка

прега година няма по-тъжен и същевременно по-радостен от мен човек. Тежко ми е, че се разделям с момчетата, но и съм щастлив, че ги изпращам възмъжали и подготвени за живота, за работата.

Какви са делниците на ротния командир?

Напрегнати и неспокойни – беседи и разговори с преподаватели и взводни командири, контрол и помощ за изпълнението на всяка бойна и учебна задача, срещи с курсантите, със самодейците. За да достигнат курсантите върховете, да е упорит и системен трудът им над книгата и да има изряден ред и дисциплина.

А какви всекидневни мисли Ви вълнуват?

Сутрин идвам на работа с мисълта откъде и с какво да започна. Усилията ми през деня са насочени към решаване на много проблеми...И най-вече към подобряване часовете по самоподготовка на курсантите – един важен според мен ключ за постигане на високи успехи в учебната работа.

Вечер, когато напускам Института, въпреки мисълта, че денят е минал, честно казано се чувствам неудовлетворен и се прибирам неспокоен.

Кога сте най-доволен?

Разбира се, когато курсантите от ротата на изпитите покажат добри и отлични резултати. Когато колективът е сплотен, еднороден. Този здрав пулс ми дава по-големи сили да поведе подчинените ми смело напред, за да не се задоволяват с достигнатия рубеж.

Кои са основните Ви принципи в работата с курсантите?

Те се гредят преди всичко на уставите и заповедите, на личния пример, който давам, на изграждането на другарски взаимоотношения и разумна възискателност. Държа винаги поставените задачи и поетите обещания да се изпълняват в точно определения срок и на необходимата висота.

Какви са близките Ви планове?

И тази година ротата да се представи достойно и да завоюва първото място в съревнованието. Поставил съм си задача да търся нови форми и средства за усъвършенстване на организацията на самостоятелната работа, която е управляем процес и зависи както от самите курсанти, така и от правилно изготвените семестриални разписания, от дейното участие и постоянния контрол на командирите и преподавателите.



От кого се учите сега?

Особено ми допаднаше принципната възискателност на бившия ми командир на батальон полковник Цветан Тодоров, непринуденото отношение към курсантите на бившия командир на взвод капитан Иванов. Мой пример са и най-добрите командири от Института. За мен тези хора са извор на опит и житейска мъдрост, образци, от които се уча да обучавам и възпитавам подчинените си.

Какви други дейности Ви допадат?

Обичам обществената работа, която не ме уморява. Духовно обогатен съм в дните, когато се подготвям за участие в художествената самодейност. В свободното си време чета художествена литература, слушам музика и ...пиша стихове.

... Делници, изпълнени с труд и вдъхновение за творчество, в които капитан Ален Кръстев осъществява себе си, равнявайки се с първите, от които не престава да се учи. И израства като пример за другите и за бъдещите млади специалисти и офицери.

Разговорът води Антоанета Арабаджиева

Вестник „Магистрала“, бр. 23, 5 юни 1979 г.

## **ДОБРОТАТА, С КОЯТО СМЕ ОБЛЪЧЕНИ**

Българският воин е записал голям брой героични дела в старата и най-новата история на родината, както на бойните полета, така и в мирни дни. Курсантите от Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ по време на службата и обучението си показват образци на високо съзнание и родолюбие и с делата си доказват, че са верни синове на българския народ.

Курсантите стажанти от батальона на полковник Георги Станоев са на производствена практика през третата година от обучението си. Работата в експлоатацията на жп транспорт е напрегната, има недостиг на локомотивни машинисти и по тази причина много често на курсантите-стажанти, се налага да изпълняват задълженията в локомотивните бригади, като помощник-машинисти. Обикновено изпълняват наряди в товарните влакове.

На 15 май 1979 година сержантите Цветан Петков Цонков и

Захари Найденов Рачев са помощник-машинисти на товарен влак № 2105. Вагоните от композицията са натоварени с ценни суровини и материали. Тръгват съгласно разписанието...В междугарие то забелязват, че срещу тях се движи друг товарен влак. Ръководителят на движението в гара Дралфа пуска по грешка по линията насрещния влак. Курсантите, научени на съобразителност в Института бързо вземат решение. Подават продължителен звуков сигнал и спират своя влак. Челният удар е избегнат. Предотвратена е тежка катастрофа с възможни човешки жертви, големи материални щети и затваряне на движението на влаковете в отсечката Горна Оряховица до Варна...

Друг случай. Курсант стажант от ротата на офицера Дончо Стоянов пътува като пътник на 3 май 1979 година в експресен влак. Внезапно натренираното му ухо долавя специфичен шум в движението на влака. Решава веднага, че има сериозна опасност за катастрофа. Дръпва внезапната спирачка и влакът спира. Има дерайлирал вагон от композицията и всеки момент влакът е щял да се преобърне. Предотвратена е тежка железопътна катастрофа и са спасени човешки животи. Курсант – сержант Руслан Симеонов Георгиев извършва героична постъпка, благодарение на познанията си и бързата реакция. Благодарни са му многобройните пътници, влаковата бригада и ръководството на СО „Български държавни железници“...

Трети случай. Няколко дни след новогодишните празници, на 5 януари 1980 година, около 21,00 часа сержант-стажант Дамян Василев Дамянов забързано тръгва от депо „Васил Марков“, за поредното си нощно дежурство в депо „Подуене“ в качеството си на помощник-машинист. Студената януарска вечер не се отличава от много други, в които Дамянов прекарва на своя пост. В слабо осветен район на депото, курсанта чува отчаяни викове за помощ на човек изпаднал в беда. Захвърля чантата си и на бегом отива до близко изградените варници. В една от тях, вижда отчаяните опити на човек паднал в шахта с вар, който с последни сили се мъчи да излезе от нея. Над замръзналата повърхност на варницата се вижда само неговата глава. Курсант Дамянов му подава ръка, която давящия се сграбчва, но това е само за няколко секунди. Умората, премръзването и уплахата са големи и мъжът изпуска подадената му ръка и изчезва под водата. Дамянов не се паникьосва, запазва хладнокръвие, минава по мостчето между варниците, влиза безопасно за него във водата и започва да го търси. В един момент успява да го хване отново и с много усилия да го извади на повърхността. Много бързо го пренася до най-близкото топло място в депото. С помощта на дежурния депо-майстор му помагат да се преоблече, включително му предоставя свои дрехи. Загриват го с чаша горещ чай и спомагат бързо да се възстанови. Дамянов извиква такси, заплаща го и помолва шофьора да го закара на посочен от него адрес.

На другия ден, информация за инцидента и геройската постъпка на курсант-стажант Дамян Дамянов не се коментира. Това се случва няколко дни по-късно, когато в Института е получено благодарствено

писмо от Михаил Ангелов. Едва след това, с присъщата си скромност Дамянов разказва за инцидента и действията, които е предприел. Смята, че всеки би постъпил като него и да окаже помощ на изпаднал в беда.

„Не само този благороден подвиг украсява личността на курсант-сержант Дамянов – споделя взводния му командир лейтенант Иван Самоковски.

В Института и сега, по време на производствения стаж, той се изявява като трудолюбив и дисциплиниран курсант. Награждаван е многократно – за отлично носене на вътрешно-нарядната служба, за срочно и качествено изпълнение на поставени задачи, за постигнати отлични резултати в бойната, политическата и специалната подготовка... „

За постъпката на Дамянов неговия съвипускник сержант Веселин Александров казва: „Героичната му и високо хуманна постъпка изпълни с чувство на гордост сърцата на всички нас, неговите другари. Примерът му ще ни послужи като средство за изява на формираните у нас високи нравствени добродетели през годините прекарани в ПЖИ „Тодор Каблешков“

## ЯРКО СЪБИТИЕ В 58-ГОДИШНАТА ИСТОРИЯ НА

### ПЖИ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“



*Председателят на Държавния съвет Тодор Живков на посещение в ПЖИ „Тодор Каблешков“. От ляво на дясно: генерал – лейтенант Митю Кисъв, министърът на транспорта Васил Цанов, Тодор Живков и генерал – майор Григор Жотев*

Денят е 28 април 1980 г. Часът е 19,15. Скъп и очакван гост на ПЖИ

„Тодор Каблешков“ е председателя на Държавния съвет Тодор Живков. На портала първи го посреща и му се представя, началникът на Института генерал-майор Григор Жотев. Придружаващи лица на Тодор Живков са: Пеко Таков – заместник-председател на Държавния съвет, Васил Цанов – министър на транспорта, Атанас Попов – завеждащ отдел „Транспорт и съобщения“, генерал-майор Митю Кисъов – началник на Войските на Министерството на транспорта, генерал-майор Стоян Сейменов, заместник-министри на транспорта, генерални директори и ръководители от Националния транспортен комплекс.

Районът на Института е изпълнен с много курсанти, офицери, преподаватели и служители, които бурно приветстват скъпия гост. Районът кънти от мощно курсантско „ура“. Репорт към Тодор Живков отправя полковник Печо Дечев – командир на курсантски батальон:

„Другарю председател на Държавния съвет на НР България, почетния караул в чест на Вашето посещение е построен...“

Живков прави преглед на почетния караул и го поздравява, след което преминава през построенния шпалир от курсанти, от паметника на Тодор Каблешков до входа на младежкия клуб „Петър Атларски“. През цялото време се носи нестихващо „ура“....

Най-високопоставения гост посещавал Института, сърдечно отговаря на приветстващите курсанти, които със своята младост, красива парадна курсантска униформа са като живи цветя, обградили делегацията. Лицето му отразява радостта на посрещачите, а впечатленията си той изразява с искрените слова: „...Напълни ми се сърцето от това което виждам днес...“

В салонът на младежкия клуб „Петър Атларски“, построен с личния труд на курсантите, официалните лица сядат около поставената за случая продълговата маса. Първ взема думата генерал-майор Григор Жотев, който запознава гостите с историята на учебното заведение, създадено през 1922 г. Отчита, че вече 58 години Института се утвърждава като национален център за обучение на кадри за железопътния транспорт. През него преминават десетки командири и преподаватели и през последните години се обръща особено внимание на непрекъснатото обновяване на учебно-материалната база.

По време на беседата Тодор Живков задава въпроса:

„В миналото с какво образование са приемали младежите в Института?“

„Винаги със средно.“ – отговаря началника на Института.

Генерал-майор Жотев запознава гостите с плана, по който ще

протече посещението и високия гост шеговито добавя:

„...Щом го организират военните, ние сме длъжни да изпълняваме. Да тръгваме!“

Гостите разглеждат просторния младежки дом „Петър Атларски“, новият търговски дом, завършен наскоро от курсантите, офицерите и преподавателите. След това многобройните гости влизат в учебния кабинет по влакови спирачки. Старши преподавателят и ръководител на катедра инж. А. Русеков разяснява накратко предназначението на учебните пособия, като гордо отбелязва, че цялото обзавеждане е извършено от курсантите. Тодор Живков внимателно слуша разясненията на инж. Русеков и разделяйки се казва: „Добре, много добре.....Нови успехи!“

Кабинетът по „Сигнализация и централизация в жп транспорт“ пред делегацията, показва к.п.н инж. И. Новаков.

Следващия кабинет, който гостите разглеждат е кабинетът за електрически локомотиви. Ръководителят на катедрата инж. П. Ценов демонстрира как се обучават курсантите на изградения тренажор. Всичко остават доволни от видяното и споделят: „Благодарим Ви, всичко най-хубаво“.

Старши преподавателят от катедра „Автоматика и телемеханика“ - инж. Стоянка Кръстева, запознава гостите с предназначението на кабинета „Автоматика на гарите“, който тя с помощта на курсантите изгражда дълги години. Скъпият гост с интерес разглежда уредите, макетите и тяхното функциониране и накрая благодари на преподавателката.

Инженер И. Пелтеков, старши преподавател демонстрира в кабинета действието на автоматичната локомотивна сигнализация. Тук Тодор Живков шеговито казва: „Много добре. Поздравявам Ви, браво! Значи можете и без машинисти...“



*Председателят на Държавния съвет Тодор Живков разглежда учебно – материалната база на Института*

Следващата „гара“ е музея на ПЖИ „Тодор Каблешков“, създаден през 1972 година, под ръководството на генерал Жотев, с активното участие на подполковник Трайчо Лазаров и група историци от Националния военно-исторически музей. Когато групата се спира пред портрета на основателите на младежката организация в Държавното железопътно училище през 1922 г., генерал-майор Григор Жотев показва Иван Хаджийски от село Новачене, Ботевградско, като един от ръководителите на нелегалната младежка организация. Тук Тодор Живков казва:

„Това нашият „Странджа“ ли е? Никога не бих го познал. Толкова е млад.“

Пред таблото на завършилите Института, някой подхвърля, че един от посочените е сред присъстващите... Тодор Живков се обръща към първият заместник-министър на транспорта, героят на социалистическия труд инж. Стамен Стаменов с думите:

„И ти ли, Стаменов, си завършил Института? Браво!“

След музея официалните лица преминават в обширния кабинет по организация и експлоатация на железопътния транспорт. Тук са изложени и експонатите от Националната изложба на ТНТМ, на която Институтът е награден с 8 правителствено-комсомолски отличия и златни медали.

Посещението приключва в актовата зала на ПЖИ „Тодор Каблешков“, където всички сядат физически и емоционално уморени от видяното и чутото. За кратко време са обходени много кабинети и други учебни и културни помещения, изслушани са разяснения по осъществяване на обучението на бъдещите транспортни специалисти.

„Добре, много добре! Обърнете внимание на електронизацията“ – споделя Тодор Живков.

Почивайки си за кратко след напрегнатите часове, пред входа на учебния блок, Живков споделя на генерал Жотев:

„...Правилно сте използвали резервите. Разкривайте ги още повече. Помня това училище от младежките си години. Беше авторитетно. Двама мои съученици учиха тук. Много добре сте се устроили. Прекрасно!“

В почетната книга на Института Тодор Живков записва:

„...ПЖИ „Тодор Каблешков“ е истинска ковачница на високо квалифицирани кадри за нашия национален транспорт, които овладяват най-новите постижения на науката и техниката и ги внедряват в практиката. Пожелавам на курсантите достойно да следват примера

и заветите на българските железничари – един от челните отряди на нашата славна работническа класа...”

В актовата зала на Института Тодор Живков провежда среща с ръководството на Националния транспортен комплекс. Тук са и генерал-майор Митю Кисъв, генерал-майор Стоян Сейменов, генерал-майор Григор Жотев и полковник Денко Николов. Тодор Живков изказва сърдечна благодарност на организаторите на срещата и за предоставената му възможност цял ден да бъде сред ръководителите на Националния транспортен комплекс и непосредствено да се запознае с работата на ВМТ и ПЖИ „Тодор Каблешков“. Накрая той отново споделя:

„... Напълни ми се сърцето от това , което видях днес. Доволен съм, че навлязох във вашите проблеми...”

### **55-ТИ ВИПУСК „АСЕНОВСКИ-80“**

Денят е 14 юни 1980 година. Той остава завинаги в паметта на курсантите от 55-ти випуск на Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“. След тригодишен упорит труд над учебниците и достойно изпълнен воински дълг, безброй прояви на младежко дръзновение, другарство и човешка доблест, випускниците за последен път са строени във воински редици, за да се простят с бойните знамена и получат дипломите си за завършено полувисше образование.

Празнично украсен и обновен е районът на Института. Честват се две забележителни дати – 104 години от героичната гибел на Тодор Каблешков, патрон на ПЖИ „Тодор Каблешков“ и производството на завършващото образование си 55-ти випуск. На тържеството присъстват: Васил Цанов – министър на транспорта, Бойчо Щерянов и Стоил Фердов – заместник-министри на транспорта, генерал-майорите Благой Захариев, Митю Кисъв и Стоян Сейменов, ръководители в Министерството на транспорта и СО „Български държавни железници“, офицери, преподаватели, гости, родители и роднини на завършващите курсанти.

Дадено е началото на тържествения акт. Под звуците на марша „Вий жертва паднахте“ началникът и заместник-началникът на Института полагат венци на признателност пред бюст-паметника на Тодор Каблешков и паметните плочи на антифашистите Петър Атларски и Слави Костадинов.

Водени от своите командири, курсантите се строят на огромния плац. Под звуците на тържествен марш, с мощно курсантско „ура“ те посрещат бойните знамена. Началникът на Института генерал-майор

Григор Жотев поздравява 55-ти випуск с двойния празник – патронния празник на ПЖИ и успешното завършване курса на обучение. Отново силно и мощно курсантско „ура“ цепи въздуха и дълго се носи в района и квартал „Слатина“.

За увековечаване безсмъртното освободително дело на братята Асен и Петър, на техните приемници Калоян и Иван Асен II, при които Втората българска държава добива пълен икономически разцвет и военна мощ, със Заповед на министъра на транспорта, 55-ти випуск получава в деня на своя патронен празник името „Асеновски“

Три години за курсантите ПЖИ „Тодор Каблешков“ е втори дом. Тук те възмъжават, израстват като зрели хора, каляват своите навици и воля, покоряват висините на научно-техническата мисъл и усвояват тънкостите на любимата железничарска специалност. Най-добрата гаранция за подготовката на бъдещите жп специалисти са постигнатите много добри резултати в обучението. Випуск 55-ти „Асеновски“ завършва с общ среден успех много добър 4,61.

Гордост за преподавателите и офицерите от Института е първенецът на випуска младши лейтенант Вилхелм Хаджийски от специалност „Автоматика и телемеханика“. Той споделя, че очаква с нетърпение назначаването му на работа и мисли да продължи образованието си във висше учебно заведение. Не по-малка гордост са и първенците на отделните специалности младши лейтенантите Димитър Димитров, Атанас Сидеров, Галин Галинов, Николай Начев и Борислав Викторов.

Дълго ще помнят випускниците часовете в учебните зали, кабинети и лаборатории. Много са и техните разработки, макети и експонати, с които участват в Националните прегледи на ТНТМ. Гордеят се и с отличията и наградите, които получават. Носители на златни значки са курсантите Николай Ангелов, Б. Георгиев, Р. Иванов и Л. Маринов. Младежката организация на Института ръководена от инж. старши лейтенант Тодор Тодоров, за активно участие в X-тия национален преглед на ТНТМ е наградена с Указ на Държавния съвет с „Орден на труда“ – сребърен.

Оркестърът на Института изпълнява тържествен марш. Курсантските тела за последен път са изпълнати като струни. Първенците със стегната маршова стъпка подхождат към трибуната и застават пред нея. Преподавателите, командирите, випускниците, гостите и близките са обзети от празнично вълнение.

Настъпва тържествения момент. Връчване на дипломите, пътният лист на всеки за живота. Министърът на транспорта Васил Цанов връчва дипломата на първенеца на 55-ти випуск – младши лейтенант Вилхелм Хаджийски, с пожелание за отлично представяне и на новото работно място.



Един след друг випускниците получават своите дипломи, които са справедлива оценка за тригодишния им труд. От тук нататък всеки един ще има възможността да докаже, че е достоен следовник на първият българин началник гара и пламенен родолюбец Тодор Каблешков.

От името на своите другари съвипускници младши лейтенант Вилхелм Хаджийски благодари на всички преподаватели и командири за приноса им да овладеят железопътните специалности и израснат като истински защитници на родината.

„Уверяваме ви, че ще вложим цялото си старание, умение и техническа мисъл за по-нататъшното модернизиране на родния железопътен транспорт и активно да участваме в обществено-политическия живот на страната“ - казва в словото си младши лейтенант Хаджийски.

След тържествения акт министърът на транспорта открива нов киносалон, книжарница и съвременен търговски обект, изградени с помощта на курсантите. Разгледана е и учебно-материалната база на Института.

## ПАРАД, МИРНО!

За втори път след 9-ти септември 1969 година представителна курсантска рота от Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ участва във военен парад, в чест на 1300-годишнината от основаването на българската държава.



*Главният площад на родината притихва. И когато заглъхват стъпките на гвардейската тройка, еква командата: „Парад, мирно!“*

Изпъват се още по силно напрегнатите тела на младите български мъже в парадна военна униформа. Започва неповторимият ритуал. Ракетчици, мотострелковаци, танкисти, десантчици, моряци, курсанти от ПЖИ и др., отправят поглед към трибуната на мавзолея, откъдето ги гледа 1300 – годишна България. И те показват, че са достойни наследници на воините на Исперих и Симеон, на хайдутите и първоармейците от Страцин, Стражин и Драва.

Взираме се в техните редици и силно ни се иска да видим поне едно познато лице. Съзрем ли го, в гърдите ни нахлува чувство на гордост и се усмихваме щастливо на себе си, на другаря, на родината...

Кои са тези младежи? Какви са те?

В ротата, представляваща ПЖИ „Тодор Каблешков“ са курсант-сержант Иван Петков – бъдещ ръководител движение, курсант-сержант Любомир Гарчев – машинист на дизелов локомотив, курсант-сержант Емил Василев – машинист на електрически локомотив, курсант-младши сержант Здравко Цветков – от специалност „Автоматика и телемеханика“, курсант-сержант Николай Велиновски – ръководител движение, курсант-сержант Стефан Стоянов, техните взводни командири – старши лейтенант Стефчо Митов и лейтенант Боян Лукарски.

Курсант-сержант Иван Петков: „За мен е чест да участвам във военния парад по случай 1300-годишния юбилей на нашата родина. Ще положа всички усилия, за да допринеса за достойно представяне на ротата ни.“

Курсант-сержант Любомир Гарчев: „Горд съм, че ми се дава възможност да участвам в парада. Убеден съм, че ще се представим отлично, за да бъдем достойни за званието „войн от Въоръжените сили на Народна република България, за да докажем бойния си дух и да защитим родината си.“

Курсант-сержант Емил Василев: „За мен участието в парада в чест на 1300-годишнината от създаването на българската държава е високо доверие. Сега с още по-силно чувство на гордост ще крача в строя“.

Курсант-младши сержант Здравко Цветков: „Когато правиш нещо за първи път, а вероятно и за последен, възлението е изключително. Затова аз и моите другари сме решени да се представим отлично пред нашите и чуждестранните гости на празника. Така ще докажем верността към родината и благодарността си за грижите, които се полагат за нашето възпитание и образование. Българският дух се е родил преди 1300 години, съхранил се е и в черната нощ на седемвековното робство и днес той отново гори с буен пламък в нас“.

Курсант-сержант Николай Велиновски: „Горд бях, че ме удостоиха да

участвам в парада. Сега гордостта ми е още по-голяма. Моите другари и аз ще направим всичко възможно, за да се представим толкова добре, че дори и противниците ни да разберат, че и малка България има с какво да се гордее, и че трябва да се съобразяват с нея“.

Курсант-сержант Стефан Стоянов: „На малко хора се пада честта да участват в такъв величествен парад в чест на тази забележителна годишнина. Гледайки мавзолея на Георги Димитров, аз се гордея, че нашата малка страна е населена с такъв мъжествен и твърд народ, успял вече 13 века да съхрани своя облик, бит и култура. А с това малко други държави и народи могат да се похвалят. Заедно с моите другари искаме да изразим на парада, силата и мощта на нашия макар и малък народ, който има богати заслуги в борбата за мир, равенство и братство между народите“.

Старши лейтенант Стефчо Митов: „Горд съм, че ми е гласувано доверие да подготвя курсантската рота и да участвам в парада. Иска ми се когато преминам пред мавзолея, всички наши противници, гледайки бойния ни строй, неволно да застанат „мирно“...“



1969 година. Преминава курсантския блок на възпитаниците на ПЖИ „Тодор Каблешков“ с командир подполковник Цветан Тодоров

Лейтенант Боян Лукарски: „Щастлив съм, че участвам в парада, посветен на 13-вековния юбилей на България. Чувствайки голямата отговорност, ще направя всичко възможно с представителната рота да защитим достойно името на ПЖИ „Тодор Каблешков“ и Войските на Министерството на транспорта!“.

И наистина, те представляват младостта на древна и млада България, те са нейните верни, достойни и непоколебими воители, винаги готови за бой защитници на родината.



9 септември 1969 г. Представителна група на ПЖИ „Тодор Каблешков“ участва в парада. Със знамето е старши лейтенант Васил Велков, а до него в дясно – майор Ефтим Божилков

Това отдавна вече е история и спомен. История, свързана не само със забележителни дати и събития, но и с достойното участие на представителни роти на ПЖИ „Тодор Каблешков“, заедно с другите родове войски от Българската армия, във военните паради през 1969 –та и 1981 год. И спомен, който влезе трайно в умовете и сърцата не само на участващите в тях. На тези паради народът видя своята армия в пълния блясък на тържествения ден, в пълно съзвучие с чувствата, които го вълнуваха.

Народът ни искаше да види раждането на новата армия и го видя в лицето на конницата, поела боен тръс по пътищата в заключителния етап на Втората световна война /1944 – 1945 г./ в лицето на трогателните със старинността си минохвъргачки, натоварени на засамарени катъри ...

После народът пожела да види и сегашната си армия, негова плът и кръв, негова обич, негова рожба.

И я видя.

Видя я такава, каквато бе в неговите мечти и желания – могъща, организирана, съвременна. Струна изпъната, стрела, готова да полети...



*Представителен курсантски блок на ПЖИ „Тодор Каблешков“ на парада посветен на 1300-та годишнина от създаването на българската държава. Водач на блока полк. Иван Стоянов и командири кап. Ангел Ангелов, ст.л-т Стефчо Мишев и ст.л-т Боян Лукарски.*

О.з. Асен Йосифов

### **ПОЛКОВНИК АНГЕЛ КОСТАДИНОВ ВАТЕВ**



Ангел Ватев е роден на 22 април 1922 година в село Врабево, Троянско. Основното си образование завършва в родното си село Врабево, а средното в градовете Троян и Севлиево.

На 15 септември 1944 година постъпва като доброволец в Народната гвардия в гр. Ловеч, а през декември на редовна военна служба в НШЗО „Христо Ботев“ в гр. Плевен. Завършва я през 1945 година.

През 1946 година е приет за студент в Агрономическия факултет към Софийския университет в София. От 1 април 1947 година е назначен

за офицер в поделение на Трудови войски.

През 1954 година завършва Военно-политическата академия в София и последователно служи в: Народното военно Суворовско училище в София; Централната военна картографска база в гр. Троян; Поделение на ракетни войски в с. Телиш; ПЖИ „Тодор Каблешков“ /1967 г./; Командването на Железопътни войски /1969 г./ и Заместник-началник на ПЖИ „Тодор Каблешков“ /1979 г./;

През 1979 година е освободен от военна служба и преминава в запаса.

За активна революционна, военна и обществено-политическа дейност е награждаван: Ордени „9-ти септември 1944 г.“ – 1-ва, 2-ра и 3-та степен; Орден „Народна свобода“ – 2-ра степен; Орден „Червено знаме“; Орден „За военна доблест и заслуги към БНА“ – 1-ва степен и други 38 военни и граждански медали.

## ПРЕГЛЕД НА СТРОЕВАТА ПЕСЕН

На 27 април 1981 година в ПЖИ „Тодор Каблешков“ се провежда преглед на строевата песен, посветен на 1300-годишнината от основаване на българската държава. След няколко месечни тренировки на ротните блокове, курсантите са готови да покажат на какво са способни.

Всички командири са еднородни: външния вид на курсантите е изряден, строевата подготовка е много добра, остава третия, най-важният показател – строевата песен.

„Всички са положили усилия, лишавайки се от свободното си време вечер. Работеха с голямо старание. Особено в пеенето по време на маршируване...“ – споделя старшина Христо Георгиев.

И все пак кои ще бъдат първенците? Коя песен ще прозвучи най-добре, в такт с марша на курсантите, най-съвършено? Защото практиката показва, че масовото изпълнение на песен, особено в съчетание със строева стъпка, не е като индивидуалното пеене. Тук има друг закон, иначе се получават проблеми... Хармонията в хоров колектив, който е статичен, се различава съществено от пеене и маршируване...

Един след друг пред комисията преминават стройните курсантски блокове – на вагонните техници, на ръководителите на движение, на локомотивните машинисти, на строителните техници... Всички са утрешната млада сила, която ще се влее в железопътния транспорт...

От устата им излизат думите на вечната песен на българския воин

– за родината-гревна и млада, за нейния свободен и трудов народ, за българския воин, винаги готов да я защити: „България се ражда“, „Рота след рота“, „Синове на народа“, „Воинците на моята родина“, „Песен за българския цар Симеон“...

Времето не е благоприятно. Дъждът все пак не закъснява, но това не пречи курсантите да се представят възможно най-добре. Преминува последния блок с думите „Бойци, бойци, без отдих, без умора...“

Комисия под ръководството на заместник-началникът на Института полковник Денко Николов гълго обмисля, преценява, съпоставя. Никой не трябва да бъде подценен!

Накрая всички са единодушни. На първо място се класира курсантския блок воден от капитан Ален Кръстев. Второто място е за блока на капитан Стойчо Пешков, а третото на старши лейтенант Тодор Филипов.



*27.04.1981 г. Полковник Денко Николов – заместник-началник на Института, награждава изявени курсанти в прегледа на строевата песен*

Подполковник Христо Тонев – ръководител на духовия оркестър на Института и член на комисията дава преценка за проведеня преглед като специалист и е категоричен:

„Не е изненада, че именно курсантския блок на капитан Ален Кръстев спечели първото място. Когато един командир участва с такова желание в работата и пее наравно с курсантите, положителен резултат непременно има...“

Елена Попова

Вестник „Магистрали“, бр.18, 5 май 1981



*Преглед на строевата песен*



*7.10.1995 г. Преглед на строевата песен. Комисия в състав полковник инж. Неделчо Неделчев, подполковник Петър Петров и капитан Акиванов оценява курсантските блокове*

## **НА ДОБЪР ПЪТ ВИПУСК 56-ТИ „АСПАРУХОВСКИ-81“**

16 юни 1981 година. Значим, радостен празник. Курсанти, преподаватели и командири, родители и приятели на випускниците отбелязват с признателност саможертвата на апостола на Априлското въстание Тодор Каблешков, един от титаните на националната ни революция.

Както е в досегашната традиция, първо ще се положи венец и цветя на бюст-паметника на Тодор Каблешков – символ на героизма в железничарската професия.

Всичко в Института е тържествено – украсата на района, командирите и курсантите са облечени с парадната си униформа, стотици са роднините



и приятелите на випускниците, духовия оркестър свири военни маршове. Всички искат да видят довчерашните младежи, станали истински мъже, как получават „пътния лист“ за живота и готовността им да се вляят в железничарската армия.

За да споделят голямата радост на личния състав и най-вече на курсантите-випускници, тук са дошли Васил Цанов – министър на транспорта, Тодор Кюркчиев – секретар на Комсомола, к.т.н. инж. Кольо Кънчев – председател на Профсъюзите на транспортните работници, заместник-министри на транспорта, ръководители на СО „БДЖ“, бивши преподаватели, офицери и служители от Института.

Тук са и заместник-началниците на Войските на Министерството на транспорта – генерал-майор инж. Младен Младенов и генерал-майор Стоян Сейменов.

Точно в 19,00 часа началникът на ПЖИ „Тодор Каблешков“ генерал-майор Григор Жотев, пред стройните редици на курсантите-випускници посреща министъра на транспорта Васил Цанов. Министърът минава пред всеки блок и поздравява бъдещите специалисти в жп транспорт с големия патронен празник и успешното завършване курса на обучение. Над плаца се носи мощно курсантско „ура“ за празника, за родината, за предстоящите светли дни...

В пламенното слово за патрона на Института – Тодор Каблешков, генерал-майор Жотев прави кратък преглед на трудния тригодишен курс на курсантите от 56-ти випуск. Тези най-хубави години, всеки от обучаемите посвещава на изучаването на железничарската професия и военната служба на родината. Изтъква приносът на преподавателите и командирите, които осигуряват условията за реализиране на тези задачи. Благодарни на курсантите-випускници за проявеното старание в учебния процес, за високата воинска дисциплина, проявена през цялото време на обучение.

Издазва дълбока благодарност на министъра на транспорта, на ръководството на СО „БДЖ“, на командването на Войските на Министерството на транспорта, за положените грижи, за осигурените материални средства и кадровото обезпечаване, за да може Полувисшият железопътен институт да се превърне в любимо учебно заведение за българската младеж, решила да посвети живота си на железопътния транспорт.

Заместник-началникът по учебната част полковник Славчо Леков прочита заповеди на министъра на транспорта за обявяване на 56-ти випуск за „Аспаруховски -81“, във връзка с 1300-годишнината от основаването на българската държава и награждаването на първенца на випуска – младши лейтенант Павлин Искренов Марчевски и първенците на отделните специалности.

Със специална заповед министърът на транспорта обявява първият носител на новоучредената „Вапцаровска награда“ – младши лейтенант Павлин Марчевски и го награждава с диплом и финансов стимул в размер на 150 лева.

С друга заповед на началника на ВМТ, всички курсанти отличници са наградени с ръчен часовник...

Настава най-вълнуващият момент, връчването на дипломите на завършилите обучението, бъдещи млади жп специалисти. Те са връчени от министъра на транспорта, секретаря на Комсомола, генералите Младен Младенов и Стоян Сейменов, ръководители на дирекции в СО „БДЖ“.



16.06.1981 г. Началникът на ПЖИ „Тодор Каблешков“ връчва дипломите на курсантите от випуск „Аспаруховски 81“

След връчването на дипломите, министъра на транспорта поздравява младите каблешковци за успешното завършване на Института, припомня за повишените изисквания към железопътния транспорт и надеждата, с която ръководството на министерството очаква новата смяна млади специалисти. Пожелава на младите железничари – машинисти на електрически и дизелови локомотиви, ръководители движение, строителни техници, електромеханици и вагонни техници да обичат транспорта и да бъдат достойни за голямото име – български железничари!

Първенецът на випуска и носител на „Вапцаровската награда“, младши лейтенант Павлин Марчевски връчва рапорт на министъра на транспорта от името на своите другари. С него той благодари на Министерството на транспорта, на ВМТ, на ПЖИ „Тодор Каблешков“,

на преподавателите, на командирите за грижите и условията, които създават за тяхното обучение и обещава, че випускниците от 56-ти „Аспаруховски“ випуск няма да посрамят името на Института и на новите работни места.

Курсантите-випускници начело с бойното знаме на Института и знамената реликви, водени от своите командири преминават в тържествен марш пред официалните лица.

След тържеството министърът на транспорта и гостите разглеждат най-големият „Учебен комплекс по експлоатация на железопътния транспорт“, изграден на последния етаж в учебния блок. Първоначално той е изграден през 1972 г. и през 1981 г. основно реконструиран. Цялата му площ е 1600 кв. м.

Мащабът на железния път и подвижния състав е 1:32, като общата дължина на железопътната линия и коловозното развитие в гарите е 745,3 метра /съответства на 23,850 км в действителност/. Локомотивният и вагонният парк са модификации на различни серии и видове, а движението на влаковете и маневрения състав се осъществява чрез електрическо напрежение от 24 волта, управлявано от компютър. Целият учебен комплекс включва: 2 лекционни зали; апаратно помещение; 5 зали, изградени като железопътни гарии; 2 компютърни зали; централен диспечерски пост и 4 междугария /оборудвани с автоблокировка и релейна полуавтоматична блокировка/.

Гарите носят имената на герои-антифашисти, възпитаници на училището, загинали през периода 1923-1944 г. и оборудвани с различни видове централизации, които се използват в железопътната мрежа.

На XX-тия национален преглед на ТНТМ „Учебен комплекс по експлоатация на железопътния транспорт“ получава наградата златна значка.

Министърът на транспорта открива и построения със собствени сили и средства нов обект – модерни репетиционни зали за духовия оркестър и самодейните състави на Института. Спазена е традицията, на всеки годишен патронен празник да се открива нов обект. Министърът на транспорта Васил Цанов споделя: „Войникът не може без песен! Транспортният работник също живее с песните за родината! Пожелавам в новия културен дом да се родят нови песни и нова музика за транспорта!“

Пред официалните лица, духовия оркестър под диригентството на подполковник Христо Тонев изпълнява музикалната творба „Земята е техният път“, по текст на Дамян Дамянов, музика Александър Райчев, обработка и аранжирмент Христо Тонев.

Съгласно дългогодишната традиция, вечерта се провежда обща

вечеря на министъра на транспорта, придружаващите го лица и почетните гости на Института, с курсантите-выпускници от 56-ти „Аспаруховски“ випуск. Тя преминава в сърдечна обстановка. В приветствието си генерал-майор инж. Младен Младенов, благодари на курсантите и им пожелава винаги да бъдат човеци, когато са на път, така както казва поетът Пеньо Пенев. Никога да не забравят дълга си към родината, Института и железопътния транспорт.

Младши лейтенант Павлин Марчевски, първенец на 56-ти „Аспаруховски“ випуск и първи носител на „Вапцаровска награда“, машинист на дизелов локомотив споделя:

„Разделям се с Института с чувство на радост и малко тъга. Той остави в мен и моите другари спомени за цял живот. Тук израснахме морално, умствено, тук станахме мъже. Преподавателите си никога няма да забравя – оставиха в мен трайни следи. Военната служба – това е най-силното, най-голямото ми впечатление от Института. Пожелавам на младите курсанти да се учат по-уверено, по-настойчиво да усвояват преподавания материал. Човек който познава детайлите на машината може да бъде истински локомотивен машинист. Пожелавам на командирите и преподавателите да бъдат все така усърдни и амбициозни... Разпределен съм на работа в локомотивно депо Русе. Роден съм в село Тетово, Разградско. Обичам родния си край и там ще работя като локомотивен машинист...“



## ДОСТОЙНО ИЗЖИВЯН ЖИТЕЙСКИ ПЪТ ВАСИЛ ЦАНОВ ИВАНОВ



**Васил Цанов – министър на транспорта**  
**/24.07.1973 – 22.09.1988 г. /**

Васил Цанов е роден на 14 февруари 1926 година в село Трудовец, Ботевградско. Завършва Юридическия факултет на Софийския университет „Св. Климент Охридски“.

Кариерата си започва като ръководител в Ботевградския регион. Има решаващ принос за изграждането в града на първия в страната завод за полупроводници, за прерастване на механичната работилница в завод за автобуси „Чавдар“ и построяването на Дома на техниката.

През 1973 година е назначен за министър на транспорта. Той е един от министрите, най-дълго заемали този пост в историята на страната – 15 години.

Този период се характеризира с бурно развитие на железопътния транспорт и оставя светла диря в развитието на българската икономика.

Под негово ръководство се извършва обособката и финансовото осигуряване на крупните обекти с национално и международно значение, като: удвояване и електрификация на железопътните линии; изграждане на мощната фериботна връзка „Варна – Иличовск“; проектирането и строителството на автомагистралите „Тракия“, „Хемус“, „Черно море“, „Люлин“, изграждането на пристанищния комплекс Варна – запад, преустройството на речните пристанища Русе и Лом, нови летища в Бургас, Варна, София, много предприятия и заводи.

За тази неуморна дейност Васил Цанов е удостоен с най-високото отличие за това време – „Герой на социалистическия труд“. Избран е за почетен гражданин на град Ботевград.

Награждаван е с множество ордени и медали. За непрестанните

му усилия в развитието на международните транспортни връзки и приятелство с народите е удостоен с престижния орден „Дружба между народите“ .

След напускане на поста министър на транспорта Васил Цанов продължава да живее с отрасъла чрез ежедневни срещи с представители на отделните видове транспорт и заедно с тях съпреживява трудната ситуация на българската икономика.

Тържеството по случай 80 – годишния юбилей на Васил Цанов, проведено на 14 февруари 2006 год. в Централния военен клуб в София, е едно голямо признание за неговите заслуги за транспорта, за родния край, за неговото семейство, за колегите и приятелите му .Председателят на ФНТС в България академик Васил Сзурев връчва на юбиляра Златна значка на организацията и го поздравява сърдечно.



Министърът на транспорта Васил Цанов на 80 години. От дясно на ляво: Васил Цанов, Петър Мутафчиев – министър на транспорта, Стоил Фердов – бивши зам. – министър на транспорта и инж. Кирил Ерменков – бивши министър на транспорта и председател на НТС по транспорта в България

Земният път на Васил Цанов приключва на 15 октомври 2007 година.



В дружески разговор след полево занятие

## ПЖИ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ – ВСЕКИДНЕВИЕ И ПЕРСПЕКТИВИ

Месец юли 1981 година. В Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ усилено се работи за повишаване ефективността на педагогическия труд и подготовката за новата учебна година. Изпитната сесия в Института е в разгара си. И нищо, че лятото е в силата си. В ПЖИ „Тодор Каблешков“ цари бодр дух и младежко творческо гръзновение.



*Инж. Венета Минчева в час по проектиране и изчисление на вагоните*

.... Инженер Венета Минчева изпитва курсантите първа година от 214 класно отделение в специалността „Ръководители движение“.

„ ...Лично аз съм доволна от хода на сесията. От положилите изпита по дисциплината „Подвижен железопътен състав“ 28 курсанти, общия среден успех е много добър. Изпитът протича в нормална обстановка, обучаемите не допускат груби грешки. Не са малко курсантите, като например ефрейтор Валери Климентов, който през годината получаваше оценки 3,50 – 4,00, а сега показва знания за много добър. От тяхната подготовка, като бъдещи ръководители на движение ще зависи сигурността на движението на влаковете...“ – споделя инж. Венета Минчева.



*Размисъл на курсантите преди полагане на семестриален изпит*

Обикновено възрастните хора се разминават с детските си илюзии. В по-голяма степен това е валидно за жените. Но в тази категория в никакъв случай не можем да причислим инженер Венета Минчева. Израснала в софийския квартал „Банишора“, мястото на нейните детски игри са вагоните... По късно завършва гимназия със златен медал за отличен успех и не забравя своето първо детско увлечение – железопътните вагони. Без колебание записва ВМЕИ в София и избира специалността „Подвижен жп състав“. След дипломирането си започва работа като инженер преподавател в ПЖИ „Тодор Каблешков“. Дали е морално и професионално удовлетворение това?

Естествено, каква по-голяма награда да виждаш как просто пред очите ти израстват бъдещите вагонни техници и ръководители на движението...

И друго – когато човек работи само с млади хора, най-лесно „сверява часовника си“. Те са изключително чувствителни към всякаква фалшива нотка...

Може би затова най-силно впечатление прави непринудеността и откровеността на тази умна и красива млада преподавателка. А тя си има като всички хора своите лични грижи и радости. Майка на дъщеря и син, инж. Венета Минчева не загубва младежкия си чар – всъщност такъв чар е длъжен да притежава всеки преподавател... А дарбата да бъдеш добър учител на младите е, и умението да комуникираш винаги честно с тях....

Стане ли дума за колежката, преподавателката и човека инж. Минчева, всеки казва: „Отличен професионалист, внимателна, приема задачите с чувство на отговорност, умее да работи с хората и затова повечето я обичат, никога не използва фразата „това ще бъде“, когато няма да бъде.... А има ли за една жена като нея по-хубаво цвете от обичта на хората? Няма, защото макар и невидимо, това цвете не увяхва през всичките делници и празници...



*Инж. Венета Минчева като млад преподавател в ПЖИ*



... Инженер Кирил Лазаров провежда изпит с курсантите от 412 класно отделение – специалност „Строеж и поддържане на железопътните линии“

„Досега съм писал само една слаба оценка, макар, че материала е труден. Курсантите добре са се потрудили през семестъра. Освен индивидуалното задание – проектиране на жп линия – има и по два теоретични въпроса. Няма случаи на преписване и подсказване. Обучаемите са сигурни в знанията си. Ние преподавателите по време на сесията сме на разположение за консултации...“ – споделя инженер Лазаров

Тук всички се вълнуват – курсанти, преподаватели, командири. Новото, което предстои да навлезе в тяхната обща работа през предстоящата учебна 1981-1982 г. е плод на общи усилия. В Института са назначени централна комисия и работни групи, които имат за задача да подобрят съществуващите учебни планове и програми, да изработят нови програми за задочно обучение и за новата специалност „Ремонт, поддържане и експлоатация на пътна и железопътна механизация“.

Продължава усъвършенстването на съществуващата учебно-материална база, като фактор за интензивност на обучението. Въвежда се аудио-визуална техника, с цел обучението на курсантите да се доближи максимално до реалните условия в жп транспорт.



*Курсанти полагат семестриален изпит*

Майор инж. Кирил Георгиев: „В новооткриващата се специалност ще се подготвят машинисти за подбивните машини тип „Пласер“, пресевни машини „Матуса“, пътепоставачи и др. железопътна техника. За първи път през учебната 1981 – 1982 г. се осъществява прием на мъже и жени за задочно обучение. Въвежда се регламент – до 10 изпита годишно и не повече от 5 на семестър.“



Полковник Славчо Леков

Полковник Славчо Леков: „За да се актуализира съдържанието, настъпват промени в някои дисциплини, раздели, теми. В методическо отношение се работи за подобряване квалификацията на командно-преподавателския състав. Провеждаме 15-20 дневни педагогически курсове с офицерите, които ще са командири на млади курсанти.

Извършен е преглед на материално-техническата база и са конкретизирани задачите, които трябва да се изпълняват до започването на новата учебна година и в самия процес през цялата учебна година. Синхронизирани са и задачите по осъвременяване на учебния фонд – лекции, учебни пособия, учебници и др. Това са направленията, в които насочваме усилията, за да започне нормално новата учебна година. По този начин ще отговорим на изискванията за преустройство и по-нататъшна интензификация на учебния процес...“



12 февруари 1971 г. Стариши преподавателят инж. Панто Пантев провежда изпит по електрически локомотиви с курсантите от взвода на мл. лейтенант Неделчо Неделчев

## ЗА ПРИНОСЪТ НА ПРЕПОДАВАТЕЛЯ

Мащабно и всеобхватно е участието на преподавателя в учебно-възпитателния процес, провеждан в ПЖИ „Тодор Каблешков“. Той играе основна роля в изнасянето на лекциите, провеждането на упражненията, ръководството на различните кръжоци, в колективите, участващи в младежкото движение за ТНТМ, в осъвременяване на учебно-материалната база и лекционния фонд.

Той - преподавателят до късно през вечерта и нощта, работи над своите лекции, при необходимост провежда консултации и лични беседи с курсантите. Не по-малка е дейността му и като общественик във всички учебни, извънкласни и възпитателни инициативи...

Работният му ден започва рано сутринта. Не по-късно от 7,45 ч. преминава през портала на Института. Няма значение, че първата му лекция пред курсантите е от 11,00 часа. Популярният сред преподавателите „прозорец“, не може да е причина да се яви по-късно на работа.

Още по-трудно е да се опише онова невидимо влияние, което оказва върху възпитанието на курсантите със своя външен вид, езикова и обща култура и интелигентност, жестове и навици. По подобие на взаимоотношенията между майка и деца, и на курсантите трайно впечатление правят тези невидими особености в преподавателя. По тази причина обучаемите харесват ту един, ту друг и се стремят да му подражават.



*Преподавателките Радка Нейкова по немски език, инж. Венета Минчева по вагони и Надя Рускова по руски език*

Курсант-ефрейтор Митко Димитров: „В моите преподаватели ценя уменията им да ни поднасят учебния материал достъпно и подхода им при оценяване на нашите знания. Моят любим преподавател е инж. Димитър Митев, който до съвършенство познава експлоатацията и ремонта на вагоните...“

Курсант Мариан Данчевски: „...Много харесвам преподавателите Павлина Илиева, инж. Гузов, инж. Ненова и инж. Митев. Те са изключително добронамерени, съобразителни, възискателни и умеят да ни поднасят материала така, че много бързо да го усвоим. Ценя и хуманното им отношение към нас..“

Курсант-ефрейтор Милко Василев: „...Много се радвам, че мога да се уча от такива амбициозни и вдъхновени преподаватели. Възхитен съм от високия професионализъм, педагогическото майсторство и способността им винаги да намират подходящ език с курсантите. За пример мога да посоча инж. Димитър Митев, Дремсизова, инж. Минчева, Василева и др. Пожелавам им да бъдат все така добри и жизнерадостни...“

Майор Кирил Георгиев, от Учебния отдел на Института изтъква, че специалните, общотехническите, езиковите и приложните дисциплини се провеждат от изтъкнати специалисти в железопътното дело, запознати и с научните достижения в съответната област. Военните дисциплини се водят от офицери с висше военно и академично образование.

Трудно е да се каже, кои от преподавателите и командирите са най-добри. Но все пак трябва да се посочи, че през 1981 г. преподавателите инж. Пеко Доков и инж. Петко Ценов, получават „Орден на Труда – сребърен“ от Държавния съвет за отлична преподавателска дейност.



*Инженер Пеко Доков*

Не може човек да не се възхити от педагогическото майсторство на инж. Доков, дългогодишен преподавател в Института. Изказът му по време на лекции, упражнения и пр. е на чист български език /без диалектни отсенки, с хубава дикция, нормална сила на звука/. В продължение на 16 години излага достъпно за курсантите съдържанието на лекциите си. Това, че отлично познава дизеловите локомотиви, експлоатацията им, повреди и аварии, които могат да се получат, му дава възможност да подготвя успешно утрешните водачи на тези сложни машини. Инженер Пеко Доков благодарение на тези свои качества достига до

поста ръководител на катедра „Дизелови локомотиви“. Активно се ангажира и с обществена дейност. Известно време е председател на профсъюзната организация на преподавателите от Института. Както повечето железничари живее на гарата в Костинброд. Създава здраво семейство. Има две деца - дъщеря, която е лекар и син - студент. С ненамаляваща енергия и любов, инж. Доков продължава да обучава и възпитава обучаемите си...

Подобна е биографията и на другия преподавател носител на „Орден на труда – сребърен“ – инж. Петко Ценов.



*Инженер Петко Ценов –ръководител на катедра*

Той е ръководител на катедра „Електрически локомотиви“, подготвяща утрешните водачи на влаковете композиции. Характерно за него е страстта му да запознава курсантите с новостите, както и възможно най-добре да онагледява преподавания материал. По негова инициатива и пряко участие, почти цял електрически локомотив е застопорен в учебен кабинет. Това спомага бъдещите машинисти да го изучат най-добре, реално да го виждат всеки учебен ден.

„...Най-важното – споделя инж. Ценов – ,което е наше всекидневие и поради това му обръщаме особено внимание, е високото качество на учебния процес и отличната учебно-материална база. Сега от нас се изисква, да използваме колкото се може повече действащите модели, реалните макети, онагледяване на възли, детайли и разрези на действителните машини /локомотиви/. Аз искам да подготвя курсантите възможно най-добре за по-нататъшната им работа. Машинистът трябва да придобие големите си знания по практическото управление на локомотива още на институтската скамейка, да създаде първите си навици...“

Към това се стреми инж. Петко Ценов – ръководител на катедра „Електрически локомотиви“ и старши преподавател по специалността. В продължение на много години, всеки ден, той се среща очи в очи с всички бъдещи машинисти. Много от тях помнят мъдрите му съвети, когато управляват локомотивите по железопътната мрежа на страната.



*Доктор Никола Добрев –ръководител на катедра*

Ръководителят на катедра „Експлоатация на железопътния транспорт“ доктор Никола Добрев е един от най-дългогодишните служители в Института. Той е активен участник в голяма част от промените, извършвани в учебното заведение. Освен, че е неотменно на поста си като педагог и възпитател във една от най-отговорните специалности в жп транспорт, той проявява творческо отношение към работата си. Автор е на учебници по специалността, осъществява редица проекти, благодарение на солидната си теоретическа и практическа подготовка. Инициатор е на редица подобрения в учебно-материалната база в Института.

Доктор Никола Добрев: „...Най-хубавото в ПЖИ „Тодор Каблешков“ е, че всяка година се прави нещо ново. Нещо се ражда. Така нашият Институт никога не изостава от развитието и модернизиранието на жп транспорт.



*В учебния комплекс по експлоатация на железопътния транспорт*

Сега ме вълнува въпросът не е ли вече време Института да стане висше военно учебно заведение. По квалификация и начин на обучение, той не отстъпва на останалите висши военни училища. Това е така, защото при нас се обучават кадри за един от най-важните отрасли на

родната икономика. Институтът редовно се посещава от делегации от различни страни. Всички те се удивляват на нашето учебно заведение. Никъде при тях няма създадено такова, с толкова богати традиции. Няма да се учудя, ако те пренесат нашия опит в страните си, а ние да изостанем....

Гордея се, че мои възпитаници се „заразиха“ с преподавателската работа. Атанас Тасев, Христо Пасев и Георги Трифонов – това са някои от имената на наши курсанти, които след завършването на Института минаха през жп гарите, продължиха обучението завършвайки ВМЕИ – София, върнаха се в Института и станаха преподаватели. Те са тук, в катедрата „Експлоатация на железопътния транспорт...“

Стремя се отношенията ми с курсантите да бъдат честни, човешки и топли, но съм и възискателен. Винаги съм се съобразявал с мненията на обучаемите и чувствам, че това ме сближава с тях. Може би затова, когато пътувам с железниците, често при мен идват мои възпитаници. Разказват ми за себе си – къде работят, как се справят. Това е най-голямата награда за мен. Всеки успех на Института чувствам и като мой, защото не мога и никога не съм стоял встрани от проблемите...“

За Никола Добрев и колегите му, преподавателската професия е съдба, която не биха заменили с друга. Освен, че имат солидна специална подготовка, те са и отлични педагози. Техните часове с курсантите са като увлекателни разкази за тях. Често може да се види преподавател, заобиколен от курсанти извън класната стая или кабинет или в неучебно време, да обяснява отново, да разрешава възникнал спор. Освен това преподавателите са в непрекъснатата връзка с експлоатацията в жп транспорт. Този факт ги прави ценни и търсени от органите на СО „Български държавни железници“. Такива са повечето от преподавателите, но не може да не се посочат Г. Кирков, Атанас Тасев, Илия Томов, Христо Пашов, Тодор Тодоров, инж. доктор Иван Новаков и др.



Доктор инж. Иван Новаков

Доктор инж. Иван Новаков е роден на 6 ноември 1923 година в село Асеново, Поповско. Завършва реална гимназия в гр. Попово и „Политехника“ в гр. Прага, Чехословакия – специалност „Силни токове“.

Постъпва на работа в ПЖИ „Тодор Каблешков“ на длъжността старши преподавател през 1968 година. Основните дисциплини, които преподава са: „Основи на автоматиката и телемеханиката“; Електрически машини и захранващи устройства“; „Електронни и полупроводникови прибори“ и „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“.

От 1969 година е назначен за ръководител на катедра „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“.

Автор е на 4 учебници и няколко учебни пособия.

Ръководените от него творчески колективи получават две златни значки на Националните презгледу на ТНТМ.

През 1984 година доктор инж. Иван Новаков се пенсионира и напуска ПЖИ „Тодор Каблешков“



*Занятие по гарови централизации с инж. Стоянка Кръстева*

Генерал-майор Григор Жотев:

„...Трудът на преподавателя е много отговорен, специфичен, защото се работи с млади хора, които трябва да израснат като съзнателни, високо квалифицирани граждани на републиката. Преподавателят е „своеобразен артист на своеобразна сцена“. Той буквално се среща всеки час с тридесет „инспектори“, които оценяват всяко негово действие, всяка негово дума, целия негов педагогически труд...

Основната форма за повишаване на методическата подготовка на преподавателите са научно-практическите конференции. В Института тя е въведена през 1980 година, провежда се един път



годишно, през ноември и обхваща целия научно-преподавателски и команден състав.

А ето и темите, обсъждани по години на тези научно-практически конференции: 1981 г. – „Усъвършенстване управлението на учебно-възпитателния процес“; 1982 г. – „Интензификация на учебно-възпитателния процес – главен път за подготовка на курсантите като високо квалифицирани специалисти за родния железопътен транспорт“; 1983 г. – „Усъвършенстване организацията на труда на командно-преподавателския състав“; 1984 г. – „Повишаване качеството на учебната работа в училището“; 1985 г. – „Внедряване на научно-техническия прогрес в усъвършенстване на учебно-материалната база в училището – решаващ фактор за повишаване качеството и ефективността на учебно-възпитателния процес“ и 1986 г. – „Използването на челния педагогически опит в учебно-възпитателния процес“.

Последната конференция се подготви и проведе във взаимодействие с отдел „ВУЗ“ на МНО, с цел уеднаквяване на изискванията и критериите при организиране, провеждане и оценяване резултатите на учебно-възпитателния процес.

Успехите, които постига ПЖИ „Тодор Каблешков“ безспорно се дължат на високата теоретична подготовка, методическа организираност, дори може да се каже талант, които притежават преподавателите. Искам да посоча имената на някои от тях: доктор Никола Добрев, инж. Венета Минчева, инж. Димитър Митев, инж. Павел Гугов, Александра Василева, Гица Бановска, Христо Картунов, Илия Томов, инж. Пеко Доков, инж. Стоянка Кръстева, Д. Курков, инж. Павлина Илиева, инж. Димитър Цанков, инж. Панто Пантев, Кирил Лазаров, инж. Петър Стоянов, инж. Камелия Генадиева, инж. Ерменко Ерменков, полковник Станчо Алеков и много други.

Справедливо е да се отчете, че всички преподаватели с неуморния си труд спомагат активно за правилното обучение и възпитание на курсантите, за което сме им много благодарни...



*В часовете по информатика с преподавател инж. Мария Симова*

## ПОСЛЕДНИЯТ ЗНАМЕНОСЕЦ НА САМАРСКОТО ЗНАМЕ 101 ГОДИНИ ОТ СМЪРТТА НА НИКОЛА КОРЧЕВ

Преди 101 години, на 29 август 1921 г., на 85 години умира във Варна последният знаменосец на Самарското знаме Никола Павлов Корчев. Това е същият, когото ние знаем от популярната картина на художника Ярослав Вешин.

Да си припомним, кой е всъщност Никола Корчев ?

Никола Павлов Корчев е роден през март 1836 година в село Горна Диканя, Радомирско. Висок, едър мъж. Стопанин на воденица. За него железничарите ще кажат – първият машинист на парен локомотив в Баронхиршовата железница. Но той е и един от първите български революционери.

Когато в България е пусната в експлоатация първата железопътна линия Русе – Варна, той е назначен за машинист на първия внесен от Швейцария локомотив. Сред железничарите е популярен като добър и старателен машинист. В историята е останал и като първият български революционер – куриер. Използва работата си в железниците, за да пренася писма и оръжия /1875 г./.

В спомените си Никола Обретенков отбелязва, че когато го подгонили заптиетата в Русе, той се преоблича като железничар, взема в ръце един железничарски фенер и така се спасява от арест. Униформата и фенерът осигурява Никола Корчев. През 1875 година той превозва в локомотива си двама революционери, стоварва ги на гара Ветово и на връщане от Каспичан, взема от тях 10 пушки за нуждите на революционния комитет в Русе.

Никола Корчев е близък приятел с Панайот Хитов, баба Тонка и нейните синове. Турската полиция открива кой е куриера – машинист и тръзва по джипите му. Принуден е да напусне работата си и да емигрира в Румъния. От там се записва като доброволец в Българското опълчение.

По време на Руско-турската война 1877-1878 г. като опълченец служи в 3-та рота на Трета опълченска дружина, под командването на подполковник Павел Калитин. По време на битката при Стара Загора /31.07.1877 г./ се води борба за спасяване на Самарското знаме. Последователно загиват знаменосците унтерофицер опълченец Антон Марчин, унтерофицер Авксентий Цимбалюк, опълченец С. Миков и командира на дружината подполковник Павел Калитин.



*Никола Корчев като опълченец в Руско-турската война*

Знамето е спасено, след проведен тежък ръкопашен бой. Никола Корчев благодарение на внушителния си ръст и сила се добира до него, откъсва го от дръжката и го предава на друг опълченец, за да не бъде пленено от турците. За тази постъпка след Освобождението е награден с войнишки кръст „За храброст“.

След Освобождението Никола Корчев е обявен за последния знаменосец на Самарското знаме. То е пренесено в Радомир, където е разположена Трета опълченска дружина. В последствие тази светиня на българското опълчение е прибрана в двореца на царя. Никола Корчев протестира, че мястото му не е там, а при народа и трябва да се съхранява във военния музей. Дворецът при този спор се налага, неговия последен знаменосец е лишен от пенсия и наказан за неуважение на короната.

През 1891 година когато Стефан Стамболов е в апогея си, единствено Никола Корчев има смелостта да му каже в очите: „Твоята песен е узпята вече... Ти беше човек, докато се пееше „Не щеме ний богатство“. А сега, когато гониш богатството, ти си слуга...Аз не разговарям със слуги..“

Макар и казани на публично място, Стамболов е принуден да преглътне тези люти и горчиви думи...

През 1900 година пред Никола Корчев се открива възможност отново да заработи, това което може и обича. В държавната печатница в София /днес Археологическия музей/ докарват от Германия парна машина-двигател за печатарската машина. От Германия за машинист предлагат човек с твърде високо месечно възнаграждение /равняващо се на двойна министерска заплата/. Никола Корчев срещу скромно възнаграждение се съгласява да управлява тази парна машина. Назначен

е за машинист и отново започва работа.

През 1902 година на специално организирани тържества, на Шипченските височини е открит нов храм-паметник на опълченците от Руско-турската война. На художника Ярослав Вешин е възложено да нарисува Никола Корчев като знаменосец на Самарското знаме. Картината е завършена през 1911 година и поставена в храм-паметника. Тя получава голяма популярност в България.

Никола Корчев остава в историята като един от спасителите на Самарското знаме.

Умира на 29 август 1921 година във Варна, а костите му се съхраняват в храм-костницата на Шипка.



*Картина на художника Ярослав Вешин с образа на Никола Корчев като знаменосец на Самарското знаме*

## **ГОРДОСТТА ДА ПОЛОЖИШ ВОЕННА КЛЕТВА**

От незапомнени времена воините на България, застанали под бойните знамена произнасят свещените думи на клетвата пред олтара на отечеството....

И в онази историческа и съдбовна 681 година, там някъде където Дунав и Черно море събират водите си и се е родила България, воините на хан Аспарух произнасят клетвени слова под развялото „знаме“ – конската опашка.

Пред тази родина младите курсанти полагат военна клетва, която справедливо и величествено е издигната в свещен обет пред България.

30 октомври 1981 година. Денят, месеца и годината ще останат за цял живот в паметта на курсантите от 59-ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“. На този ден те полагат военна клетва. Годината е паметна и за цяла България. Навършват се 1300 години от основаването на българската държава.

Всичко в този ден е олицетворение на България. На нейната красота. На празника, който остава завинаги в сърцата. Завинаги и в паметта на бащи и майки, на хилядите гости, изпълнили просторния и светъл дом на Института. Толкова много хора. Толкова радостни и зрейнали лица. И слънцето съдейства за празника – ласкаво, есенно, озряло знамената реликви, тези символи на българския дух. Всичко това се случва тук на плаца, пред очите на най-близките хора, пред зорките очи на командирите и преподавателите.

Пред лицето на България!

Този ден за личния състав на Института започва от много рано. Редуват се предклетвените дни и нощи. В разтуптените сърца на тези, които ще положат клетва пред родината и своя народ. Предстои да станат истински воители на България – сега и завинаги!

На този ден му приличат най-много и цветята, които младите „каблешковци“ полагат пред паметните плочи на възпитаниците на първото Държавно железопътно училище, антифашистите Петър Атларски и Слави Костадинов, геройски загинали за българската свобода. Съвсем близо до тях стои, изсечен от гранит апостола на Априлското въстание, легендарния за българския народ – Тодор Каблешков.



Младите курсанти посрещат началника на ПЖИ „Тодор Каблешков“. Вторият от дясно на ляво е капитан Румелин Виденов.

Наближава 10,00 часа, когато е обявено началото на тържествения акт. Строените млади курсанти посрещат началника на Института генерал-майор Григор Жотев. На неговия поздрав от гърдите на младите „каблешковци“ изригва мощно „ура“. Нетърпението на всички е огромно!

Пред строя тържествено преминават знаменосци, които носят знамената, пред които курсантите ще положат военна клетва: „Конската опашка“ – безсмъртния Аспарухов символ на създаването на българската държава; „Знамето на средновековна България“ – люлката на българската култура; „Самарското знаме“ – свещения венец на българската свобода; „Знамето на бригадата Чавдар“; други бойни знамена – неувяхваща слава на безименния български воин.



30.10.1981г. Начало на знаменният взвод със знамената-светини е подполковник Димо Димов

Следва посрещане и рапорт пред министъра на транспорта Васил Цанов. Отново поздравления и мощно курсантско „ура“. Трибуната се заема от официалните лица на тържеството: Васил Цанов – министър на транспорта, инж. Стамен Стаменов – първи заместник-министър на транспорта, Стоил Фердов – заместник-министър и генерален директор на СО „БДЖ“, генерал-лейтенант Митю Кисъв – началник на ВМТ, генерал-майор Стоян Сейменов – заместник-началник на ВМТ, генерали, офицери, ветерани от транспорта.

Със слово за значението на военната клетва към курсантите се обръща генерал-майор Григор Жотев. С огромно вълнение и отговорност младите „каблешковци“ повтарят свещените думи на военната клетва, а след това и незабравимите слова „Заклех се !...Заклех се !



*Да целунеш бойното знаме*

Призивно и вдъхновено звучат думите на министъра на транспорта Васил Цанов към младите курсанти:

„Млади каблешковци!,

В мигът в който целунахте знамето и произнесохте тържествено „Заклех се“, Вие се обрекохте на най-голямото и свидно притежание, завещано ни от далечните праотци и първооснователя хан Аспарух – Нашето отечество България!

Обрекохте се на синовна преданост към тази наша малка земя – „земя като една човешка длан“, но „земя пълна с добрини...“

Земя, десетки пъти разсичана с меч и изпепелявана с огън и десетки пъти възкръсвала от кръвта и пожарищата, опазила българския си корен и българското си име!“...

От името на родителите слово произнася Пенка Апостолова, а от името на положилите военна клетва- курсант Кръстю Биларов.



*Достойна смяна*

Тържеството завършва с тържествен марш на курсантите от 59-ти випуск, който разтуптява хилядите сърца на присъстващите и утвърждава надеждата за достойна служба пред род и родина!



*Тържествен марш на курсантите, положили военна клетва. Строят води подполковник Димитър Димитров, бащата на ректора на ВТУ, Тодор Каблешков“ професор доктор инженер – икономист Даниела Тодорова*

## **КОВАЧНИЦА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИ КАДРИ 60 ГОДИНИ ПЖИ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“**

Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ се утвърждава като специализирано военно-учебно заведение с богати традиции, с модерна учебно-материална база, която задоволява съвременните изисквания на техническия прогрес в транспорта,



с професионален командно-преподавателски състав, който дава своя принос в решаването на отговорните задачи по обучението и възпитанието на своите възпитаници.

Хубав повод за още едно достойно признание към тази ковачница на железопътни кадри, е тържественото отбелязване на неговия 60-годишен юбилей.

Тържеството започва на 29 октомври 1982 година с поднасяне на венци пред мавзолея на Георги Димитров. Вечерта в салона на Националния академичен театър за опера и балет се провежда официалната част. Салонът е изпълнен с възпитаници на Института, ветерани завършили транспортното училище, общественици и гости. В деловия президиум местата си заемат министъра на транспорта Васил Цанов, заместник-министри, Атанас Попов – завеждащ отдел „Транспорт и съобщения“ в БКП, началникът на ВМТ генерал-лейтенант Митю Кисъв, генерали и офицери, общественици от гр. София.

Духовият оркестър на Института изпълнява „Срещен марш“ за посрещане бойното знаме на ПЖИ „Тодор Каблешков“ и химна на Народна република България.

Тържествено слово по случай 60-годишнината на учебното заведение произнася неговия началник генерал-майор Григор Жотев.

Васил Цанов прочита тържествен адрес от името на министерството на транспорта и връчва ордени и медали на офицери, преподаватели, служители и отличници – курсанти.

Секретарят на Комсомола Пенчо Сираков обявява решение на ЦК на ДКМС за награждаване на комсомолската организация на Института с вимпел „Петимата от РМС“.

След изпращане на бойното знаме се провежда тържествен концерт, изнесен от духовия оркестър на Института, под диригентството на полковник Христо Тонев и танцовия състав с ръководител Райна Тодорова.

Тържествата продължават на следващия ден с полагане на военна клетва от курсантите от 60-ти випуск. Отново присъства министъра на транспорта Васил Цанов, заместник-министри на транспорта, началникът на ВМТ генерал-лейтенант Митю Кисъв, генерали, общественици и много гости, сред които и посланика на Република Куба доктор Еустакиос Ремедиус де ла Куестос и военни аташета, акредитирани в България.

След приемане на построените курсанти от началника на Института и посрещане на знамената реликви, започва полагането на военна клетва.

Министърът на транспорта Васил Цанов говори пред новия набор „каблешковци“ :

„...Когато целувате скъпото родно знаме, Вие се докосвате до онази народна светиня, която в години на славни битки и победи е водила вашите деди и прадеди към правда и свобода. Затова, когато произнасяте светите клетвени думи, Вие давате обет на вярност и готовност за саможертва в името на щастието на своя народ. От днес Вие поемате голямата отговорност да пазите своята родна земя, да браните свободата на майка България, нейното днешно и утрешно съзидание...“

Мощно курсантско „ура“ изпълва района на Института, събрал в едно погледи и вълнения на майки и бащи, на близки и роднини на курсантите.

Народното тържество, осветено от думи на обич към родината, се превръща във вълнуващ празник за всички.

От името на родителите говори Снежана Тодорова. Група пионери от 74-то основно училище приветстват курсантите. Слово-отговор от името на положилите клетва млади „каблешковци“ на випуска произнася курсант Славчо Атанасов.

В строя са курсантите първокурсници Жоро Симеонов, Мариан Антонов, Румен Ценов, Румен Стойчев, Славчо Йорданов, Благой Кирилов, Йордан Менчев... Едва от два месеца са в Института. И не само това – тях ги свързва една обща мисъл, една обща гордост: железничарската професия е професия с реноме. И още нещо – шансът да бъдат приети в редиците на славните „каблешковци“ в годината на 60-годишния юбилей на Института.

„Ще пазим свящото име на нашия патрон Тодор Каблешков. На големите грижи, които се полагат за нас, ще отговорим достойно!...“

Думи, изречени тихо, без външен патос, но с искрено убеждение, с искрена вяра: пътят, който предстои да бъде изминат, не е лек. Между красивата мечта и реалността лежат дълги дни и нощи труд, самоотвержен и неистов мъжки труд. И каблешковска гързост, за да върви нагоре утрешния ден на България.

След това министърът на транспорта, придружен от официалните гости, разглежда новите учебни зали на Института, обзаведени със съвременна техника, с нова естетизирана среда, дело на таланта и дръзновението към новото на курсанти, офицери и преподаватели. Прерязва трикоьорната лента и открива усъвършенствания учебен комплекс на института и нов библиотечен комплекс, давайки висока оценка на труда и вдъхновението на целия личен състав, който и в тази юбилейна година остава верен на една ползотворна традиция – да усъвършенства непрекъснато съдържанието на учебно-материалната база, да проявява творчество, дъгонвайки най-високи световни образци.



*В библиотеката на Института*

.... Новият библиотечен комплекс е запазил обичайното си академично спокойствие и тишина в залите, читалните, книгохранилища и съсредоточените лица на курсантите и преподавателите, които търсят необходимото четиво.



*Издателска дейност в помощ на учебните занятия*

В тяхна помощ са деловите, познаващи и обичащи книгата библиотекарки Мария Горина и Керанка Генчева, през които всекидневно минават десетки томове най-разнообразна литература.

Двете жени не без гордост показват голямото книжовно богатство на Института – библиотеката, която би могла да се сравни с една окръжна библиотека.

Мария Горина: „...Нашата работа има особена специфика. Библиотеката осигурява главно учебния процес. Ползваме и малка част от литературата, която се издава за други учебни заведения. Работим в тясно сътрудничество със СО „БДЖ“, съхраняваме нормативни документи, инструкции на ВМТ и МНО. Техническият прогрес навлиза в транспорта и нашата дейност и документите постоянно се изменят. Учебният фонд също се обменя много бързо...“

Керанка Генчева: „...Само за един месец обработваме 1600 нови книги. От както разполагаме с новия библиотечен комплекс, работата е истинска радост. Организираме научни конференции, срещи с писатели и поети, викторини с професионална насоченост, литературни четения, представяне на нови книги и др. Сега е широко, има възможност литературата да се разполага добре. Обслужваме с желание целия личен състав на Института, не само курсантите...“

## ШКОЛА ЗА МЪЖЕСТВЕНИ ПРОФЕСИИ



*Поетът Евстати Бурнаски*

Шест десетилетия са миг от категорията време! Но за Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“, те са преодолени трудности и житейски пространства. Те са вярност към традициите и революционна дързост.

Те са начало, чиято зелена семафорна светлина свети в бъдните дни на нашата татковина! Не случайно патрон на Института е ученикът-телеграфист от Одринската станция на Баронхиршовата железница, бъдещият началник на гара Белово и апостол на свободата Тодор Каблешков! Неговото „Кърваво писмо“, възвестило Априлското въстание озарява учебните кабинети, класните стаи и полигоните на този Институт. Не случайно за светлото бъдеще на училището дават живота си възпитаниците на Държавното железопътно училище капитан Георги Кротнев, Слави Костадинов, Петър Атларски, Емил Великов и Васил Вишнев!

Годините довяват много изпитания, но в техния летопис не се е намерило място за класово примирие или идейна капитулация...

Командирите, преподавателите и курсантите на ПЖИ „Тодор Каблешков“ разбират това и носят достойно тежестта на своя дълг пред Родината, защото за тях бъдещето на училището и Института е труд и бдение, бдение и труд!

С неимоверни изпитания са свързани трите етапа в развитието на Института. От средно транспортно училище, а по-късно Транспортен техникум, той се превръща в Полувисш железопътен институт и получава статут на военно учебно заведение към Министерството на транспорта. Така една благородна идея е претворена в действителност!

Съхранил ревниво своите традиции, днес ПЖИ „Тодор Каблешков“ е малък духовен светилник и школа за мъжествени професии. Неговите възпитаници получават професионална общовойскова и тактико-специална подготовка. Те свято тачат и добре знаят, че бъдещите им пътища са наистина „артерии“ на живота.

Помнят добре казаното от председателя на Държавния съвет при посещението му в Института и срещата с лъчезарната усмивка на първия космонавт Юрий Гагарин!

Всяка година стотици „каблешковци“ поемат по своите стоманени магистрали и се вливат в армията на българските железничари. Тези мъже, които умеят да превъзмогнат умората и безсънието, носят в сърцата си любов и преданост, огън и жажда за светлина!

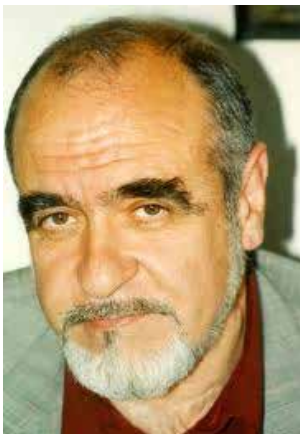
На тях родината е доверила священото право да я бранят от посегателства и да множат плодовете на априлското и цъфтене!

И както наесен клоните се прощават с листата си, с гордото предчувствие за нова пролет, така и ежегодните випуски на Института тръгват от него с мисълта за голямото съзидание, което предстои! Те пътуват денем и нощем! Пътуват заедно с народа си и с вярата, че „утре живота ще бъде още по-хубав, още по-мъдър“!

О.з. полковник Евстати Бурнаски – поет

Вестник „Магистрали“, бр. 43, 26 октомври 1982 г.

## ЩЕ СЕ СРЕЩАМЕ ПО ВЛАКОВЕ И ГАРИ...



О.з. Лозан Такев от 42-ри випуск,

специалност „Автоматика и телемеханика“

Ръцете енергично вземат оръжието при командата „За почит“. Погледите устремено проследяват движенията на командващия и приемащия строя на курсантите, всеки понеделник.

„Срещният марш“ внезапно спира. После отекват отговорите на поздрава и мощното курсантско „ура“...

Този „срещен марш“ не се забравя. Както минутите на клетвата, уроците по мъжество, както всеки миг от трите години, изживени пълноценно и съдържателно в Института...

Има сурова мъжка тъга в думите „за последен път“, когато сменяш тези скъпи курсантски униформи с работните железничарски, караулната служба с дежурствата и смените.

Остават неизменни само обичта, военните навици, верността към клетвените думи, предаността към името „каблешковци“...

И ще полетят влаковете, водени от ръцете ни, ще строим жп пътища и гари, ще усвояваме и поддържаме инсталации и съоръжения, апаратура и техника, устремени по пътя на техническия прогрес.

„Срещният марш“ ще звучи винаги в сърцата ни. И една тревога винаги ще носим в тях – достойни да пазим името на Полувисшия железопътен институт, достойни да сме за името „каблешковец“.

Неповторима и голяма е любовта, заслужено е изкованото доверие в минутите на изпитания и трудности.

Всяка година излиза подготвен за родния железопътен транспорт випуск, всяка година идва ново попълнение. И не казваме „сбогом“, а „довиждане“. Защото се срещаме по влакове и гари, отпили от утринната свежест на трудовия ден, от нектара на вярата и обичта с вълнение.

Каблешковци! Звучи гордо, силно, красиво. Мъжествено...

Да си железничар в напрегнатото време на растящите скорости и интензификация на транспорта е не само отговорно и трудно. То е въпрос и на граждански и патриотичен дълг.

И изпратили с „ура“ знамената, пред които се кълнете във вяроност, Вие млади колеги, също не си отивате като нас, а продължавате по пътя на дълга.

Приятели каблешковци, честита 60-та годишнина! Ние ще се срещаме по влакове и гари !

/Вестник „Магистрaли“, бр. 43, 26 октомври 1982 г./



*Поетът Лозан Такев, възпитаник на Института, в разговор с курсанти*

**С ТРУД, ЕНТУСИАЗЪМ, ВЯРА И ВИСОК ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ ДА  
ПОСТИГНЕШ МЕЧТИТЕ СИ**

**О. З. ИНЖ. ТОНЧО ЖЕЛЯЗКОВ КАРАДЖОВ**



*Офицер от запаса, възпитаник на ПЖИ „Тодор Каблешков“ – 51 випуск*

Тончо Караджов е роден на 21 март 1954 година в село Ябълково, област Хасково в железничарско семейство. Баща му Желязко Тончев в периода 1953 – 1980 г. работи като старши работник в Първи железопътен участък на Железопътна секция Марица /Симеоновград/.

Тончо завършва основно образование в родното си село Ябълково. От 1969 до 1973 г. продължава образованието си в строителния техникум в гр. Пловдив и получава квалификацията „Строителен техник“.



*1973 г. Тончо Караджов – курсист в Техникума по строителство и архитектура в Пловдив*

През месец септември 1973 година кандидатства и е приет в ПЖИ „Тодор Каблешков“ в специалността „Поддържане, строеж и възстановяване на жп линии“.





1973 год. Курсант Тончо Караджов на клетвата с мама и тати



1975 год. Сержант Тончо Караджов-отличник на ВМТ

През 1976 година заедно с 51-ви випуск завършва успешно Института.

Произведен е в офицерски чин - младши лейтенант и постъпва на кадровата служба като командир на взвод в поделение 58280 - Монтажно-ремонтна база Казичене.



1977 г. Лейтенант Тончо Караджов посреща генерал Кръков –началник на Железопътни войски на Русия

През 1982 година е назначен за заместник-командир по строителството /главен инженер/ на поделение в състава на Втора пътно- строителна бригада Ихтиман /под. 58600/. Командир на бригадата е полковник инж. Атанас Йорданов Атанасов.



1980 г. Лейтенант Тончо Караджов

По време на службата си като главен инженер, старши лейтенант Тончо Караджов организира ремонта и поддържането на железния път на следните обекти: Капитални и средни ремонти по железния път в района на Железопътно управление София /удвояване на участъка Мирво – Костенец – Сестримо и индустриалните жп клонове в района на Управлението/; полагане на железен път в метрополитен София/ коловози в депо Обеля/; реконструкция и изграждане на транспортен възел гара Подуене; подновяване и реконструкция на коловозите в

разпускателен парк на гара Подуене-разпределителна и др. /ново коловозно развитие, жп стрелки и кабелна мрежа за осигурителна инсталация/.

Старши лейтенант Тончо Караджов - главен инженер на поделение за механизирани капитален ремонт на железния път споделя:

„Тук за машините се грижим като за живи същества – какво би струвало едно поделение за механизирани ремонт без изправна техника. Причината за нашите успехи е и в максималното и ефективно използване на механизацията...“

Старши лейтенант Караджов особено гържи на точността. Почти винаги бележникът е в ръцете му. А в него има какво ли не – часовете на „прозорците“, датите на уговорените делови срещи, дори и дните, в които се е случила повреда на дадена машина – не се знае кое, кога и защо ще е необходимо....

Точност, възискателност, отзивчивост – качества, без които не може да върви напред нито един командир, който иска да бъде безупречен в службата си.

„Не обичам чиновническото отношение към професията – това е унижително! Предпочитам съпругата да ме ругае: „Тази седмица не си дойде, миналата не си дойде“...А и майка ми ме упреква... Но баща ми поне ме разбира – 24 години е бил железничар на гара Ябълково. Той ме увлече по железниците. Затова след строителния техникум не се поколебах, когато тръгнах към ПЖИ „Тодор Каблешков“... „

Като негов колега разбирам голямата любов на старши лейтенант Тончо Караджов към машините, която не е равнозначна на другата. Далеч по-силна е неговата любов към хората, на които машините са подвластни.

„Грижата за кадрите ми е първа грижа. Гледам от уволняващите се набори да убедя и задържа на работа най-добрите си машинисти. Мъча се според възможностите си да разрешавам и битовите им проблеми. Новият човек може да поднесе изненади. А онзи, бившият мой войник – достатъчно е това, че е бърсал с парцал машината, за да му вярвам, че я обича, че знае кой детайл си е на мястото...“ – споделя Тончо Караджов.

Главният инженер е доволен, че в тяхното поделение има курс за преквалификация – и на машинисти, и за технически ръководители, и за ръководни кадри, които пряко се занимават с механизирани ремонт на жп линии.

„Едни повишиха квалификацията си, други придобиха втора

специалност, трети – нови знания, за да ръководят технически компетентно процесите, извършвани от машините по време на „прозорец“... продължава Караджов.

Мъча се да отгатна ключа към умението на главния инженер да общува с хората. И успявам.

„Истината и само истината. Всичко или почти всичко бих простил на провинилия се войник, ако си признае и осъзнае грешката си. Но не и лъжата... Когато трябва и порицавам, и поощрявам пред всички...“ – продължава с разсъжденията си главния инженер.

Истината. Истината да можеш да проумяваш обикновените житейски неща, да умееш да се самораздаваш на хората, с които работиш, да дадеш всичко, което имаш. Без да правиш външни ефекти. Да можеш да убедиш равнодушните, че и най-скъпата машина или най-съвършения автомат не струват и стотинка, ако не са стоплени от обичащо сърце и от точна ръка.

Тончо Караджов е от хората, които знаят цената на подетото дело. И воюва смело срещу всички стресове за неговото преодоляване. Наблюдавал съм го в такива мигове на творческо неспокойство, но то не създава паника и излишно, изкуствено напрежение, а внася ред и сигурност в работата, в часовете, изпълнени с безсъние и безпокойство. Ето, в такива мигове на психологическо преодоляване на върховния критичен миг, Караджов се чувства най-много уверен в себе си и предава на всички тази увереност във високия градус на напрежение, който всеки миг изисква и от всички, и който за всички означава осъзнаване на решителните мигове на мобилизация, за достигане на върховния миг да се предаде „прозореца“ в срок.

А за себе си той запазва единственото право да вижда едновременно и „малкото“ и „голямото“ на обекта в тази непрестанна и неизбежна блъсканица, в това сплитане и заплитане на безброй възли в „голямото“ и „малкото“, в незначително малкото и решителното, и решаващото голямо...

Всичко в този строителен „хаос“ на напрежението, когато „голямото“ се бори и противопоставя на „малкото“, затулено често пъти в допълнителни комплекси от проблеми, за да може наистина да се види „голямото“ и в „малкото“ и „малкото“ в „голямото“, сред които непрекъснато расте волтовото напрежение на върховните мигове и пулсации на работата в „прозорец“. И тогава опитния специалист с неизчерпаема енергия Тончо Караджов внася спокойствие, разум и воля, а и ентузиазъм сред всички...

В периода 1985 – 1992 г. Тончо Караджов завършва задочния курс във ВВТУ „Тодор Каблешков“ в специалността „Транспортно строителство и възстановяване“ и придобива квалификацията „строителен инженер“.

От 1991 г. до 1993 г. майор Караджов служи в Първа пътно-строителна бригада /пог.58060 – Враждебна/. Назначен е в ръководството на бригадата с командир полковник инж. Иван Костадинов Станков на длъжността началник на един от най-тежките отдели „Капитални ремонти на железния път“. В този период под негово ръководство съединението изпълнява следните по-големи обекти: изграждане на АРЕАЛ „Подуене“; реконструкции на гара Подуене – пътническа и Подуене – разпределителна и на бул. „Ботевградско шосе“ с изграждане на ново трамвайно трасе.

На 12 юли 1993 година майор Тончо Караджов напуска Войските на Министерството на транспорта и е назначен в Железопътно управление – София като заместник-началник на Първа железопътна секция София /1993-1995 г./. Началник на секцията е инж. Иван Николов Гозев. Тя има дългогодишна история. Създадена е през 1888 г. Районът и е от Калотина-запад /граница със Сърбия/ км 56+806 – София до гара Септември – км 101+000. Разделена е на 11 жп участъка и личния състав наброява 820 човека.

От август 1995 г. до май 1998 г. инж. Тончо Караджов заема последователно длъжностите: инспектор, началник отдел „Железен път“ и главен специалист в Железопътно управление София.

В периода май 1998 г. – юни 2002 г. инж. Караджов заема длъжността инженер-координатор в отдел „Железен път и съоръжения“ в Националната компания „Български държавни железници“. Основните дейности, които координира са: оперативно ръководство на железопътните секции в района на Железопътно управление – София; осигуряване съвместна работа с експлоатационните структури в компания „БДЖ“; изпълнението на ремонтните работи по Оздравителната програма на НК „БДЖ“ в участъка Мездра-изток – Роман и Дупница – Кулата и разработване на Програма за работа на тежка пътна механизация, включваща графици за ежедневна работа в район София.

От юни 2002 до ноември 2006 г. инж. Тончо Караджов е назначен за заместник-директор на дирекция „Строителство“ в Държавно предприятие „ТСВ“. В него организира, ръководи и контролира основните строителни дейности, свързани с използване на цялата механизация при СМР, капиталните и средните ремонти на железния път, аварийно-възстановителни работи в условия на кризи, тръжни документи по ЗОП, координиране изпълнението на стопанските задачи между подразделенията /София, Пловдив, Горна Оряховица, Варна, Раднево и КМОИ-София/.

В периода 2005 – 2006 г. е ръководител на аварийно-възстановителни работи в участъка Ихтиман – Белово /вследствие на поройни гъждове и прекъсване на жп линията/, изграждане на подпорни стени в участъка Мирво-Костенец-Белово, възстановяване коловозното развитие

на гара Белово /съръжения, магистрален кабел и съръжения на контактната мрежа/.

През август 2006 – ноември 2006 г. е ръководител на механизизирана група за рехабилитация на железен път в Гърция /участъка Иной – Тива от км.70+150 до км 101+350/, където се извършва цялостна подмяна на баластовата призма и съръженията за контактна мрежа/ с цел достигане 160 км/ч на движение на влаковете.



2006 год. Инж. Тончо Караджов – ръководител на строителен обект в Гърция, гр. Тива

От м. ноември 2006 г. до март 2010 г. инж. Тончо Караджов е заместник-генерален директор на Държавно предприятие Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Експлоатационната структура на Компанията в този период се състои от 4 експлоатационни поделения:

„Управление движението на влаковете и капацитета“ с три регионални поделения в София, Пловдив и Горна Оряховица; „Железен път и съръжения“ с 13 железопътни секции; „Сигнализация и телекомуникации“ и „Енергетика“ с по три регионални секции в София, Пловдив и Горна Оряховица.

След приемане през месец януари 2007 година на Република България в Европейския съюз, дейността на инж. Тончо Караджов е свързана със спазване изискванията на директивите на Европейската комисия, свързани с разработване на проекти за развитието на железопътния транспорт.



*Инж. Тончо Караджов открива железопътен обект Свиленград*

От месец февруари 2012 година инж. Тончо Караджов е консултант на генералния и заместник-генералния директор на ДП НК „Железопътна инфраструктура“. За неговата дългогодишна и ползотворна дейност по реализиране на редица новаторски предложения и проекти в областта на железопътното строителство е награждаван с предметни награди, почетни грамоти и дипломи.

Инж. Тончо Караджов притежава следните документи: удостоверение за контрол върху качеството на изпълнение на строителството и за системи за управление на бизнеса в транспорта; диплом за специализация във фирма Plasser&Theurer, Линц Австрия за работа с машини по железен път и диплом за специализация във фирма Матуса, Швейцария; Член на Националното сдружение „Общество на инженерите по железен път / УЕЕИВ/; на сдружението „Клуб на железничаря“; НТС по транспорта и клуба на „Експерта“ и Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва от ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“.

Инженер Тончо Караджов е семеен и има две дъщери.

О.з. Асен Йосифов

## **НЕКА ПАМЕТА НИ БЪДЕ ПАНТЕОН!**

### **145 години от участието на железниците в България в Руско-турската война 1877-1878 г.**

Продължилата повече от година Руско-турска война /1877-1878 г./ налага всеки ден на войските да се осигурява храна, облекло, боеприпаси, медикаменти и др., както и подвеждане на резерви за попълване на

загубите. Известна представа за това дават фактите от историята, че около 20 000 каруци превозват пристигащите от Русия военни товари до воюващите войски от пристанищата на река Дунав. Този неспирен керван се движи по пътищата на войната, част от които са и железниците.

Изграждането на железопътни линии на Балканите започва сравнително късно. По тази причина, в началото на Руско-турската война /1877-1878 г./, главната железопътна линия свързваща Европа с Мала Азия през Балканите, все още е в строеж. В експлоатация е участъка Саранбей /Септември/ до Цариград с дължина 556 км, както и отклонението от Търново Сеймен /Симеоновград/ до Ямбол с дължина 167 км. Общо на Балканите може да се използват 723 км жп линии.

Самият железен път е много примитивен. Железопътни мостове има само при премостването на река Марица. Останалите мостове над реки и дерета са дървени, което намалява сигурността на превозите. Телеграфът на железопътната линия е двупроводен. Специалисти – телеграфисти има само в станциите в Одрин и Търново Сеймен. На останалите гари и спирки телеграфът се обслужва от дежурните чиновници по движението.

По време на бойните действия в тези изградени 723 км железопътни линии, е струпано значително количество подвижен състав – 2 552 бр. локомотиви, пътнически и товарни вагони, както и няколко стотици платформи. Железницата е частна – Баронхиршова и това създава известни трудности при експлоатацията ѝ.

След победата при Плевен в края на 1877 г. и преминаването на Стара планина през зимата на 1877/1878 г., руските войски се насочват неудържимо към Цариград. Тогава става наложително да се използва съществуващата железопътна мрежа.

Победата над Вейсел паша южно от Балкана и стремителните действия на Западния отряд, ръководен от генерал Скобелев всяват паника в редовете на турската войска и тя започва бързо отстъпление към Цариград. Това дава възможност турски влакови ешалони да бъдат пленени на гарите Търново Сеймен /Симеоновград/, Харманли и Одрин и поставени незабавно в услуга на руските войски.

Любопитна подробност е фактът, че веднага след прекратяването на бойните действия /края на януари 1878 г./, директорът по експлоатацията на Баронхиршовата железница предлага на руската армия да предостави железния си път срещу заплащане във франкове. Русия се съгласява на предложението.

Усложнената политическа обстановка на Балканите, вследствие на войната и подписания „Сан Стефански“ мирен договор, налагат Русия да направи дислокация на войските си. В същото време руската



армия извършва превъоръжаване с ново пехотно оръжие и в редиците и постъпва нов набор войници. След подписване на „Берлинския трактат“ руските войски са принудени да се завърнат в родината си.

Цялата тази огромна по мащаби и важна в политическо и военно отношение дейност е свързана с използването на железниците. Това обяснява защо Русия се съгласява с предложението на собственика на балканската железница, да я ползва срещу заплащане. Руските войски превозват по железницата 700 000 офицери и войници, 50 000 коня и над 1. 257 милиона тона товари /оръжие, боеприпаси, храни, медикаменти и др./, като заплащат за това 2 077 132 франка.

По различна е картината с използването от руските войски на жп линията Русе – Варна. Турците с помощта на собствениците на железницата, успяват да дислоцират в района на Варна целия подвижен състав. Извършват демонтаж на част от релсите, стрелките и целия телеграф. Когато руските войски овладяват Североизточна България не могат да използват железницата за придвижване. При началника на военните съобщения на Главното командване на руската армия генерал В. Кренке се провежда среща с представители на собствениците на железницата, които искат 600 000 златни рубл, за да възстановят годността на линията. Руският генерал със самочувствие ги известява, че руската армия не се нуждае от жп линията.

По време на преговорите в района има малко руски войски и собствениците преосмислят намеренията си и за значително по-малка сума се съгласяват да възстановят движението само за две седмици. Така железопътната линия бързо е „съживена“. За завеждащ експлоатацията на линията е назначен инженер Хетте, с помощници комендантите на жп гарии /офицери от 13-ти руски корпус/. Поради особеното разположение на тази жп линия и характера на бойните действия, по нея са превозени ограничен ресурс /54 000 офицери и войници, 1 300 коня и 24 тона товари/.

Общите разходи на Русия за използването на железопътните съобщения във войната на Балканите /включително и на жп линията Черна вода – Кюстенджа/ възлизат на 2 273 004 рубли. Това е една значителна сума за времето си. Но цената на постигнатата победа никога не е малка, а цената на освобождението на българския народ от петвековното турско робство се измерва не с пари, а с признателност.

След Руско-турската война 1877-1878 г. не се сбъдва мечтаното изцяло. Берлинският договор осакати страната ни и неродената единна държава започва да мечтае да се бори за своето Съединение, което се случва 7 години по-късно, приобщаване на североизточните земи и приласкаването на Македония в пазвите на Майка България.

При всичките тези трагични и героични събития, сполуки и несполуки се раждат още много герои и ние се гордеем с тях, но не бива прахът

на забравата и непукизма, на незаинтересоваността от историята ни и новородените интереси и занимания на младите хора да води до забрава! Това ще е наше прегрешение, неппростимо пред паметта на тези свети люде!

Някои народи имат Пантеони. Това са събраните гробове на героите им. Ние нямаме. Нека паметта ни бъде пантеон!

## **ИНТЕНЗИФИКАЦИЯ НА УЧЕБНИЯ ПРОЦЕС**

През периода 1980 -1984 г. в Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ се създават благоприятни условия за активна творческа дейност, за задълбочено изучаване на преподавания материал и формиране в курсантите на професионални качества за бъдещата им работа в железопътния транспорт.

Проблемите, свързани с управлението, организацията и провеждането на учебно-възпитателния процес, редовно се обсъждат на заседанията на съвета на Института и провежданите оперативки в командването на учебното заведение.

Разнообразяват се формите на извънкласна работа на преподавателите и командирите с обучаемите. Като основна форма продължават да се използват консултациите с курсантите – индивидуални и групови. За пример в това отношение служат преподавателите: Добрев, Кулева, инж. Илиев, инж. Русеков, инж. Минчева, инж. Милушев, инж. Пушкаров, инж. Комаров, инж. Илиева, инж. Манева, Василева, Ангелова, Наскинов и др.



*Провеждане на консултации и подготовка за семестриален изпит*

Последват ги и офицерите: Кръстев, Славчев, Любомиров, Тепавичаров, Клисаров, Виденов, Вълков, Дунков, Митов, Георгиев и др.

Непрекъснато се усъвършенства работата на катедрите и предметно-методическите комисии /ПМК/.

През месец септември 1983 година в Института се провежда учебно-методически сбор на тема: „Повишаване умствената активност на курсантите в учебния процес“ и само месец след това - научно-практическа конференция „Усъвършенстване организацията на труда на командно-преподавателския състав“. В тези две крупни мероприятия участват всички офицери и преподаватели от учебното заведение.

Активната работа в предметно-методическите комисии дава резултат – повишава се квалификацията и професионалното майсторство на преподавателите. Изнасят се открити лекции. Все по-тесни стават връзките между катедрите и отделите в Министерството на транспорта и железопътните управления. Успешно преминава практикумът на преподавателите в подразделенията на СО „Български държавни железници“. През първият семестър на учебната 1983-1984 година излизат от печат нови учебници с автори преподаватели от Института: „Подвижен жп състав“, Сборник задачи по „Икономика на транспорта“, „Автоматизирани системи за управление“, „Пособие по руски език“ и др.

Успешно и по график върви по-нататъшната модернизация на учебния комплекс по експлоатация на железопътния транспорт. В катедра „Експлоатация и ремонт на локомотивите“ се изгражда тренажор на електрически локомотив от 51-ва серия, пулт за управление и реостат за натоварване при изпитване. В почти всички кабинети се въвеждат действащи тренажори, комбинирани с видеофилми, а в кабинета по автоматика и телемеханика – концентратори. Повишеното качество и ефективност на учебния процес води и до нови моменти в подхода на курсантите в научно-изследователската работа. Те на практика стават пълноценни участници в нея. Появяват се и първите курсантски самостоятелни разработки: „Проектиране и изчисляване на траверса за стрелка“, „Система за охрана на работни групи по железния път“, „Модули за предаване на информация по оптични влакна“ и др. Защитено е в ИНРА върхово постижение с патент за изобретение на тема: „Устройство за контролиране целостта на главния въздухопровод на влака“.



Научно-изследователска дейност в Института

Резултатите от проведената редовна изпитна сесия за зимния семестър на учебната 1983-1984 г. са много добри. Общият среден успех на Института е много добър 4,56 /срещу 4,50 за миналия зимен семестър/. Индивидуалните отличници бележат ръст и са 11,7 % от всички обучаеми. Чувствително е намален и броят на курсантите получили слаби оценки.

Класирането по успех на класни отдели е: курсантите водени от офицера В. Николов – 4,99; ротата на капитан Иванов – 4,99 и класното отделение на старши лейтенант Дойчев – 4,79.

По катедри класирането е: катедра „Обществени дисциплини“ с ръководител Славейко Костов – успех 4,49; катедра „Експлоатация на жп транспорт“ с ръководител Никола Добрев – 4,48 и катедра „Строеж, поддържане и възстановяване на жп линии“ с ръководител инж. Марин Захариев – 4,47.

При организиране на научните конференции се въвеждат нови форми на самото провеждане. След основният доклад и съдокладите, на заседанията по секции /катедри/ се осигурява почти 100% активно участие на командирите и преподавателите.

По-големиса възможноститена Института в научно-изследователската дейност. На този етап, тя се осъществява само в рамките на движението за ТНТМ. Разработените теми са насочени предимно към усъвършенстване на учебно-материалната база. Преки участници в изграждането на кабинетите и лабораториите са младежките научно-технически кръжоци. Те се ръководят от опитни преподаватели и командири като: д-р инж. Иван Новаков, инж. Панто Пантев, инж. Димитър Цанков, инж. Иван Пелтеков, д-р инж. Ангел Стефанов, инж. Стоянка Кръстева, д-р Никола Добрев, инж. Александър Русеков, инж. Иванка Стоянова, инж. Марин Захариев, инж. Атанас Кљвбашиев, инж. Пеко Доков и др., както и офицерите полковник Стефан Бъчваров, полковник Станчо Алеков, капитан Стефан Петков, ст. лейтенант Любомир Любомиров, ст. лейтенант Петър Йоловски, ст. лейтенант Илия Илиев, ст. лейтенант Николай Новев, капитан Борислав Игнатов, капитан Димо Димов, майор Николай Класаров и др, както и старшините Теофил Иванов, Стефан Станоев, Иван Г. Иванов, Иван Цончев и др., и не на последно място техниците Димитър Милев, Димитър Тенин, Славчо Иванов, Тодор Атанасов, Кръстю Кръстев, Сашо Тошев и др.

Въпреки, че научно-изследователската дейност носи по-високо качество и професионализъм в учебния процес, признание за което са постигнатите резултати на националните прегледи за ТНТМ, наложително е по-нататъшно разширяване и разнообразяване дейността и.

За двама от офицерите с изявени наклонности в тази насока може да се каже повече:

Капитан Ангел Ангелов завършва ПЖИ „Тодор Каблешков“ през 1972 г.

специалността „Експлоатация, ремонт и поддържане на електрически локомотиви“. През цялото време на обучението му и офицерската служба, работи активно и постига значителни успехи в учебния процес, учебно-материалната база и битовото устройване на личния състав. Голямата му гордост е, че всичко е направено с ръцете на курсантите, командирите и преподавателите, по тяхна инициатива и изготвени от тях проекти. По този начин най-новото в теорията и практиката на даден предмет се включва директно в обучението.

„За професията машинист – казва капитан Ангелов – особено важна е дисциплината. Към това са насочени усилията на всички – да се изгради дисциплинирана личност, за която строгото спазване на военните устава, разпореждания, правилници трябва да е необходимост. По този начин ще създадем добър специалист и отговорна личност, с високо съзнание, която може да работи в тежките условия на железопътния транспорт...“

Старши лейтенант Асен Михов отдава най-голямо значение на личния пример. Учи се от офицерите Иван Стоянов и Любомир Тошков и през курсантските години, и след това. Професията на ръководителя на движението в железопътния транспорт е много отговорна и една от най-важните. Пропуските в обучението на курсантите днес, утре в практиката може да доведат до огромни човешки и материални загуби. Още в началото на офицерската служба младши лейтенант Михов си поставя задачата – курсант от неговото класно отделение да не напуска Института по слаб успех. От 1976 година, откакто поема курсантски взвод, той остава верен на думата си. През 1982 година воденото от него класно отделение /взвод/ постига най-висок среден успех в Института – 4,76, без нито една слаба оценка и четирима курсанти отличници...Горди са тези млади офицери, и със самочувствие, което са получили в това богато на традиции и успехи учебно заведение. Самочувствие на специалисти, офицери, на хора с ясно разбиране за нещата около тях, твърди и целеустремени при изпълнение на поставените им задачи.

Полковник Печо Иванов Дечев

Началник на учебния отдел на Института

/1984 – 1988 г./



*Занятие по тактическа подготовка*

**ТЕМИ, РАЗРАБОТЕНИ ПО ЛИНИЯ НА ТЕХНИЧЕСКОТО И НАУЧНО ТВОРЧЕСТВО НА МЛАДЕЖТА /ТНТМ / И ОТЛИЧЕНИ СЪС „ЗЛАТНА ЗНАЧКА“ НА НАЦИОНАЛНИТЕ ПРЕГЛЕДИ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1972 – 1985 г.**

**IV-ти НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1972 г.**

1	„Кабинет – тренажор на електрически локомотив серия 41“	Ръководител инж. Панто Пантев	Участници – 11
2	„Четиризначна автоблокировка в железопътния транспорт“	Ръководител инж. И. Пелтеков	Участници – 15

**V-ти НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1973 г.**

1	„Екзаминатор – РЕНК“	Ръководител инж. Иван Новаков	Участници – 6
---	----------------------	-------------------------------	---------------

**VI-ти НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1974 г.**

1	„Механизиран щит за прокопаване на тунели при строителство на метрополитен“	Ръководител инж. Димитър Цанков	Участници – 8
---	---	---------------------------------	---------------

**VII-ми НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1975 г.**

1	„Линеен тягов двигател“	Ръководител г-р инж. А. Стефанов	Участници – 3
---	-------------------------	-------------------------------------	---------------

**VIII-ми НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1976 г.**

1	„Автоматизирана система за контрол на обучението „АСКО“ /призната за изобретение/“	Ръководител инж. Иван Новаков	Участници – 5
---	--	----------------------------------	---------------

**IX-ми НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1977 г.**

1	„Кабинет по електрическо оборудване на дизелови локомотиви“	Ръководител г-р инж. А. Стефанов	Участници – 12
---	---	-------------------------------------	----------------

**X-ми НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1979 г.**

1	„Трипроводна схема за управление на стрелка на безконтактни елементи“ /призната за изобретение/	Ръководител инж. И. Стоянова	Участници – 4
2	„Сглобяема монолитна двойно армирана облицовка за тунел“ /призната за изобретение/	Ръководител инж. Димитър Цанков	Участници – 8

**XI-ми НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1981 г.**

1	„Апаратура за контролиране възприятията на аудиторията АКВА“	Ръководител инж. Димитър Цанков	Участници – 6
2	„Съкратена таблица за земна артилерия и машинна програма за нейното изработване и отпечатване на ЕИМ“	Ръководител курсант-младши сержант И. Генашев	Участници – 2

## XII-ти НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1983 г.

1	„Учебен комплекс по експлоатация на железопътния транспорт“	Ръководител г-р Никола Добрев	Участници – 28
2	„Електронни устройства за проверка на автоматична локомотивна сигнализация с автостоп – непрекъснат тип“	Ръководител инж. И. Пелтеков	Участници – 11

## XIII-ти НАЦИОНАЛЕН ПРЕГЛЕД -1985 г.

1	„Младежки комплекс „Компютър“	Ръководител подполковник г-р Стефан Бъчваров	Участници – 20
2	„Компютърна централизация на железопътен участък“	Ръководител подполковник г-р Стефан Бъчваров	Участници – 19



Знамето и отличия на младежката организация на ПЖИ „Тодор Каблешков“, с ръководител ст. лейтенант инж. Тодор Тодоров, наградена с „Народен орден на труда“ – сребърен за значителни успехи в движението за ТНТМ



**С УВАЖЕНИЕ, ОБИЧ И ПРЕКЛОНЕНИЕ ПРЕД СТОРЕНТО  
ПОЛКОВНИК ИНЖ. САНДО МИЛУШЕВ АЛЕКСОВ**



Сандо Алексов е роден на 18 март 1954 година в село Драгуш, Петричко. Завършва СПТУ по машиностроене в гр. Петрич, Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“, ВНВУ „Васил Левски“, Велико Търново – специалност „Мотострелкови войски“ с придобита гражданска квалификация „инженер по ДВГ“ и Военна академия „Г. С. Раковски“, София – специалност „Командно-щабен оперативно-тактически“, Транспортни войски.



1972 год. Курсант Сандо Алексов

През 1975 година е назначен за командир на курсантски взвод от специалност „Експлоатация на железопътния транспорт „ на випуските 53-ти – от 1975-1978 год.; 56-ти-от 1978-1981 год. и 59-ти-от 1981-1984 год.



1300 години България. Среща с актьора Стойко Пеев, изпълнил голямата филмова роля на хан Аспарух в три серийния филм „Хан Аспарух“-1981 год.

Първи висш випуск /1984-1988 год./ командва като командир на взвод и курсантска рота.



Майор Сандо Алексов с офицери, випускници от В. А. „Г. С. Раковски“ и част от командно – преподавателския състав

Последователно заема длъжностите: методист в учебния отдел на училището /1990-1992 г./; командир на курсантски батальон /1992 -1997 г./; началник на отделение „Осигуряване на учебния процес и научната работа“ в учебния отдел на ВВТУ „Тодор Каблешков“ /1997 – март 1998 год./; от март до септември 1998 год. – заместник-началник на ССЖПУ – Горна Оряховица; началник щаб на първа железопътна бригада /1998-1999 год./ и до 2000 год. служи в поделение 58900-София.

От април 2001 год. прекратява службата си и преминава в запаса.



Майор инж. Сандо Алексов / шестия от ляво на дясно/ като командир на първи курсантски батальон с офицери от батальона

### **КУРСАНТИТЕ ОБИЧАТ ПЕСЕНТА**

През 1983-1984 г. наред със служебните задължения, ми беше поставена и задачата да наблюдавам работата на художествените самодейни състави от Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ и да съдействам за решаване на възникнали проблеми в тяхната дейност. Човек не може да не се вълнува, да се гордее, че тук се обучават на железничарски занаят толкова млади, кадърни и вдъхновени младежи, обичащи музиката. Кои казва, че младежите не обичат народното творчество? Кои казва, че в родната казарма не се дава простор за развитие на художествената самодейност? Който не вярва, да заповяда в ПЖИ „Тодор Каблешков“ и да види.

Сред изпълнителите и ръководителите на състави личат имената на лауреати от IV-тия и V-тия републикански фестивали, а сме убедени, че и на VI-тия републикански фестивал на художествената самодейност през 1984 г. ще има и нови имена.

Какво аз лично бих отличил?

Много ми се нрави мъжкия курсантски хор на Института в съпровод с духовия оркестър с художествен ръководител полковник Христо Тонев и диригент Божидар Паунов. Изпълненията им на песните „Помнете хора“ и „България се ражда“, са на много високо ниво и заслужават призово класиране. Всяка година изпълнителското майсторство е толкова високо, че те са готови за концертни изпълнения. Отговор на тези мои съждения идва и от неговия художествен ръководител – полковник Тонев.

„Курсантите обичат песента. Някои са участвали и преди в хорове,

други като дойдат при нас се запалват.. Не е леко, репетиции, репетиции и пак репетиции... Репертоарът ни се състои от хубави мелодични песни от наши и чужди композитори. Курсантите обичат тези песни, оформят се като добри вокалисти..."

Ръст бележи и съставът за художествено слово. Всяка година той се представя с нови спектакли. През 1984 година поетичния рецитал-спектакъл „България“ е може би върхово постижение от изнесените до сега от състава. И нещо любопитно – вече 15 години участник в него е офицерът Ален Кръстев- лауреат на IV-тия и V-тия републикански фестивали. Запомнящи се са и изпълненията на танцовите състави на Института. До заключителния етап са допуснати два от тях. Общ художествен ръководител е Райна Тодорова, но и нейния помощник Драгомир Герасимов дава всичко от себе си, за да се отстранят и най-малките различия или грешни стъпки. Силно впечатление правят изпълненията на постановките „Шопска сюита“, „Варненска сюита“ и „Шопско надпреварване“.

Трябва да се отбележат и постиженията на фолклорния оркестър на Института. Репертоарът му е разнообразен, изпълнителското майсторство е на висота от всички участници на различните народни инструменти. Концертът, който изнасят е обогатен и с много индивидуални изпълнения от различните жанрове. Всички изпълнители са с богата гама от гласови данни и отлично владеят инструментите. Изпълнението на старши преподавателя в катедра „Електрически локомотиви“ инж. Панто Пантев, на арията на Варяжкия гост от операта „Садко“ от Николай Римски-Корсаков е с много висока художествена стойност. Професионалисти твърдят, че няма нищо аматьорско в изпълнението му, близко е до оригинала.



Фолклорният оркестър на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Заслужено място трябва да се отдели и на изпълненията на естрадните състави. Те се доближават до изпълненията на

професионалистите, които сме гледали и слушали. Хубав ритъм, добри гласови данни на изпълнителите, отлично боравене с музикалните инструменти...

Големи са успехите на курсантите от Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ и на Шестия републикански фестивал, защото са наследници на българина, чиято мечта е пила от изворите на песента, преди да пренесе по света като искрометна сила на истината и свободата.

Наследници са и на българското песенно начало, взело блясъка на звездите, зелените пламъци на хайдушкия Балкан, тежката мощ на една историческа участ, която няма равна по красотата и обреченост.

И нека ни вълнуват техните песенни звуци и ритми, възпяващи земята на българите, нашата земя.

Нека медената свирка на курсантския кавал и гайдата да извиват буйни хора и изриви ръченици, китни и стройни мелодии на концерти и фестивали, „по сборове и седенки“, та „да чуят моме и момци“

„Какви е деца раждала, раждала, ражда и сега

българска майка юнашка;

какви е момци хранила, хранила, храни и днеска

нашата земя хубава!“

Вековните гори ще я „поемат“, „долища ще я повторят“, за да е живо името българско, за да пребъде и курсантската песен...

Майор Петър Ценов Тодорчовски

**ПЪРВЕНЦИ НА ВИПУСКИ И СПЕЦИАЛНОСТИ В ПОЛУВИСИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1962  
- 1984 г.**

/Посочена е годината на завършване/



**ЧЕТИРИДЕСЕТИ ВИПУСК – 1965 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Антон Вангелов Бояджиев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: – Петко Методиев Аврамов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение и търговска служба“; Славчо Витков Митов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Тодор Христов Калчишков – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – локомотивен машинист“; Тодор Йорданов Димитров – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“ и Нино Иванов Вълчев – специалност „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“



## **ЧЕТИРИДЕСЕТ И ПЪРВИ ВИПУСК – 1966 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Запryanов Гъдев – специалност „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Минчо Георгиев Христов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение“; Георги Любенов Бахъров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Кирил Спасов Георгиев – специалност „Експлоатация и ремонт на парни и дизелови локомотиви“; Иван Петков Рангелов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“; Петър Йорданов Петров – специалност „Експлоатация и ремонт на парни и електрически локомотиви“ и Нейчо Цветанов Калчев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“.

## **ЧЕТИРИДЕСЕТ И ВТОРИ ВИПУСК – 1967 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Марин Стоянов Маринов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Христо Михайлов Данчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение“; Тодор Иванов Тодоров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Стефан Здравков Парашкевов – специалност „Експлоатация и ремонт на парни и електрически локомотиви“; Венко Петров Замярски – специалност „Експлоатация и ремонт на парни и дизелови локомотиви“; Иван Иванов Ралчев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – техник по ремонт на вагони, парни и дизелови локомотиви“; Христо Николов Какламанов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“; Васил Иванов Асенов – специалност „Строителство и поддържане на железен път“; Георги Благоев Манов – специалност „Автоматика и телемеханика“ и Марин Стоянов Маринов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – техник по ремонт на вагони, парни и електрически локомотиви“

## **ЧЕТИРИДЕСЕТ И ТРЕТИ ВИПУСК – 1968 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Трендафил Сотиров Иванов – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен транспорт – техник по ремонта на вагони, парни и дизелови локомотиви“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Димо Иванов Живов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение“; Стефан Георгиев Михайлов – специалност „Експлоатация на парни и електрически локомотиви“; Благой Стефанов Чуруленков –

специалност „Експлоатация на парни и дизелови локомотиви“; Делю Атанасов Чернооков – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – техник по ремонт на вагони, парни и електрически локомотиви“; Костагин Янков Щерев – специалност „Експлоатация и ремонт на подвижния железопътен състав – вагонен техник“; Койчо Дечев Коев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“; Стефан Миков Петков – специалност „Автоматика и телемеханика“ и Тодор Иванов Тодоров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“

#### **ЧЕТИРИДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТИ ВИПУСК – 1969 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Васил Лозанов Игнатов – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Стефан Борисов Димитров – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение“; Цанко Кирилов Цаковски – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Никола Теофилов Димчев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Богдан Стоянов Бонев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви – техник по ремонта на електрически локомотиви“; Тодор Георгиев Тодоров – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви – техник по ремонта дизелови локомотиви“; Илия Георгиев Георгиев – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Илия Савчев Савчев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“ и Паун Петков Глушков – специалност „Осигурителна техника в железопътния транспорт“



2011 г. Среца на бивши офицери от 44-ти випуск и други, завършили и служили във Втори курсантски батальон на ПЖИ „Тодор Каблешков“ и ВВТУ



## **ЧЕТИРИДЕСЕТ И ПЕТИ ВИПУСК – 1970 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Тодор Стоянов Безовски – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Радко Петров Топчиев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение“; Симеон Любомиров Георгиев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Костадин Николов Тотков – специалност „Експлоатация на дизелови локомотиви“; Слави Кръстев Славов – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви – техник по ремонта на дизелови локомотиви“;

Христо Тодоров Христов – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви – техник по ремонта на електрически локомотиви“; Живко Христов Динев – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Васил Георгиев Стоев – специалност „Строителство и поддържане на железния път“ и Радослав Христов Радев – специалност „Осигурителна техника в железопътния транспорт“

## **ЧЕТИРИДЕСЕТ И ШЕСТИ ВИПУСК – 1971 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Божидар Георгиев Чолев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – ръководител движение“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Стойко Иванов Стойчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт – началник влак“; Тома Лазаров Йовев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Цаньо Петров Колев – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Стоимен Василев Георгиев – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Крум Георгиев Миронов – специалност „Строителство и поддържане на железния път“ и Георги Любенов Малоселски – специалност „Осигурителна техника в железопътния транспорт“

## **ЧЕТИРИДЕСЕТ И СЕДМИ ВИПУСК -1972 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Петър Петров Николов – специалност „Строителство и поддържане на железния път“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Цветан Георгиев Генчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Димитър Савов Пъдарев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Николай Тодоров Бъчваров – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Рачо Тодоров Рачев – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“ и Илия Динев Иванов – специалност „Осигурителна техника в железопътния транспорт“



*В залата за отдих*

### **ЧЕТИРИДЕСЕТ И ОСМИ ВИПУСК - 1973 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Румен Иванов Бузов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Янко Христов Димов – специалност „Експлоатация и ремонт на локомотиви“; Боян Трайков Йорданов – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Кирил Янков Кръстев – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“ и Димитър Щерев Драгоманов – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“.



*Министърът на транспорта Григор Стоичков връчва дипломите на първенците на специалности от випуск 48 –ми*

### **ЧЕТИРИДЕСЕТ И ДЕВЕТИ ВИПУСК – 1974 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Костадин Димитров Димов – специалност „Проектиране и внедряване на АСУ в транспорта“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Хинко Николов Мусков – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Пенко Колев Станчев – специалност „Експлоатация и ремонт на локомотиви“; Коста Василев Цветанов – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Пачко Иванов Пачков – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“; Стоян Петков Костадинов – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“ и Стоян Иванов Харизанов – специалност „Поддържане, експлоатация и ремонт на АСУ в транспорта“



*Производство на випуск „Дравски -1975“. Строят води подполковник Цветан Тодоров*

### **ПЕТДЕСЕТИ ВИПУСК – 1975 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Теодор Атанасов Багемов – специалност „Проектиране и внедряване на АСУ в транспорта“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Красимир Димитров Николов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Йордан Иванов Атанасов – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“;

**ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ** – Асен Вълчев Чакъров – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Ангел Тодоров Веселинов – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Светослав Стефанов Гагов – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“; Ангел Георгиев Димитров – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“ и Иван Недев Димитров – специалност „Поддържане, експлоатация и ремонт на АСУ в транспорта“

### **ПЕТДЕСЕТ И ПЪРВИ ВИПУСК -1976 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Иван Генов Иванов – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“ **ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Тонко Атанасов Панчелиев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Никола Любенов Алексиев

– специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Николай Михайлов Петков – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Георги Димитров Караиванов – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“; Андрей Николов Бонев – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“; Дончо Жеков Спасов – специалност „Проектиране и внедряване на АСУ в транспорта“ и Анани Йорданов Григоров – специалност „Поддържане, експлоатация и ремонт на АСУ в транспорта“



Среща на заместник –началника на ВМТ генерал –майор Стоян Сейменов / в средата / с курсанти от 50 –ти и 51-ви випуск–отличници на Войските на Министерството на транспорта

### **ПЕТДЕСЕТ И ВТОРИ ВИПУСК - 1977 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Любомир Димитров Манев – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“



Производство на випуск „Опълченски -1977,,

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Ангел Томов Попов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Лазар Сотиров Лазаров – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Слави Василев Василев – специалност „Поддържане, експлоатация и ремонт на АСУ в транспорта“; Димитър Калинов Димитров – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Виден Григоров Колев – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“; Красен Атанасов Тончев – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“ и Румен Радков Русанов – специалност „Проектиране и внедряване на АСУ в транспорта“

### **ПЕТДЕСЕТ И ТРЕТИ ВИПУСК -1978 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Иван Маринов Димитров – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Кирил Цветанов Иванов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Драгомир Стоянов Друмев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Живко Петров Желев – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Красимир Ангелов Бележков – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“; Стойчо Иванов Атанасов – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“; Георги Тончев Ивчев – специалност „Проектиране и внедряване на АСУ в транспорта“ и Цеко Петков Йорданов – специалност „Поддържане, експлоатация и ремонт на АСУ в транспорта“.

### **ПЕТДЕСЕТ И ЧЕТВЪРТИ ВИПУСК – 1979 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Кирил Асенов Сергиев – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Вълчо Танев Карчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Костадин Николов Ганчев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Божидар Захариев Петков – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Иван Печев Дечев – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“; Георги Найденов Гудиков – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“; Ивайло Арсенов Тодоров – специалност „Проектиране и внедряване на АСУ в транспорта“ и Марио Йончев Савов – специалност „Поддържане, експлоатация и ремонт на АСУ в транспорта“.

### **ПЕТДЕСЕТ И ПЕТИ ВИПУСК -1980 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Вилхелм Милков Хаджийски – специалност

„Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в железопътния транспорт“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Галин Стоянов Стоянов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Атанас Стефанов Сидеров – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Димитър Георгиев Димитров – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Борислав Димитров Борисов – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“ и Николай Антонов Начев – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“

### **ПЕТДЕСЕТ И ШЕСТИ ВИПУСК-1981 ГОД .**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Павлин Искренов Марчевски – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Тинко Христов Михов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Венцислав Костадинов Петров – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Костадин Банков Банков – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Стефан Енчев Периндев – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“ и Иван Георгиев Бакалски – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в транспорта“.

### **ПЕТДЕСЕТ И СЕДМИ ВИПУСК -1982 г.**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Тодор Спасов Гюров – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в транспорта“



*Министърът на транспорта Васил Цанов поздравява първенеца на 57-ми випуск младши лейтенант Тодор Гюров*

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Ивайло Димитров Младенов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“;

Александър Николов Георгиев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Малин Митков Дживзов – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Георги Андонов Горанов – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“ и Пламен Маринов Захариев – специалност „Поддържане, строежи и възстановяване на железопътни линии“



Генерал-майор инж. Георги Каракехайов – заместник-началник на ВМТ връчва дипломи

### **ПЕТДЕСЕТ И ОСМИ ВИПУСК – 1983 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Евгени Димитров Николов – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в транспорта“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Христо Николов Христакиев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“; Марин Дончев Дончев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Георги Димов Георгиев – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Пламен Боянов Христов – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“ и Алеко Момчилов Кангъзов – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни линии“

### **ПЕТДЕСЕТ И ДЕВЕТИ ВИПУСК – 1984 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Йордан Василев Гърнев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“

ПЪРВЕНЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Марин Христов Костадинов – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“

ПЪРВЕНЕЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Пламен Йорданов Иванов – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Ангел Христов Дерменджиев – специалност

„Експлоатация и ремонт на вагони“; Младен Борисов Стойнов – специалност „Поддържане, строеж и възстановяване на железопътни

линии“; Димитър Пенков Димитров – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в транспорта“ и Димо Георгиев Георгиев – специалност „Ремонт, поддържане и експлоатация на железопътна строителна механизация“

### **ШЕСТДЕСЕТИ ВИПУСК – 1985 г.**

/ВНВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“/

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Иван Димитров Вълчев – специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Асен Симеонов Домбев – специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“; Атанас Йорданов Иванов – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“; Георги Илиев Георгиев – специалност „Експлоатация и ремонт на вагони“; Людмил Георгиев Съйнов – специалност „Поддържане и възстановяване на железопътни линии“; Иван Пенев Генчев – специалност „Автоматика, телемеханика и съобщителни връзки в транспорта“ и Йордан Сашков Камберов – специалност „Ремонт, поддържане и експлоатация на железопътна строителна механизация“.

### **ШЕСТДЕСЕТ И ПЪРВИ ВИПУСК – 1986 г.**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Евзени Тодоров Йорданов – специалност „Транспортно строителство“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ – Валери Здравков Василев – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Силвио Димитров Караиванов – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Васко Райчев Николов – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Любомир Веселинов Витков – специалност „Железопътна техника – вагони“; Росен Христов Матев – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ и Милен Николов Радков – специалност „Подземно-транспортни, пътни и строителни машини“



Генерал-майор Григор Жотев пожелава на завършващия випуск на добър час по стоманените магистрали на България



**РАЗВИТИЕ НА УЧЕБНО-МАТЕРИАЛНАТА БАЗА В ПОЛУВИСИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ**

/1958-1984 год./

№ по ред	Наименование	Година на изграждане	Авторски колектив
1	2	3	4
	<b>Към катедра „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“</b>		
1	Кабинет по сигнализиция, централизиция и блокировка(СЦБ)	1958г.	Иван Димитров и Кръстьо Кръстеф
2	Учебен комплекс железопътен полигон с гари Прогрес, Комсомолец, Юбилейна и изкуствен тунел между гарите Комсомолец и Юбилейна.	1963-1964г.	инж. Христо Христов ,инж. Стоянка Кръстева, Иван Димитров, инж. Борис Червянков, д-р Никола Добрев, инж. Георги Варконов, курсанти от 40-и и 41-ви випуск, кап. Ганчо Ганчев и ст.-л-т Стоян Андонов.
3	Кабинет по автоматика на гарите	1972г.	инж. Стоянка Кръстева и курсанти от 48-ми випуск, Георги Салутков, Илия Илев, Иван Гълъбов и 47-ми випуск.
4	Кабинет по автоматика на междугарията	1972г.	инж. Иван Пелтеков, ст. л-т Стойчо Петков и курсантите Илия Иванов, Петко Стойчев, Георги Стоянов от 47-ми випуск.
5	Кабинет по основи на автоматиката	1972г.	инж. Иван Новаков, курсанти от 47-ми и 49-и випуск, старшина Иван Цончев.
6	Кабинет по железопътни съобщителни връзки	1972г.	инж. Петър Стоянов, курсанти от 48-ми и 49-и випуск, майор Стефан Петков.
7	Кабинет по автоматика и телемеханика на гарите	1974г.	инж. Стоянка Кръстева, инж. Иванка Стоянова, курсанти от 50-и и 51-ви випуск, ст. л-т Стойчо Петков.
	<b>Към катедра „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“</b>		

1	Кабинет „Предавателни системи на дизелови локомотиви“	1974г.	инж. Братован Илиев
2	Кабинет „Механическа част и спомагателни системи на дизелови локомотиви“	1964г.	инж. Братован Илиев, Марин Илиев, Христо Крапунов, Атанас Узунов, Тодор Симеонов и Иван Василев.
3	Кабинет „Двигатели с вътрешно горене“	1974г.	инж. Пеко Доков, Димитър Милев, кап. Николай Клисаров и курсанти от 49-ти випуск.
4	Кабинет „Електрически схеми и машини в дизеловите локомотиви“	1975г.	д-р инж. Ангел Стефанов, курсанти от 50-ти и 51-ви випуск.

	<b>Категра „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви и електротехника“</b>		
1	Лаборатория по електротехника	1964г.	инж. Илия Пеев
2	Кабинет-лаборатория по електротехника	1972г.	инж. Владимир Антонов и курсанти от 48-ми и 49-ти випуск.
3	Кабинет по електрически локомотиви	1972г.	инж. Панто Пантев, Димитър Тенин и курсанти от 48-ми и 49-ти випуск.
4	Кабинет-лаборатория по електрически машини и апарати	1972г.	инж. Александра Предева, инж. Атанас Кювбатуев, Димитър Тенин и курсанти от 48-ми и 49-ти випуск.
5	Кабинет по контактна мрежа	1972г.	инж. Атанас Кювбатуев, Димитър Тенин, Павел Гузов и курсанти от 48-ми и 49-ти випуск.

	<b>Към категория „Експлоатация и ремонт на вагоните“</b>		
1	Вагон-кабинет	1964г.	Подарен от ЖПУ-Горна Оряховица

2	Кабинет по вагони	1974г.	инж. Димитър Митев, ст. л-т Димитър Димитров и курсанти от 49-ти и 50-ти випуск.
3	Кабинет по влакови спирачки	1975г.	Иван Илиев, инж. Симеон Тасев, ст. л-т Борислав Изнатов, с-на Иван Цончев и курсантите Иван Г. Иванов, Павел Павлов от 321-во кл. отделение на 49-ти випуск.

	<b>Категра „Механика“</b>		
1	Кабинет по машинни елементи	1974г.	инж. София Ненова, ст. л-т Борислав Изнатов и курсантите Павлов и Панайотов от 49-ти випуск.

	<b>Категра „Обществени науки“</b>		
1	Кабинет	1975г.	Надежда Илиева, ст. л-т Николай Новев, Петър Стоянов, Петър Велчев и курсанти от 49-ти випуск.

	<b>Категра „Общовойскова и военно-специална подготовка“</b>		
1	Кабинет по възстановяване на железния път	1972г.	подп. Ганчо Ганчев, л-т Сергей Марков, курсанти от 49-ти випуск.
2	Кабинет по експлоатация на железопътния транспорт във военно време	1975г.	подп. Станчо Алеков, кап. Тодор Соколов, л-т Любомир Любомиров и курсанти от 50-ти и 51-ви випуск.
3	Кабинет по тактика и инженерни заграждения	1975г.	кап. инж. Христин Христов и курсанти от 51-ви и 52-ри випуск.
4	Кабинет по оръжие за масово поразяване	1975г.	подп. Петър Стефанов, л-т Николай Клисаров и курсанти от 50-ти и 51-ви випуск.

5	Физкултурен салон	1981г.	полк. Димитър Радев, кап. Ботьо Паспаланов, инж. Георги Варионов, инж. Ерменко Ерменков, с-на Дамян Еленков и курсанти от 54-ти и 55-ти випуск.
---	-------------------	--------	---

	<b>Друзи</b>		
1	Макети:	1972-1974г.	Иван Василев, Марин Илиев, Тодор Симеонов, Христо Крапунов, Атанас Узунов, курсанти от 48-ми и 49- ти випуск.
	а) на дизелов локомотив серия 04		
	б) на електрически локомотив серия 42-00		
	в) на четириосен пътнически вагон		
2	Репетиционна зала	1982г.	полк. Христо Тонев, Петър Стоянов, Петър Велчев, Владимир Георгиев, Цветан Хаджиянев, войници от домакински взвод.

	<b>Катедра „Строеж и поддържане на железопътни линии</b>		
1	Кабинет по сградостроителство	1974г.	инж. Георги Варионов, инж. Трифон Гъонов, курсанти от 50-ти и 51-ви випуск.
2	Кабинет по устройство на железния път	1974г.	инж. Марин Захариев, инж. Кирил Лазаров, инж. Милка Тодорова, ст. л-т Милен Савчев, курсанти от 50-ти и 51-ви випуск.
3	Кабинет по мостове	1974г.	инж. Трифон Гъонов, ст. л-т Милен Савчев, курсанти от 50-ти и 51- ви випуск.
4	Кабинет по тунели	1974г.	инж. Димитър Цанков, ст. л-т Любомир Христов, курсанти от 50-ти и 51-ви випуск.

	<b>Категра „Чужди езици“</b>		
1	Два фонетични кабинета с апаратура „Тесла“ и магнетофонна апаратура	1975г.-1976г.	Борис Петров, Александра Василева, ст. л-т Борислав Игнатов и ст. л-т Динко Панчев.



*Излет до Витоша*

## ПОДГОТВЕНИ КАДРИ ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ В РАЗЛИЧНИТЕ ФОРМИ НА ОБУЧЕНИЕ

*/ 1889-1984 г. /*

### **1. Военна жп школа /1889-1915 г./ :**

- Подготвени специалисти с професионално практическо образование – **1660 човека**
- Специален курс - подготвени специалисти със средно техническо образование – **561 човека**

### **2. Военни жп школи / 1916-1918 г./ в София, Рагомир, Генерал Жостов, Гостивар, Трояци и Алатини :**

- Подготвени специалисти с професионално практическо образование – **1578 човека**

### **3. Военно железопътно училище – 1919 г. :**

- Подготвени специалисти със средно техническо /специално/ образование – **102 човека**

### **4. Държавно железопътно училище -1922 – 1945 год. :**

- Подготвени специалисти с полувисше образование – **1551 човека**
- Подготвени специалисти със средно техническо /специално/ образование – **334 човека**
- Подготвени специалисти със средно професионално образование – **1062 човека**
- Подготвени специалисти с професионално практическо образование – **285 човека**

**Всичко – 3232 човека**

### **5. Държавно средно железопътно училище :**

- Подготвени специалисти с полувисше образование – **482 човека**
- Подготвени специалисти със средно професионално образование – **361 човека**

**Всичко – 843 човека**

### **6. Средно транспортно училище :**

- Подготвени специалисти с полувисше образование – **78 човека**
- Подготвени специалисти със средно техническо /специално/ образование – **200 човека**
- Подготвени специалисти със средно професионално образование – **298 човека**

**Всичко – 576 човека**

### **7. Транспортен техникум :**

- Подготвени специалисти със средно техническо /специално/ образование – **927 човека**
- Подготвени специалисти със средно професионално образование – **853 човека**

**Всичко – 1780 човека**

**8. Полувисш железопътен институт /1958 -1984 год. / :**

• Подготвени специалисти с полувисше образование – 14029 човека

**9. Всичко подготвени специалисти - / 1889 – 1984 год./ - 24 361 човека**

*Забележка: Някои от посочените данни за периода 1889-1919 г. са приблизителни, поради липса на достатъчен архивен материал./ ЦВА,ф.2553, оп.1,а. е.1 и а. е. 6; ф. 2554, оп.1,а. е.1; а. е.2,л.1 и 14 ;а. е.7 и а. е.11,л.2 /*



*В кафе - сладкарницата на института*

## ТРЕТА ГЛАВА

### ВИСШЕ НАРОДНО ВОЕННО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“

/1984 – 2000 г./



#### НА ДОБЪР ПЪТ, ВНВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“



В навечерието на празника на славянската писменост, на българската просвета и култура, личният състав на най-старото учебно заведение за подготовка на кадри за родния железопътен транспорт, преживява вълнуващо и дългоочаквано събитие.

С Указ на Държавния съвет на Народна република България и Постановление на Министерския съвет, Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ е преобразуван във Висше народно военно транспортно училище.

На организираното тържество присъстват: Кирил Зарев, генерал-полковник Велко Палин, Васил Цанов – министър на транспорта, Александър Фол – министър на народната просвета, Николай Добрев – секретар на ЦК на ДКМС, генерал-лейтенант Митю Кисъв – началник на ВМТ, генерал-лейтенант Никола Недялков – началник на ВА „Г. С. Раковски“, генерал-лейтенант Любчо Тошков – началник на Софийския военен гарнизон, генерали, генерални директори от системата



на Министерството на транспорта, офицери, преподаватели, представители на обществеността, ученици от техникума по жп транспорт „Никола Корчев“ и др.



22 май 1984 г. Официалните лица присъстващи на тържеството

Министър Васил Цанов огласява Указ № 1562 на Държавния съвет и обявява Висшето народно военно транспортно училище за открито. / Държавен вестник, бр. 46, 1984 г./

В словото си той отбелязва, че тази нова организационна форма за подготовка на кадри за железопътния транспорт е в духа на новите изисквания за образователната политика на държавата.

Началникът на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ генерал-майор Григор Жотеф отговаря на приветствията, проследява накратко 62-годишната история на учебното заведение и очертава новите задачи, които стоят пред личния състав за подготовка на бъдещите специалисти за българския железопътен транспорт.

След като гостите разглеждат учебно-материалната база на училището, генерал-полковник Велко Палин, завеждащ отдел „Социална и национална сигурност“ заявява:

„...Днешният ден ще остане паметен за Висшето народно военно транспортно училище „Тодор Каблешков“, защото става негов рожден ден. Сътрудниците на нашият отдел и лично аз се радваме заедно с Вас, че се реализира голямата идея, която ще има не само стопанско и стратегическо значение, да се подготвят кадри за транспорта, но и защото с това ще бъдат решени по-успешно редица чисто военни задачи. Кадрите с висше образование, обучавани и възпитавани тук, ще бъдат с по-добра нагласа, ще могат да ръководят по-добре транспорта в интерес на бойните действия. Заедно с това те ще притежават по-висока квалификация, ще бъдат по-правилно възпитани, ще имат по-голяма готовност да се жертват в името на родината. Пожелавам на най-новото висше народно военно училище бързо да се стабилизира и да завоюва престиж сред висшите военни и цивилни учебни заведения, да

има високо квалифицирани професорско-преподавателски кадри, които да издигнат на висота транспортната наука. Да се открият нови учебни корпуси с нови кабинети, лаборатории и класни стаи и реални условия за всестранно развитие на личността на курсантите.

За нас е важно кадрите, които ще се обучават тук, да бъдат в постоянна готовност да защитят родината, да могат бързо, когато се наложи да преминат на военновременни релси. Няма да разкрия тайна, като кажа, че главната заслуга за раждането на новото висше военно-транспортно училище се пада на председателя на Държавния съвет Тодор Живков, който разбра големия замисъл и утвърди хубавото предложение. Осъществи се така лелеяната от всички ни мечта Войските на Министерството на транспорта да имат свое висше народно училище.

На добър път!.....“

По случай 24-ти май Държавният съвет на НР България удостоява със званието „Заслужил деятел на образованието“ генерал-майор Григор Жотев, началник на ВНВТУ „Тодор Каблешков“

О.з. полковник Симеон Илиев

Началник на отдел в Главно управление на ВМТ /1980-1986 год./

### **ВИСШЕ ВОЕННО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“**



**ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ДОЦЕНТ ГРИГОР ЖОТЕВ**

**Заслужил деятел на образованието**

Трансформирането на Института във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ е резултат на 14-годишна целенасочена дейност на командването

на учебното заведение. Основната задача на новото висше военно учебно училище е подготовката на ръководни и изпълнителски кадри с висше и полувисше образование за железопътния транспорт, офицери с транспортни специалности за действителна военна служба в министерствата на транспорта, отбраната и вътрешните работи, запасни офицери и сержанти за военновременните формирования на министерствата на транспорта и отбраната.

От учебната 1984/1985 г. обучението във ВНВТУ се провежда по нови учебни планове и програми, съобразно новия статут на училището. Пред командването стоеше сериозна задача – за два-три месеца да подготви необходимата учебна документация и създаде възможност за провеждането на учебен процес при съответните за висшето образование условия.

Със заповед № РД-08-581/10.06.1984 г. на министъра на транспорта са назначени работни комисии, в състава на които са включени хабилитирани преподаватели от ВМЕИ и ВИАС, научни работници от институтите на Министерството на транспорта, специалисти от Генералната дирекция на СО „Български държавни железници“ и преподаватели от ВНВТУ, със задачата да изготвят учебните планове за висшия курс на училището.

Работните комисии се оглавяват от:

- проф. д-р инж. Тодор Караджов от ВМЕИ - за специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“;
- проф. д-р инж. Йордан Тотев от ВИАС - за специалност „Транспортно строителство“;
- доц. д-р инж. Иван Ненов – заместник-генерален директор на СО „БДЖ“ - за специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“;
- доц. д-р инж. Данчо Данчев от ВМЕИ - за специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“

За приемането на новата учебна документация със Заповед № РД-08-589/18.07.1984 г. на министъра на транспорта е назначен разширен състав на Академичен съвет на ВНВТУ „Тодор Каблешков“. В работата му участват представители на министерството на транспорта, СО „БДЖ“, Войските на министерството на транспорта, ИЕЖТ, висши учебни заведения, ръководството на училището, ръководителите на катедри и други научни работници.

Първото заседание на Академичния съвет се провежда на 24 юли 1984 г., на което председатели на работните комисии докладват учебните планове за висшия курс и след задълбочено обсъждане се приемат.

За блок А /полувисш курс/ обемът на учебния материал от първата година осигурява задължителната общоинженерна подготовка, която в известна степен се доближава до тази на висшия курс. Това дава възможност да се получи по-низша инженерна квалификация, като същевременно се запазва равнището на специалната подготовка.

За блок Б /висш курс/ - получените знания през първата година служат като основа, за довършване инженерната подготовка през втората и третата година на обучение, в обем позволяващ да се добие квалификацията „инженер“. Възниква въпросът, каква е квалификацията на обучаемите в полувисшия курс? В някои западни страни съществува понятието „недипломиран инженер“. В нашата страна това не е регламентирано законово и се приема наименованието „инженер-оператор в транспорта“.

Командването на училището предлага да се приеме нова нормативна уредба. Постановление № 23/1984 г. на Министерския съвет е допълнено с нов текст за придобиване на квалификация за обучението в блок А /полувисш курс/. Същата година излиза и Постановление № 59/30.10 1984 г. в което е отразено: „Завършилите полувисшия курс на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ придобиват квалификация „инженер-оператор в транспорта“. Новата квалификация на завършилите блок А на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ е още едно завоевание в железопътното образование, с което се затвърждава неговото приоритетно място в системата на професионалното образование в България.

При изготвянето на новите учебни програми, дисциплината „Висша математика“ се оказва малък препъни камък, което налага програмата да се изработи в консултация с известните математици: проф. Томов от ВИАС, проф. Манолов от ВМЕИ, доц. Периклиев от висшето военно строително училище, Минчо Цолов - началник катедра във ВНВТУ и майор инж. Кирил Георгиев от учебния отдел. С тяхна помощ е разработен успешен модел, в който се постига уеднаквяване на обучението през първата година за двете нива на образование /блок А и блок Б/.

Цялата учебна документация, включваща учебни планове и програми след съгласуване с МНО и СВО на министерството на народната просвета, влиза в сила от 1 септември 1984 г.

Новият статут на училището като висше военно учебно заведение налага и разглеждане на въпроса за неговата административна и военна подчиненост. В закона за висшето образование, чл. 2 и чл. 6 е записано, че висшите учебни заведения се ръководят от ресорните министерства, като Министерството на народната просвета организира и ръководи образованието като надведомствен държавно-обществен орган. Това изключва възможността, ВНВТУ да бъде в структурата на Войските на министерството на транспорта. Това несъответствие е решено със Заповед № РД-08-274/05.06.1985 г. на министъра на транспорта, където е посочено: „За цялостната дейност на ВНВТУ, съгласно чл. 6 от

Закона за висшето образование, началникът на училището отговаря и се отчита пред министъра на транспорта“.

През 1987 година ВНВТУ „Тодор Каблешков“ е избрано за асоцииран член на Министерството на транспорта, а неговият началник-член на Колегиума на ведомството/Постановление № 17/24.03.1987 г. на Министерския съвет/.

От изключителна важност за ВНВТУ „Тодор Каблешков“ се явява, трансформация в структурите на преподавателските звена с основна цел стабилизация на съществуващите и създаване на нови катедри, по подобие на висшите технически учебни заведения в страната. За целта е изготвена съвместна Заповед № РД-09-1169/04.12.1984 г. на министрите на транспорта и народната просвета, с която катедра „Технология и организация на железопътния транспорт“ се прехвърля от ВМЕИ във ВНВТУ, заедно с целия преподавателски състав; отрасловата научно-изследователска лаборатория /ОНИЛ/ по експлоатация на железопътния транспорт, с целия си персонал се зачислява към ВНВТУ и проблемната научно-изследователската лаборатория /ПНИЛ/ по комплексна механизация и организация на товарно-разтоварните процеси, контейнери и пакетни превози, заедно със своите специалисти и материална част се зачислява към ВНВТУ.

Така с една от основните катедри в училището /с двама професори и двама доценти/ и двете научно-изследователски лаборатории /ОНИЛ и ПНИЛ/ се създава научно-изследователски сектор във ВНВТУ. В останалите катедри по съвместителство се назначават хабилитирани ръководители /на катедри/ и хонорувани хабилитирани преподаватели.

През 1988 година въпросът се решава нормативно с Постановление № 7/02.03.1988 г. на Министерския съвет, в което е записано: „Учебната заетост и лекторските възнаграждения на хабилитираните и нехабилитираните редовни и хонорувани преподаватели във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ се определя по нормативите за висше образование, независимо от това в коя форма на обучение се реализира“.

Както всички ВУЗ, така и ВНВТУ „Т. Каблешков“ трябва да има свой правилник, който да отразява съществуващия статут. За целта се назначава комисия за изготвяне проект за нов правилник с председател полковник Кръстю Савов - заместник-началник на училището и офицерите от учебния отдел: полковник Печо Дечев, майор инж. Кирил Георгиев и капитан инж. Тодор Лъжански.

За основа при изработването му служи Правилникът на висшите военни училища към МНО. Заедно с общите постановки се отчитат и специфичните особености на ВНВТУ, като военно учебно заведение към гражданско ведомство, и че подготвя офицери по железопътните специалности за Въоръжените сили и специалисти за Българските държавни железници, които имат ангажименти във военно време.



*Походен марш във ВНВТУ „Тодор Каблешков“*

Новата учебна 1984/1985 г. във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ започва с утвърдени нови учебни планове и програми, нова организационна структура и нов устройствен правилник.

Създаден е Академичен съвет на ВНВТУ „Тодор Каблешков /Заповед № РД-08-350/18.07.1985 г. на министъра на транспорта/. В състава му са включени: командването на училището; ръководителите на катедри; хабилитирани преподаватели от сродни ВУЗ и хабилитирани научни работници от научните институти към Министерството на транспорта. Академичният съвет взема решения по основни въпроси, свързани с учебната, възпитателната и научно-изследователската дейност в училището, провежда избори за определяне на научните звания – „асистент“, „научен работник“ и „преподавател“. Тези функции му се вменяват до създаване на научно-учебни съвети /НУС/ по различните научни направления.

През 1989 година във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ са създадени два научно-учебни съвета: НУС № 1 – „Техника и технология в транспорта“ и НУС № 2 – „Общотехнически науки“.

През 1990 година НУС № 1 е преименуван в НУС „Технология, експлоатация и системи за управление на транспорта“, през 1992 г. вече е „Техника и технологии в транспорта“ и през 1994 г. е „Железопътна и подемно-транспортна техника“. Последното реструктуриране на НУС № 1 се извършва през 1995 г. с наименование „Техника, технология и управление на транспорта“, като в него са включени катедрите „Локомотиви“, „Вагони“, „Технология и организация на железопътния транспорт“, „Електрообзавеждане на железопътната техника“, „Подемно-транспортни, строителни машини и системи“, „Икономика и счетоводство в транспорта“, „Машинни елементи“, „Технология на

машиностроителното производство и химия“, „Хуманитарни науки и чужди езици“ и „Общовойскава и тактико-специална подготовка“.

НУС № 2 през 1994 година е реструктуриран в НУС „Технология, автоматика и управление на железопътния транспорт“, а през 1995 г. наименованието му е „Осигурителна техника и строителство в транспорта“. В него са включени катедрите: „Електротехника и физика“, „Съобщителна и осигурителна техника и системи“, „Строителни конструкции“, „Механика“, „Математика и информатика“ и „Транспортно строителство“.

През 1994 година се създава трети Научен съвет № 3 „Транспортно строителство“. Той обаче функционира само една година и е закрит.

Тясно място в организирането и провеждането на учебния процес във ВНВТУ, се оказва недостатъчната база за лабораторни изследвания. Това налага някои лабораторни упражнения с обучаемите да се провеждат извън ВНВТУ, в лабораториите на ВМЕИ и ВИАС.

Командването на училището своевременно отчита, че за да се развие ВНВТУ като ВУЗ е необходимо, да разполага със собствена съвременна учебно-материална база, която да обхваща всички изучавани дисциплини.

През първата учебна година 1984/1985 г. във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ се построяват със собствени сили и средства и влизат в експлоатация: Учебен комплекс „Компютър“ с лекционна и клубна зала, две компютърни зали и зала за научно-изследователска работа; Лабораторен комплекс по металознание с 4 лаборатории по „Металография“, „Рентгенография“, „Механични изпитания“ и „Електротермия“; Лабораторен комплекс по „Физика“ с 2 лаборатории и Нови лаборатории по „Земна механика и фундиране“, „Строителни материали“ – 2 бр. и „Химия“ – 2 бр

През 1988 година се изграждат лаборатории по „Съпротивление на материалите“ и „Механика на флуидите“, през 1989 г. – още 9 кабинети-лаборатории: „Управление на локомотивите“; „Изпитание и диагностика на подвижния железопътен състав“; „Автомобилна подготовка“; „Основи на осигурителната техника“; „Автоматизирано регулиране движението на влаковете“ /АРДВ/; „Цифрови комуникационни системи“; „Микрокомпютърни системи“; „Уплътнителна техника“ и „Електрообзавеждане на ПТПСМ“.

Периодът между 1985 и 1989 г. се явява нов връх в дългогодишната история на училището по отношение на изграждането и осъвременяването на учебно-материалната база. В помощ на учебно-възпитателния процес влизат 16 нови лаборатории, два лабораторни комплекса с още 6 лаборатории и учебен комплекс „Компютър“.



В учебния комплекс по „Експлоатация на железопътния транспорт“

Във всяка следваща учебна година броят на класните отдели в училището значително нараства. Това налага през 1985 г. част от блока за почивка № 3, да се преустрои в класни стаи, кабинети и лаборатории.

През 1985 година районът на ВНВТУ е разширен. Получени се нови терени, граничещи със стария район. Съставен е нов генерален застроителен план, даващ възможност за осъществяване на ново строителство. На следващата 1986 година е готова сградата на ново курсантско общежитие №1, а три години по-късно - общежитие № 2.

След приключване на първата учебна година /1984-1985/ по искане на министъра на транспорта на 29 август 1985 г. му е предоставен подробен доклад за цялостната дейност, извършена във ВНВТУ. Отчетено е, че се извършва добър подбор на обучаемите, които преминават във висшия курс на обучение.

Балът за продължаване обучението във висшия курс се изчислява като сбор от средния успех и успеха по математика от дипломата за средно образование; средния успех и успеха по висша математика от първата година и удвоената оценка от конкурсния изпит по висша математика.

Право да кандидатстват във висшия курс придобиват 309 курсанти от общо 619, като първият випуск – висш курс на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ са формира по следните специалности:

- „Технология и организация на железопътния транспорт“ – 40 обучаеми; общ бал максимален 31,04, минимален 25,41;
- „Железопътна техника“ – 40 обучаеми; общ бал максимален 33,83, минимален 26,75;
- „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“ – 20 обучаеми; общ бал максимален 35,45, минимален 28,68;
- „Транспортно строителство“ – 20 обучаеми; общ бал максимален 35,84, минимален 27,04;



- „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ – 20 обучаеми; общ бал максимален 35,77, минимален 32,29.

Показател за равнището на курсантите от висшият курс, са и постигнатите резултати през 1986 година на Републиканската студентска олимпиада по дисциплината „Съпротивление на материалите“. Отборът на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ заема първо място сред висшите военни училища и 4-то сред 16-те ВУЗ от страната.

През учебната 1985/1986 година започва прием за заочно обучение в училището и в трите форми: висш курс, полувисш курс и курс за „инженер-оператори“.

След тригодишно практическо прилагане на новия модел на учебното заведение на 30 юни 1987 г., Колегиумът на Министерството на транспорта анализира постигнатите резултати.

Със средният успех от първите три випуска във висшия курс е много добър /над 4,50/, а отпадналите поради слаб успех са в границите на 4,5 – 4,9 %.

Членовете на Колегиума на Министерството на транспорта единодушно стигат до извода, че новият модел на училището е успешен и трябва да се развива в крак с напредването на технологиите в железопътния транспорт.

Опитът на ВУЗ от нов тип, какъвто е ВНВТУ, става популярен и извън границите на страната. От 30 ноември до 3 декември 1988 г. в Московския институт за инженери по транспорта /МИИТ/ се провежда научна конференция с международно участие. Доклад на тема: „ВНВТУ „Тодор Каблешков“ – висше военно учебно заведение от нов тип“ представя началникът на училището генерал-майор Григор Жотев. Голяма част от участниците проявяват интерес към новия модел и предлагат установяване на взаимодействие. Още през същата година ВНВТУ сключва договори за сътрудничество с Московския институт за инженери по транспорта /МИИТ/ и Институтът по транспорт и съобщения „Фридрих Лист“ гр. Дрезден, ГДР

На следващата 1989 година такива договори са сключват и с Военния факултет по транспорт и съобщения в гр. Жилина, Чехословакия и Железопътния институт в гр. Пхенян, КНДР.

През 1989 година се навършват 100 години от създаването на военната железопътна школа към 8-ма железопътна рота – която на практика е първата организирана форма за подготовка на железопътни кадри. Тъй като ВНВТУ „Тодор Каблешков“ се явява наследник и продължител на железопътното обучение, определено е за домакин на тържеството „100 години железопътно образование в България“.

На 23 март 1989 година министърът на транспорта утвърждава създаването на инициативен комитет и мероприятията за честване „Сто години железопътно образование в България“. Цялата 1989 година е обявена като юбилейна за ВНВТУ „Т. Каблешков“ и всички училища, школи и курсове, подготвящи кадри за железопътния транспорт.

Приложението на новия модел на практика повишава силно интереса към учебното заведение за учебната 1989/1990 г. - за 900 места кандидатстват 1620 човека.

Със Заповед № 063/20.09.1989 г. на Министъра на транспорта, началникът на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ генерал-майор доцент Григор Жотев е преведен на служба в Главно управление на Войските на министерството на транспорта на длъжност заместник-началник на ВМТ по ВУЗ и специална подготовка.

Ето част от разказа на о.з. Асен Йосифов за този период:

„...След като дойде в Командването на ВМТ потърси контакт с мен, покани ме на разговор и каза: „...Двамата работим в духовната сфера и надявам се, имаме общи разбирания и потребности, свързани с историята на Войските и ВВТУ „Тодор Каблешков“...“ От многобройните ни разговори през периода 1988 – 1990 г. добих впечатлението, че генерала е умен, смел и упорит в битките срещу несправедливости и в същото време е сърдечен, позитивен и земен човек. Слънчева, ярка личност с будна гражданска позиция, която умее да цени важните неща в живота и да им се радва. Имаше съвест, която не пере и можеше да погледне открито всекиго в очите...

„... Живея в хармония със себе си и това е най-важното – казва генерал Григор Жотев и продължава – Аз съм земен човек като всички други, с всичките си хубави и не до там хубави черти. Няма как да угодя на всички, ако казвам на всеки това, което иска да чуе, а не това, което аз мисля...“

Ярка личност! Връщайки се назад в годините, той е горд със себе си, доволен е, защото не е направил компромис с принципите си, не е предал близък човек... Понякога си позволяваше да отрону: „...Най-много ме озорчава неразбирането...“ Многократно се беше сблъсквал с него. Обяснимо е: той стърчеше над еднаквостта като отвесна канара, която не задържа снаят...“

С друга Заповед № 046/04.08.1989 г. на Министъра на народната отбрана за началник на ВНВТУ „Т. Каблешков“ е назначен полковник доц. д-р инж. Георги Стефанов Генчев.

Заклучителните тържества по случай 100-годишния юбилей на образователното дело в жп транспорт се провеждат през месец октомври 1989 г. При голям интерес преминава организираната юбилейна научна конференция.



*Участници в научната конференция*

Основен доклад „100 години железопътно образование в България“ изнася генерал-майор доцент Григор Жотев. С научни доклади и научни съобщения участват и представители на висши транспортни учебни заведения от Москва, Санкт Петербург и Челябинск - Русия; Дрезден - ГДР; Жилина - Чехословакия; Пхенян - КНДР. Поднесени са приветствия от Министерствата на транспорта, отбраната и народната просвета. Самодейни състави от училището изнасят богата концертна програма. Гостите на юбилея присъстват на полагаането на военна клетва от младите курсанти от 67-ми випуск. Разгледана е учебно-материалната база и музея на училището. Осъществени са редица професионални творчески разговори с командири, преподаватели и обучаеми.



*1989 год. Тържествено събрание, посветено на 100 години железопътно образование в България. Заслужилният деятел на образованието генерал - майор доцент Григор Жотев изнася основния доклад*

И през 1990 година продължава работата по разширяване на учебно-материалната и битова база. Изграден е нов учебен кабинет „Системи на вагоните“. На следващата 1991 г. са открити нови лаборатории „Електрически машини и преобразователи“ и „Изпитване на двигатели с вътрешно горене“.

През месец март 1992 година е извършена смяна в командването на училището. Поради навършване на пределна възраст полковник доц. д-р инж. Георги Генчев преминава в запаса и за началник е назначен полковник доцент д-р инж. Стефан Иванов Бъчваров.

През 1992 година в училището са построени: модерен спортен комплекс за тенис на корт и големи хладилни камери за нуждите на продоволствена служба. Година по-късно е изградена нова лаборатория „Железен път“. Разрастването на учебно-материалната база продължава и през 1993 година и училището се сдобива с кабинет по „Огнева и инженерна подготовка“, лаборатория „Силова електроника и енергопреобразуване“ и две зали за общофизическа подготовка.

В периода, в който началник на училището е полковник доцент д-р инж. Стефан Иванов Бъчваров се осъществяват промени в първоначалния модел на ВВТУ „Т. Каблешков“. Първата година от обучението, престава да бъде обща за двете нива на подготовка. Приемът на младите курсанти се осъществява разделно.

ВВТУ „Тодор Каблешков“ разширява международните си връзки и с подобни ВУЗ от редица западни страни като Франция, Германия, Белгия и др. Особен интерес към структурата на училището проявяват железопътните администрации на Германия и Франция. Отварянето към западните държави дава възможност ВВТУ да стане член на UNITE /Университети и институти за транспорт в Европа/.

През 1993 година началникът на ВВТУ „Тодор Каблешков“ полковник доцент д-р инж. Стефан Бъчваров е произведен в звание генерал-майор. Същата година се извършва промяна в ръководството на училището. Генерал-майор доцент Стефан Бъчваров е освободен от длъжност и преминава в запаса. На негово място е назначен полковник инж. Михаил Христов Карамаринов.



Лаборатория - „Цифрови комуникационни системи“. Демонстрация на работа с цифров оптически канал за връзка.

В учебните планове и програми се извършват изменения и допълнения,

свързани преди всичко с настъпилите промени при прехода към пазарни отношения в обществото – включват се теми по мениджмънт и маркетинг. В специалността „Технология и организация на железопътния транспорт /висш курс/ се въвежда нова специализация – „Мениджмънт в транспорта“.

Продължава да се осъвременява учебно-материалната база. Построени са нови кабинети и лаборатории: кабинет по „Геодезия“, лаборатория „Метални конструкции на ПТСМ“, лабораторен комплекс „Пътно-строителни и транспортни машини и системи“ /ПТСМС/.

През 1995 година са завършени и предоставени за нуждите на обучението, кабинети по „Електронна техника“ и „Радиокомуникации“.

Засилва се интересът на българските правителства към дейността на ВВТУ „Тодор Каблешков“. На патронните му празници през 1995 и 1996 г., то е посетено от министър-председателите на България, министри на транспорта, депутати от Народното събрание, а по-късно и от президента.



13.01.1995 г. Служебният премиер на Република България Ренета Инджова на посещение във ВВТУ „Тодор Каблешков“



Министър-председателят на Република България Жан Виденов, придружаван от министъра на транспорта инж. Стамен Стаменов на посещение във ВВТУ „Тодор Каблешков“

След влизането в сила на Закона за отбраната и въоръжените сили и на Закона за висшето образование в Република България, започват промени и в модела на ВВТУ „Тодор Каблешков“. Разработват се нови учебни планове и програми, които са в унисон с извършващата се в страната образователна реформа.

С Постановление № 191/07.06.1997 г. на Министерския съвет се утвърждава нова образователна структура на училището, включваща: три факултета – Факултет по технология и управление на транспорта, Факултет по техника и комуникации в транспорта и Факултет по транспортно строителство; транспортен колеж – полувисш курс и център за повишаване на квалификацията.

Специалностите, функциониращи в училището са: „Транспортна техника и технологии“, която в колежа има три вида специализации: „Железопътна техника – електрическа тяга“, „Железопътна техника – дизелова тяга“, „Железопътна техника – вагони“; „Подемно-транспортна и строителна техника“; „Комуникационна техника и технологии,“ „Транспортно строителство“, „Технология и управление на транспорта“ и „Счетоводство и контрол“ /само за колежа/.

В училището са установени следните образователни нива:

а/ колежанско образование – със срок на обучение 3 години и придобиване на образователно-квалификационна степен – „специалист по...“;

б/ висше образование – със срок на обучение 4,5 години за придобиване образователно-квалификационна степен – „инженер-бакалавър“;

в/ висше образование – със срок на обучение 1,5 години за придобиване образователно-квалификационна степен – „инженер-магистър“;

г/ висше образование със срок на обучение 3 години след магистърската степен за придобиване образователно-квалификационна степен – „доктор-инженер“, по съответните научни направления.

Реализацията на завършилите е във ВВТУ „Т. Каблешков“ или друг ВУЗ.

Професорско-преподавателския състав е организиран в 15 катедри: „Технология и организация на железопътния транспорт“; „Локомотиви и вагони“; „Електрообзавеждане на железопътна техника“; „Подемно-транспортни и строителни машини и системи“; „Транспортно строителство“; „Строителни конструкции“; „Технология на машинно-строителното производство и химия“; „Електротехника и физика“; „Машинни елементи“; „Механика“; „Математика и информатика“; Хуманитарни науки и чужди езици“; „Икономика и счетоводство в транспорта“ и „Общовойскава и тактико-специална подготовка“.

Обучаемият курсантски състав е ситуиран в курсантски батальона:

три - в Транспортния колеж и един - за висшия курс.

Уеднаквяването на образователно-квалификационните степени в България с тези в европейските страни, създава възможност в училището да се обучават и чуждестранни студенти. Направено е предложение да се приемат кандидати за обучение и от съседните балкански страни.

На 25 юли 1997 година с Указ № 290 на президента на република България е извършена нова промяна в командването на ВВТУ „Т. Каблешков“. За началник на училището е назначен полковник доц. инж. Тодор Лъжански.

Характерна черта в развитието на училището е, че и при трите проведени реформи, се запазва високото образователно ниво, практическата насоченост, използването на военната форма на обучение и изградената традиция в обучението на кадрите за железопътния транспорт. Новият модел на ВВТУ „Тодор Каблешков“ напълно съответства на насоките за преустройство на висшето образование. Създадените в училището образователни структури затварят кръга в подготовката и повишаване квалификацията на средните изпълнителски и ръководни кадри за железопътния транспорт и офицери с транспортна специалност за Въоръжените сили на Република България.



Парадният вход на ВВТУ „Тодор Каблешков „

**КОМАНДЕН СЪСТАВ  
НА ВИСШЕТО ВОЕННО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ  
„ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ /1984 -2000 г./**

**Генерал-майор доцент ГРИГОР БОРИСОВ ЖОТЕВ**

Началник от 1984 г. до 1989 г.

**Полковник доцент доктор инж. ГЕОРГИ СТЕФАНОВ ГЕНЧЕВ**

Началник от 1989 г. до 1992 г.

**Генерал-майор доцент доктор инж. СТЕФАН ИВАНОВ БЪЧВАРОВ**

Началник от 1992 г. до 1993 г.

**Полковник инж. ТОДОР ГРИГОРОВ СОКОЛОВ**

Врид Началник -1993 г.

**Полковник инж. МИХАИЛ ХРИСТОВ КАРАМАРИНОВ**

Началник от 1993 г. до 1997 г.

**Генерал - майор доцент доктор инж. ТОДОР ЦВЕТКОВ ЛЪЖАНСКИ**

Началник от 1997 г. до 2000 г.

**Полковник КРЪСТЮ ГЕОРГИЕВ САВОВ**

Първи заместник-началник от 1984 г. до 1988 г.

**Полковник ДЕНКО ДОЧЕВ НИКОЛОВ**

Заместник началник по политическата част от 1984г. до 1988 г.

**Полковник ЦВЕТАН НИКИФОРОВ ТОДОРОВ**

Първи заместник-началник от 1988 г. до 1990 г.

**Полковник ДАФИН РАЧЕВ РАЙКОВ**

Заместник-началник по политическата част от 1989 г. до 1990 г.

**Полковник инж. ТОДОР ГРИГОРОВ СОКОЛОВ**

Първи заместник-началник от 1990 г. до 1993 г.



**Подполковник ИЛИАНДЪР ГОРЧЕВ ТОДОРОВ**

Заместник-началник по политическата част от 1990г. до 1992 г.

**Полковник инж. ДИМИТЪР ТРИФОНОВ ЖИВКОВ**

Първи заместник-началник от 1994 г. до 1997 г.

**Полковник инж. ИВАН ГЕОРГИЕВ ЦАНКОВ**

Първи заместник-началник от 1997 г. до 2000 г.

**Полковник СЛАВЧО ИВАНОВ ЛЕКОВ**

Заместник-началник по учебната част от 1984 г. до 1989 г.

**Полковник доцент доктор инж. БОРИСЛАВ ДИМИТРОВ БЕНЧЕВ**

Заместник-началник по учебната част от 1989 г. - 1992 г. и 1994 -1995 г.

**Професор доктор инж. ДИМИТЪР ПЕТРОВ ПЕТРОВ**

Заместник-началник по задочно обучение и следдипломна квалификация от 1988 г. до 1992 г.

Заместник-началник по учебната част от 1992 г. до 1993 г.

**Професор доктор на техн. науки инж. ГЕОРГИ АНДРЕЕВ НЕНОВ**

Заместник-началник по учебната част от 1995 г. - 1997 г.

**Подполковник доцент доктор инж. ГЕОРГИ ТОДОРОВ СТАЙКОВ**

Заместник-началник по научната част от 1985 г. до 1986 г.

**Полковник доцент доктор инж. БОРИСЛАВ ДИМИТРОВ БЕНЧЕВ**

Заместник-началник по научната част от 1988 г. до 1989 г.

**Доцент доктор инж. ИВАН ХРИСТОВ НЕНОВ**

Заместник-началник по научната част от 1989 г. до 1993 г.

**Доцент доктор инж. РУМЕН ЙОРДАНОВ ПОПОВ**

Заместник-началник по научната част от 1993 г. до 1994 г.

**Доцент доктор инж. АНДОН ВАНГЕЛОВ БОЯДЖИЕВ**

Заместник-началник по научната част от 1994 г. до 1995 г.

**Доцент доктор инж. НЕДЕЛЧО НИКОЛАЕВ НЕДЕЛЧЕВ**

Заместник-началник по научната част от 1995 г. до 1997 г.

**Доцент инж. АСЕН СПАСОВ ГЕОРГИЕВ**

Заместник-началник по учебната и научната работа от 1997 г. до 1999 г.

**Доцент доктор ЙОРДАН ИВАНОВ ПЕТКОВ**

Заместник-началник по учебната и научната работа от 1999г. до 2000 г.

Врид Ректор на ВТУ от септ. 2000 г. до ноември 2000 г.

**Полковник ЦВЕТАН НИКИФОРОВ ТОДОРОВ**

Заместник-началник по производствено обучение от 1984 г. до 1988 г.

**Полковник инж. МИХАИЛ ХРИСТОВ КАРАМАРИНОВ**

Заместник-началник по производствено обучение от 1990 г. до 1992 г.

**Полковник инж. ИВАН ГЕОРГИЕВ ЦАНКОВ**

Началник на щаба от 1986 г. до 1992 г.

**Полковник СТЕФАН ТОДОРОВ ПЕТКОВ**

Началник на щаба от 1992 г. до 1993 г.

**Полковник ЛЮБОМИР ГЕОРГИЕВ ТОШКОВ**

Началник на щаба от 1993 г. до 1994 г.

**Полковник ОГНЯН БОРИСЛАВОВ ТОДОРОВ**

Началник на щаба от 1994 г. до 1997 г.

**Полковник инж. ИВАН ЗЛАТКОВ ГЪЛЪБОВ**

Началник на щаба 1997 г. до 1998 г.

**Подполковник инж. ЛЮБОМИР ВЕНКОВ ПАУНОВ**

Началник на щаба – 1999 г.

**Полковник ГЕОРГИ НИКОЛОВ СТАНОЕВ**

Заместник-началник по тила от 1980 г. до 1988 г.

**Полковник инж. МИХАИЛ ХРИСТОВ КАРАМАРИНОВ**

Заместник-началник по тила от 1989 г. до 1990 г.

**Полковник инж. СТОЙКО ВИТАНОВ ЙОВЧЕВ**

Заместник-началник по тила от 1992 г. до 1994 г.

**Полковник СТЕФАН БОРИСОВ ДИМИТРОВ**

Заместник-началник по тила от 1990 г. до 1992 г. и от 1994 г. до 1997 г.

**Майор инж. ИВАН АСЕНОВ ТОМОВ**

Заместник-началник по тила -1998 г.

**Подполковник инж. БОЙКО ИЛИЕВ КИЯКОВ**

Заместник-началник по тила -1999 г.

**Полковник ПЕЧО ИВАНОВ ДЕЧЕВ**

Началник на учебния отдел 1984 г. до 1988 г.

**Полковник доцент доктор СТЕФАН ИВАНОВ БЪЧВАРОВ**

Началник на учебния отдел от 1988 г. до 1990 г.

**Подполковник инж. НИКОЛАЙ НИКИФОРОВ НИКОЛОВ**

Началник на учебния отдел от 1990 г. до 1992 г.

**Доцент доктор АЛЕКСАНДЪР КОНСТАНТИНОВ ТОШЕВ**

Началник на учебния отдел от 1992 г. до 1993 г.

**Доцент доктор инж. ДЕТЕЛИН ЛЮБОМИРОВ ВАСИЛЕВ**

Началник на учебния отдел от 1994 г. до 1995 г.

**Полковник инж. МИЛЧО ПЕТКОВ МИТОВ**

Началник на учебния отдел от 1995 г. до 1997 г.

**Полковник инж. ЙОРДАН СЛАВЧЕВ ЙОРДАНОВ**

Началник на учебния отдел от 1997 г. до 2000 г.

**Полковник ГАНЧО ИЛИЕВ ГАНЧЕВ**

Началник на организационно-строеви отдел от 1984 г. до 1985 г.

**Подполковник инж. ИВАН ГЕОРГИЕВ ЦАНКОВ**

Началник на организационно-строеви отдел от 1985 г. до 1986 г.

**Полковник ЙОРДАН ХРИСТОВ ЙОРДАНОВ**

Началник на организационно-строеви отдел от 1986 г. до 1988 г.

**Полковник ДИНКО ПАНЧЕВ ПАНЧЕВ**

Началник на организационно-строеви отдел от 1993 г. до 1997 г.

**Полковник доцент доктор ГЕОРГИ МАРИНОВ КОКЕРОВ**

Началник на научен отдел от 1989 г. до 1993 г.

**Полковник доктор инж. РУСКО ХРИСТОВ ВЪЛКОВ**

Началник на научен отдел от 1993 г. до 1997 г.

**Полковник инж. МИХАИЛ ХРИСТОВ КАРАМАРИНОВ**

Началник на отдел „Заочно обучение“ от 1988 г. до 1989 г.

**Полковник СТЕФАН НИКОЛОВ СТАЙКОВ**

Началник на отдел „Заочно обучение“ от 1989 г. до 1991 г.

**Полковник СТЕФАН ТОДОРОВ ПЕТКОВ**

Началник на отдел „Заочно обучение“ от 1991 г. до 1992 г.

**Полковник доцент доктор СТЕФАН ИВАНОВ БЪЧВАРОВ**

Началник на отдел „Заочно обучение“ 1992 г.

**Полковник ГАНЧО ИЛИЕВ ГАНЧЕВ**

Началник на отдел „Производствено обучение“ от 1985 г. до 1989 г.

**Полковник ЛЮБОМИР ГЕОРГИЕВ ТОШКОВ**

Началник на отдел „Производствено обучение“ от 1992 г. до 1993 г.

**Полковник инж. НИКОЛАЙ НИКИФОРОВ НИКОЛОВ**

Началник на отдел „Производствено обучение“ от 1993 г. до 1996 г.

**Подполковник инж. БОЙКО ИЛИЕВ КИЯКОВ**

Началник на отдел тил от 1997 г. до 2000 г.

### **КОМАНДИРИ НА БАТАЛЬОНИ**

*/Справката е направена в съответствие с книгата на генерал – майор доцент Григор Жотев „Висше военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ 1922 – 1997, стр. 239-245/*

### **ПЪРВИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН**

Висш курс

**Подполковник ЛЮБОМИР ГЕОРГИЕВ ТОШКОВ**

Командир на батальон от 1985 г. до 1988 г.

**Подполковник инж. ЙОРДАН СЛАВЧЕВ ЙОРДАНОВ**

Командир на батальон от 1988 г. до 1992 г.

**Подполковник инж. ИВАН ЗЛАТКОВ ГЪЛЪБОВ**

Командир на батальон от 1992 г. до 1995 г.

**Майор инж. ИВАН АСЕНОВ ТОМОВ**

Командир на батальон от 1995 г. до 1997 г.

### **ВТОРИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН**

Полувисш курс

**Полковник ВАСИЛ АНГЕЛОВ НИКОЛОВ**

Командир на батальон от 1984 г. до 1990 г.

**Подполковник инж. РУМЕН ЦВЕТАНОВ ГЕШЕВ**

Командир на батальон от 1990 г. до 1992 г.

**Подполковник ВЕСЕЛИН СТОЯНОВ БАНОВ**

Командир на батальон от 1992 г. до 1994 г.

**Подполковник инж. САНДО МИЛУШЕВ АЛЕКСОВ**

Командир на батальон от 1994 г. до 1997 г.

**Майор инж. АНТОАН ДИНКОВ ТАНЕВ**

Командир на батальон от 1997 г. до 2000 г.

**ТРЕТИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН**

Полувисш курс

**Полковник ИВАН ХРИСТОВ СТОЯНОВ**

Командир на батальон от 1977 г. до 1989 г.

**Полковник СТЕФАН БОРИСОВ ДИМИТРОВ**

Командир на батальон от 1989 г. до 1992 г.

**Полковник ДИНКО ПАНЧЕВ ПАНЧЕВ**

Командир на батальон от 1989 г. до 1990 г.

**Подполковник инж. КИРИЛ ГЕОРГИЕВ АНГЕЛСКИ**

Командир на батальон от 1990 г. до 1991 г.

**Полковник ЛЮБЕН НИКОЛОВ БАЦИЕВ**

Командир на батальон от 1991 г. до 1998 г.

**ЧЕТВЪРТИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН**

Полувисш курс

**Полковник СТЕФАН ТОДОРОВ ПЕТКОВ**

Командир на батальон от 1982 г. до 1988 г.

**Полковник ЛЕНИН ДИМИТРОВ ЛИНКОВ**

Командир на батальон от 1988 г. до 1989 г.

**Подполковник БОГДАН ДРАГОМИРОВ СИМЕОНОВ**

Командир на батальон от 1990 г. до 1994 г.

**Подполковник инж. СТОЯНЧО АРСЕНОВ КАМЕНОВ**

Командир на батальон от 1994 г. до 1997г.

#### **НАЧАЛНИЦИ НА МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА**

**Полковник доктор НИКОЛАЙ ИЛИЕВ КЪРТЯНКОВ**

Началник на медицинска служба от 1979 г. до 1990 г.

**Полковник доктор ОГНЯН СТОИЛОВ КЮЛУМОВ**

Началник на медицинска служба от 1990 г. до 1991 г.

**Полковник доктор НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВ ШОПОВ**

Началник на медицинска служба от 1991 г. до 1997 г.

#### **С ОПИТ И МЪДРОСТ ПО ПЪТЯ НА ЖИВОТА ПОДПОЛКОВНИК ИНЖ. ТОДОР ВАСИЛЕВ ТОДОРОВ**



Тодор Тодоров е роден на 11 септември 1951 година в град Нови Пазар, Шуменско. Израства в семейство на военнослужещ и железничар. Дядо

му по бащина линия – Тодор Йотов е бил локомотивен машинист по време на Втората световна война и годините след нея. На гара Каспичан съдейства за организиране бягството на руски войник-военнопленник от превозвания от него военен ешелон.



1912 г. Тодор Петков Йотов като участник в Балканската война

Тодор Тодоров завършва реална гимназия в град Свищов, Висшето народно военно училище „Васил Левски“ – специалност „Инженерни войски“ и придобива специалност инженер по пътно строителство и мостове, Военна академия „Г. С. Раковски“, София – специалност „Педагогически – общовойскови“ и придобива специалност „Военен педагог и психолог“, Академията за социални науки – София, специалност „Икономика на народното стопанство“.

След завършване на първият висш випуск на военното училище е произведен в офицерско звание лейтенант инженер. Служи в Първа българска армия като взводен и ротен командир. През 1976 година е назначен за щатен младежки ръководител на ПЖИ „Тодор Каблешков“. В учебното заведение служи девет години и заема длъжностите – заместник-командир на Трети курсантски батальон, инструктор във възпитателния отдел в щаба на училището.

През 1985 година е преведен на служба във Командването на Войските на министерството на транспорта. В периода 1990 – 1994 г. служи и в учебно-експлоатационната бригада в Горна Оряховица /отдела за връзки с обществеността/ и Първа железопътна бригада в София /началник на служба „Артилерийско въоръжение“/.

При навършване на 20 години офицерска служба се девоенизира и преминава в резерва и запаса. В продължение на 20 години работи на различни цивилни длъжности: Заместник-управляващ на Български строителен тръст в гр. Оренбург, Русия, технически ръководител на строителен обект в София, в Изпълнителна агенция „Държавна собственост на Министерството на отбраната“ на длъжностите



- експерт, началник сектор и началник отдел, в Министерството на отбраната – Главна дирекция „Държавни военни имоти“ на длъжностите
- експерт, началник сектор и началник отдел.

Активно участва в работата на запасното войнство от ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“. От 2019 година е избран в ръководството на Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва от ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“. Съавтор е на три книги, отразяващи историята на военното железопътно дело в България и железопътното образование.



*Старши лейтенант инж. Тодор Тодоров със сина си Радослав и племенника Валентин на военна клетва*

Асен Йосифов: „Човек позитивен, творец, професионалист, мечтател, реалист, приятен събеседник, усмихнат и мъдър, верен приятел. Всяко от тези качества го описва по някакъв неповторим, характерен само за него начин.

И още нещо. Умее да се радва на малките неща. Обича хората с чувство за хумор. Не се приема на сериозно. Натъжава се от несправедливостите, злобата и глупостта! Колегите му го определят като възпитан човек, с благороден и човеколюбив характер, умерен в думите си, без склонност към изтъкване. Именно заради тези качества е уважаван от всички в йерархията – от тези над него, от подчинените му и от членовете на Клуба на ОСЗР.

Не е от тези мрачни хора, които са постоянно недоволни, критикуват неоснователно и всичко виждат в черни краски. Обича да се радва. Всеки повод за радост за него е щастие. Радостта е това, което му дава смисъл в живота.

Вярва и разчита на заразното добро, на здравия разум и на силата на

всеки да превъзмогне собственото си его в името на обща кауза. Това е той – моят колега, приятел, съмишленник и съавтор о.з. инж. Тодор Тодоров...”

## **НА ДОБЪР ЧАС 59-ТИ ВИПУСК „БЪЛГАРО-СЪВЕТСКА ДРУЖБА - 84“**

Тържеството по случай завършване курса на обучение и производството на курсантите от 59-ти випуск започва по традиция с полагането на венци пред бюст-паметника на патрона на училището Тодор Каблешков и паметните плочи на антифашистите Петър Атларски и Слави Костадинов.

На изградената трибуна сред официалните лица са инж. Величко Величков – първи заместник-министър на транспорта, Стоил Фердов – заместник-министър на транспорта и генерален директор на СО „Български държавни железници“, инж. Кольо Кънчев – председател на Профсъюза на работниците от транспорта, генерал-лейтенант Митю Кисъв – началник на ВМТ, генерали, офицери, преподаватели, общественици и гости.

Началникът на ВНВТУ „Тодор Каблешков“, заслужилният деятел на образованието, генерал-майор доцент Григор Жотев говори за успехите на училището и на курсантите-випускници от 59-ти випуск, който завършва държавните изпити със среден успех много добър 4,83 и 30 обучаеми – отличници. Следват заповеди на министъра на транспорта, началника на ВМТ и решение на ЦК на ДКМС за награждаване на отличници.

Гордост за ВНВТУ „Тодор Каблешков“ са първенецът на випуска – младши лейтенант Йордан Гърнев от специалност „Експлоатация и ремонт на електрически локомотиви“, първенците на специалности младши лейтенантите: Пламен Иванов – „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“, Марин Костадинов – „Строеж, поддържане и възстановяване на жп линии“, Димитър Димитров – „Автоматика и телемеханика в жп транспорт“, Ангел Дерменджиев – „Експлоатация и ремонт на вагоните“ и Димо Георгиев – „Пътна и строителна жп механизация“.

След връчване на дипломите и наградите, приветствие към випускниците поднася първият заместник-министър на транспорта инж. Величко Величков. Той изразява увереност, че випускът, носещ името „Българо-съветска дружба – 1984“ ще оправдае високото име на този символ. Рапорт-обещание от името на випускниците прочита младши лейтенант Йордан Гърнев, първенец на випуска.

През есента на 1981 година, той смело прекрачва портала на

Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“. Тук го води голямата му любов към машините, която се заражда в него още в първите години на обучение в Механотехникума.

Чувствайки, че това е неговото призвание и бъдеще, младият курсант тръгва без страх, уверено да изучава благородната железничарска професия на локомотивен машинист. Като интелигентен млад човек знае, че науката е трудно да бъде овладяна без да положиш много труд и старание. Обещава пред себе си, родителите и приятелите си, да овладее не леката специалност на водач на мощния електрически локомотив.

Занизват се дни и години на огромен труд и напрежение в лекции, семинари, изпити, самоподготовка и всичко съпътстващо обучението в Института. С интерес четат учебниците, записките, чертае сложни схеми и диаграми. И всичко това го привлича. Не чувства умора, щастлив е, че открива нови и непознати за него неща. В учебните занятия е активен, любознателен и иска да научи колкото се може повече за електрическите локомотиви.

Този негов неуморен труд е възнаграден още на първата изпитна сесия. Взема всичките си изпити с отличен успех. Преподавателите се възхищават на задълбочените и точни отговори, които дава. Командирите са доволни от безупречната му воинска дисциплина, изпълнителност, отзивчивост и другарски отношения с колегите си курсанти.

Курсант Йордан Гърнев е отличник във всеки семестър от обучението си. През втората година от службата си е назначен за помощник-възведен командир. Активно участва и в работата на кръжока по ТНТМ. На два пъти е удостоен със званието „Отличник на ВМТ“. Получава много награди за образцова воинска служба и отличен успех. Най-голямата награда, която получава е на випускния акт, в края на обучението. Младши лейтенант Йордан Гърнев от курсантския батальон с командир полковник Георги Станоев е определен за първенец на Випуск 59-ти.

Достойна и заслужена награда!

Пътят на младши лейтенант Гърнев е определен. След раздялата с бойното знаме на Института, командирите, преподавателите и другарите му, предстои достойно да служи в железопътния транспорт и показва същите резултати, които показва и в Института. А те са безупречност в работата, винаги в първите редици и колегиални и честни отношения с хората.

Ето какво споделя на раздяла младши лейтенант Йордан Гърнев:

„Ние възпитаниците на ПЖИ „Тодор Каблешков“ имаме

самочувствието на добри специалисти, защото получихме солидни знания по изучаваните дисциплини. На всички мои колеги пожелавам най-вече здраве и живот. И достойно представяне в транспортните колективи. След малко ще се съберем на последния си общ тържествен обяд, после ще се разделим, макар че и раздялата е условна – ние ще бъдем заедно по коловозите на родината...”

## **С ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ И ЛЕТЯЩ СТАРТ В КАРИЕРАТА ПОЛКОВНИК ИНЖ. ВАЛЕНТИН АНГЕЛОВ ФИЛЕВ**



*Капитан инженер Валентин Филев*

Валентин Филев е роден на 3 септември 1953 година. Завършва: средно образование – СПТУ по железопътен транспорт /1967-1970 г./; Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“, специалност „Машинист на дизелови и електрически локомотиви“ /1970-1973 г./; Висшето народно военно училище „Васил Левски“, специалност „Двигатели с вътрешно горене“ /1975-1981 г./; Военната академия „Тил и транспорт“ в гр. Санкт Петербург, Русия /1987-1989 г./; Военната академия „Г.С.Раковски“, генерал-щабен факултет, Департамент „Национална сигурност“ /1999-2000 г./. След завършване на ПЖИ „Тодор Каблешков“ през 1973 година започва работа като локомотивен машинист. От 1974 год. до 1979 г. е командир на курсантски взвод. През 1979 година е назначен за началник на „Автомобилна служба“ в Полувисшия железопътен институт. / 1979 – 1984 год. / От 1984 год. до 1994 год. година служи във Войските на Министерството на транспорта - в Първа железопътна бригада /под.58320/ на длъжностите „Старши помощник по експлоатацията на автомобилната техника и строителните машини“ и Заместник-командир на съединението по техническата част. От 1994 до 2011 год. заема длъжностите: Главен експерт по военно временните запаси и началник на отдел „Мобилизационен“ в Министерството на транспорта /1994-1998 г./; Заместник-началник на Управление „Механизация и автотранспорт“ /1998-1999 г./ и Началник на отдел „Контролна дейност“ в Главния щаб на ВМТ /2000-2002 г./; Началник

на отдел „Управление на кризи и вътрешна сигурност“ в Национална компания „Железопътен транспорт“ /2002-2003 г./ и Инспектор „Гражданска защита“ в Железопътна секция – София 2 /2003-2011 г./

Оз. Валентин Филев е семеен и има двама сина – Пламен и Олег.

За времето когато изпълнява длъжността началник на автомобилната служба в ПЖИ „Тодор Каблешков“, тогава капитан инж. Валентин Филев си спомня:

„.....Този период е повратен за състоянието на службата, най-вече по отношение усъвършенстване на материалната база и повишаване квалификацията на личния състав и се изразява в следното:

Службата изпълняваше задачи по военно-временен оповестяване личния състав на Министерството на транспорта, ВМТ, БГА „Балкан“ и ПЖИ „Тодор Каблешков“. Изключително отговорна задача. Осигуряваше в транспортно отношение учебния процес и домакинско битовите нужди на ПЖИ.

През 1982 год. с участието на личния състав на службата, по проект и под ръководството на капитан инж. Стайко Йовчев и активната дейност на старшина Христов и сержант Фильов беше изграден съвременен, отговарящ на всички изисквания автопарк и служебни помещения към него. Войниците от уволнявания се набор, само за два дни монтираха ламаринения покрив на новата сграда и гараж.

Времето, в което ръководех службата съвпадна с подновяване на машинния парк. Доставени бяха и влязоха в експлоатация нови 4 бр. автобуси „Сетра“ и 2 бр. „Чавдар“; нови медицински лекотоварни коли „Нуса“ и „УАЗ“, сметопочистващ автомобил „Фаун“, самолетообслужваща машина „СПО-15М“ /използваше се за ремонт на сградния фонд, до 5-ия етаж вкл./ и мотокар-вишка. През основен ремонт преминаха 4 бр. автомобили „ГАЗ 53 А“, УАЗ-452, „Нуса“ и автомобил-радиостанция „ГАЗ-69“.

Осигурена беше техническа готовност на автотехниката на 95-100 %. Ремонтната работилница разполагаше с необходимата техника и инструменти. Функционираше учебен кабинет по устройство на автомобилите и безопасност на движението. В този период пет военнослужещи от сержантския състав повишиха автомобилната си квалификация и станаха шофьори от категориите „Д“ и „Е“ .

Водеше се строг контрол и отчетност на разходите за гориво-смазочни материали и резервни части. Важно е също така да отбележа, че по време на службата ми в Института не се допуснаха тежки автопроизшествия и провалени мероприятия по извозване на личния състав за участия в зари, стрелби, културно-масови мероприятия, учебни практики и др.

След мен от месец февруари 1985 г. за началник на Автомоболната служба беше назначен капитан Владко Лазаров /1985-1997 г./....“

**НАЧАЛНИЦИ /РЪКОВОДИТЕЛИ/ НА КАТЕДРИ ВЪВ ВИСШЕТО  
НАРОДНО ВОЕННО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ  
„ТОДОР КАБЛЕШКОВ“  
/1984 – 1997 г./**



*3 октомври 1992 г. Ръководители на катедри във ВВТУ „Тодор Каблешков“ на клетва на 70-ти випуск*

**КАТЕДРА „ТЕХНОЛОГИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ  
ТРАНСПОРТ“**

- Професор доктор инж. Райко Генчев Райков – от 1985 г. до 1993 г.; 1995 – 1997 г. Декан на факултет „ТУТ“ – 1997 – 2000 г.
- Доцент доктор инж. Тошо Трифонов Качаунов – от 1993 г. до 1994 г.

**КАТЕДРА „ЛОКОМОТИВИ“**

- Професор доктор инж. Тома Георгиев Ружеков – от 1986 г. до 1996 г.;
- Доцент доктор инж. Ненчо Георгиев Ненов – от 1996 г. до 2000 г. -от ноември 2000 г. до ноември 2008 г.- Ректор на ВТУ

**КАТЕДРА „ВАГОНИ“**

- Инж. Александър Георгиев Русеков – от 1984 г. до 1988 г.;
- Старши научен сътрудник доктор инж. Цвятко Пенчев Станев – от

1988 г. до 1991 г.;

- Инж. Венета Стефанова Минчева – от 1992 г. до 1994 г.;
- Доктор инж. Валентин Здравков Ангелов – от 1994 г. до 1996 г.

#### **КАТЕДРА „ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА“**

- Инж. Петко Ценов Илиев – от 1978 г. до 1986 г.;
- Доцент доктор инж. Румен Йорданов Попов – от 1987г. до 1992 г. и от 1994 г. до 2000 г. Зам. началник по научната част –от 1993 г. до 1994 г.

#### **КАТЕДРА „СЪОБЩИТЕЛНА И ОСИГУРИТЕЛНА ТЕХНИКА И СИСТЕМИ“**

- Инж. Петър Василев Стоянов – от 1984 г. до 1986 г.;
- Доцент доктор инж. Георги Николов Александров–от 1986 до 1990 г.;
- Доцент доктор инж. Иван Христов Ненов – от 1990 г. до 1993 г.;
- Доцент инж. Ефтим Димитров Горанов – от 1993 г. до 2000 г.

#### **КАТЕДРА „ТРАНСПОРТНО СТРОИТЕЛСТВО“**

- Инж. Марин Наков Захариев – от 1971 г. до 1986 г.;
- Инж. Кирил Лазаров Костадинов – от 1986 г. до 1987 г.;
- Доцент инж. Мирчо Петков Мирчев – от 1988 г. до 1992 г.;
- Професор доктор Стоян Иванов Костадинов – от 1993 г. до 2000 г.

#### **КАТЕДРА „СТРОИТЕЛНИ КОНСТРУКЦИИ“**

- Доцент доктор на техническите науки инж. Иван Христов Лалов – от 1987 г. до 1994 г.; Декан на факултет „СК“ – 1997- 2000 г.
- Доцент доктор инж. Пламен Петров Кисъов – от 1994 г. до 1997 г.

#### **КАТЕДРА „ПОДЕМНО-ТРАНСПОРТНИ И СТРОИТЕЛНИ МАШИНИ И СИСТЕМИ“**

- Професор доктор инж. Димитър Петров Петров–от 1994 г. до 2002 г.

## **КАТЕДРА „ИКОНОМИКА И СЧЕТОВОДСТВО В ТРАНСПОРТА“**

- Доцент доктор Петко Методиев Аврамов – от 1995г.

## **КАТЕДРА „МАТЕМАТИКА“**

- Минчо Цолов Цоловски – от 1979 г. до 1985 г.;
- Доцент доктор Красимир Иванов Николов – от 1986 г. до 2000 г.

## **КАТЕДРА „МЕХАНИКА“**

- Инж. Иван Михайлов Милушев – от 1960 г. до 1985 г.;
- Инж. Кубрат Ангелов Комаров – от 1985 г. до 1986 г.
- Доцент доктор инж. Цветан Младенов Савов – от 1987 г. до 1991 г.;
- Доцент доктор инж. Добри Цветанов Патъов – от 1991 г. до 1994 г.;
- Доцент доктор инж. математик Петър Колев Колев – от 1994 г. до 2005 год.



*Занятие в лабораторията по механика*

## **КАТЕДРА „МАШИНИ ЕЛЕМЕНТИ“**

- Доцент инж. Спас Стоянов Душков – от 1987 г. до 1990 г.;
  - Доцент доктор инж. Георги Димитров Динев – от 1990 г. до 1997 г.
- Декан на факултет, „ТКТ“ – от 1997 до 1999 г.
- Доцент доктор инж. Христо Василев Христов – от 1997 г. до 1999 г.



### **КАТЕДРА „ЕЛЕКТРОТЕХНИКА“**

- Доктор инж. Росица Коцева Ангелова – от 1984 г. до 1990 г.;
- Професор доктор на техническите науки инж. Георги Андреев Ненов – от 1993 г. до 1995 г., Зам. – началник по учебната работа – от 1995 до 1997 г., Ръководител на катедра „Електротехника и физика „ от 1997 г. до 2000 г.

### **КАТЕДРА „ТЕХНОЛОГИЯ НА МАШИНОСТРОИТЕЛНОТО ПРОИЗВОДСТВО“**

- Доцент доктор инж. Георги Стефанов Бахаров – от 1987 г. до 1994 г.;
- Доцент доктор инж. Николай Иванов Кемилев – от 1994 г. до 2005 г.

### **КАТЕДРА „ПРОГРАМИРАНЕ И ИЗПОЛЗВАНЕ НА ИЗЧИСЛИТЕЛНИ СИСТЕМИ“**

- Полковник доктор Стефан Иванов Бъчваров – 1985 до 1988 г.

### **КАТЕДРА „ХУМАНИТАРНИ НАУКИ“**

- Марин Христов Попов – от 1984 г. до 1986 г.
- Професор доктор Димитър Петров Бантутов – от 1986 г. до 1993 г.
- Доцент доктор Мария Славова Ночева – от 1993 г.

### **КАТЕДРА „ЧУЖДИ ЕЗИЦИ“**

- Александра Младенова Василева – от 1977 г. до 1992 г.
- Нина Кръстева Димитрова – от 1993 г. до 1996 г.



*Кабинет по езиково обучение с преподавател Александра Василева*

## КАТЕДРА „ФИЗИКА“

- Доцент доктор Стоян Гочев Стоянов – от 1988 г. до 1993 г. и от 1995 г. до 1997 г.
- Доцент доктор Златко Георгиев Койнов – от 1993 г. до 1994 г.
- Професор г-н инж. Георги Андреев Ненов – ръководител на катедра,, Електротехника и физика – от 1997 г. до 2000 г. и до 2004 г.



*В кабинета по физика*

## КАТЕДРА „ХИМИЯ“

- Доцент доктор Йордан Иванов Петков – от 1986 г. до 1995 г.



*Лаборатория по химия*

## КАТЕДРА „ОБЩОВОЙСКОВА И ТАКТИКО-СПЕЦИАЛНА ПОДГОТОВКА“

- Полковник доктор Станчо Стефанов Алеков – от 1977 г. до 1989 г.;
- Полковник доктор главен асистент инж. Кирил Спасов Георгиев – от

1989 г. до 1990 г;

- Полковник инж. главен асистент Неделчо Кузманов Неделчев – от 1990 г. до 1995 г;

- Полковник инж. главен асистент Емил Георгиев Сергиев – от 1995 г. до 1996 г;

- Полковник доцент доктор инж. Тодор Цветков Лъжански – 1996 г. до 25 юли 1997 год.

- Полковник доцент доктор инж. Борислав Димитров Бенчев – от 1997 до 1999 год.



*Октомври 1997 г. Преподаватели от катедра „Общовойскова и тактико-специална подготовка“-*



*Команден и преподавателски състав на военен лагер в Макоцево. На първия ред в средата / с камуфлажните дрехи / е първият заместник – началник на ВВТУ полковник инж. Димитър Живков*

## КАТЕДРА „УЧЕБНА ПРАКТИКА“

• Инж. Ерменко Стилиянов Ерменков – 1971 г. до 1986 г.

ПАМЕТ БЕЗ ДАВНОСТ

### ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖ. ТОМА ГЕОРГИЕВ РУЖЕКОВ



Историята на училището пази имена на курсанти, командири, преподаватели, служители, записани в летописните страници десетилетия наред, които светеха над нас в онези години, но днес от дистанцията на времето вече останали позабравени, други все още малко известни в светилника на духовността ни.

Един от тях е професор доктор инж. Тома Георгиев Ружеков.

Роден е на 28 юни 1932 г. в Самоков. Завършва гимназия в родния си град и през 1957 г. - ВМЕИ в София-специалност „Подвижен железопътен състав“. Защищава дисертация на тема: „Методика за провеждане на динамични изпитвания на вагони“ през 1969 г. във Всесъюзния научно - изследователски институт по железопътен транспорт в Москва.

Работи като инженер в управлението на железниците /1957-1958 г./, инженер, научен сътрудник, старши научен сътрудник втора степен в НИИ по транспорта /1958-1971 г./, създател и ръководител на Лаборатория по динамични и якостни изследвания на железопътни возила. В периода 1971-1986 год. е асистент, старши преподавател, доцент, заместник-ръководител на катедра, заместник декан на факултет във ВМЕИ-София /сега Технически университет /

От 1986 год. е професор, ръководител на катедра „Железопътна техника“ във ВТУ „Тодор Каблешков“.

Води основни лекционни курсове по „Динамика на локомотиви

и вагони“, „Локомотиви“, „Подвижен железопътен състав“, „Тягови изчисления“, „Теория и конструиране на транспортна техника“, „Моделиране и изпитване на транспортна техника“, „Тягова система на дизелови локомотиви“, „Механична част и спомагателни системи на дизеловите локомотиви“.

Автор на учебник „Конструкция, теория и проектиране на локомотиви“. Бил е научен ръководител на пет курсисти защитили дисертация - докторанти.

Научните му интереси са в областта на динамиката на железопътните возила и взаимодействието им с железния път. Автор е на над 150 научни публикации, представени у нас и в чужбина. Участвал е в голям брой научноизследователски и приложни теми, както и в изграждането на лаборатории в НИИ по транспорта, ВМЕИ – София, ВТУ „Т. Каблешков“ и стендове за изпитване на железопътни возила и техни елементи в промишлени и транспортни предприятия.

Бил е заместник-председател на Специализиран научен съвет. Удостоен е със званието „Почетен железничар“.



*Професор доктор инж. Тома Ружеков запознава министъра на транспорта инж. Кирил Ерменков с експонати в кабинет на катедра „Локомотиви“*

Професор доктор инж. Тома Ружеков:

„...Преподавателската дейност е отговорна, интересна е, но задачата не е лека. Изисква ум, култура съобразителност, знания, интелигентност, съсредоточеност. Но във всички случаи любов към науката и стремеж към съвършенство, любов към професията и готовност да се доказваш, всеки ден, всеки учебен час, всеки миг. В продължение на много и много години... Стремежът ни е да се

съобразяваме с реалната действителност и нуждите на транспорта. Така разбирам преустройството в нашата научна и преподавателска дейност... Давам си сметка, че усещането и желанието да предадем знанията си нататък е състояние на духа.

Да бъдеш преподавател наистина е кауза и ако срещу теб стои такъв човек, който искрено е посветен на това, ти никога не можеш да го спреш да изисква от себе си все повече и да иска да дава все повече. Той добре знае какво иска и най-вече какво не иска, знае как да го постигне. Придвижването му към целта е осъзнато, методично, с внимание и грижа, с любов и добро настроение, а не като валак.

Курсантите, които обучаваме са млади хора, с различни характери, с различни притеснения, цели, страхове и амбиции.

Понякога се допускат и грешки в подхода. Но ако си тръгнал да ги обучаваши и водиши към успеха, не е добре да се съмняваш в себе си или да се страхуваш от евентуални пропуски. Когато се работи с такава материя, с живи, истински, любознателни и мотивирани хора, грешките са поправими.

Съществена част от работата на преподавателя е и да се изразява добре, да увеличи и да бъде ясен, да бъде разбран. Аз държа на добрия изказ и се опитвам да бъда за пример.

Разбира се, че се учиш постоянно. Внимаваши, мислиши, подбиращ думите си, защото в началото преподаваши на младите хора непозната материя. Трябва да те разберат, за да ги водиши, трябва да ти вярват. Да си ясен и да си готов за всички въпроси, които им хрумнат. Имам много високи изисквания към всички преподаватели и курсанти и по отношение на употребата на правилен, книжовен български език...

Трябва да умееш да откриеш таланта у всеки, да умееш да виждаши неговите същностни белези, които го определят като бъдещ специалист, но и да му покажеш пътя за развитие на тези негови отлици от другия. Когато открием млад талант – да го подкрепим! Имаме методология, по която работим, но същност е много важно и личностното внимание при възпитаването и грижите за обучение на курсантите. Нека си представим курсант, който преписва на изпит. Какво ще постигне. Ще увеличи неграмотността, територията на своето незнание. Ще бъде раболепен угодник или доносник. Това няма как да подобри състоянието на железопътния транспорт и направи страната ни светла, чиста и преуспяваща. Грамотността, която учебниците и преподавателите дават, е единственият възможен, верен път към добруване..."

Има една мисъл, че много хора могат да назоват проблемите, но малко са способни да посочат решението.

Професор доктор инж. Тома Ружеков е един от тези умни, мъдри хора, които винаги дават решението, при това-вярното, правилното решение.

Неговата колегиалност и добронамереност, готовността му винаги да се притече на помощ на изпаднал в беда, искрящото му чувство за справедливост дават сили и кураж, повдигат духа и правят служебния и житейски товар по-лек. Нека го запомним с всеотдайното му сърце, с което до последен дъх обичаше професията, училището, близките, приятелите и колегите си, с неугасващия му оптимизъм и несъкрушима вяра в по-доброто бъдеще.

Професор доктор инж. Тома Ружеков има две деца – Георги Ружеков, доцент доктор в Техническия университет – София и Боряна Ружекова – Розожерова –доцент доктор във ВТУ „Тодор Каблешков“.



*Професор доктор инж. Тома Ружеков със съпругата си*

О.з. Асен Йосифов

**ПЪТЯТ КЪМ УСПЕХА**  
**ПОЛКОВНИК ИНЖ. ГЛАВЕН АСИСТЕНТ**  
**НЕДЕЛЧО КУЗМАНОВ НЕДЕЛЧЕВ**

Началник на катедра „Общовойскова и тактико специална подготовка“



Полковник инженер Неделчо Неделчев е роден на 4 август 1947 година в град Шумен. Завършва техникум по механотехника специалност „Двигатели с вътрешно горене“ в родния си град, Полувисшият железопътен институт „Тодор Каблешков“ – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“ /1967-1970 г./, Военна академия „Тил и транспорт“ в гр. Санкт Петербург- Русия, специалност „Строителство и възстановяване на жп мостове и тунели“, и придобива квалификация „Военен инженер по транспортните комуникации“ /1973 – 1977 г./.

След завършване на ПЖИ „Тодор Каблешков“ през 1970 година е произведен в първо офицерско звание – младши лейтенант и е назначен за командир на курсантски взвод.



1972 год. Младши лейтенант Неделчо Неделчев раздава личното оръжие на курсантите от поверения му взвод

През 1973 г. е изпратен на обучение във Военна академия в Русия.





Завършилите през 1977 год. академия „Тил и транспорт“ и ръководството на Специалния факултет. От ляво на дясно : първи – старши лейтенант Неделчо Неделчев ; третия – старши лейтенант Георги Будинов. Седнали : втория – старши лейтенант Васил Тонков ; четвъртия – старши лейтенант Софрон Софронов

След завършване на академията служи на различни длъжности във Войските на Министерството на транспорта.

През 1982 година е назначен в ПЖИ „Тодор Каблешков“ на длъжността старши преподавател по дисциплината „ ТСП -Възстановяване на железните пътища и съоръженията по тях “. 1989 год. завършва висш академичен курс за ръководни кадри във ВМТ в академия „Тил и транспорт „ в Санкт Петербург, Русия. От 1990 година е началник на катедра „Общовойскова и тактико-специална подготовка“ във ВВТУ „Тодор Каблешков“. Тази длъжност изпълнява до 1995 година, след което остава главен асистент в същата катедра. Съавтор е на две учебни пособия в помощ на обучаемите.

Той е истински, автентичен, непримиряващ се с фалша и посредствеността. Влага енергия във всичко, а влезе ли в час, сред курсантите е огън, там определено е неговия втори дом .

През 1999 година е освободен от военна служба и преведен в резерва. Продължава трудовата си дейност във фирма „Промобил“ ООД /2000-2002 г./ и дружество ТСВ ЕАД /2002 – 2022 г./.



1991 г. Полковник инж. Неделчо Неделчев /в средата/ с офицери от катедра „Общовойскова и тактико специална подготовка“ на военно-полеви лагер в с. Макоцево.

Полковник инж. Неделчо Неделчев: „...Мен ме впечатляват човешките качества – искреност, сърцатост, любов към родината и професията, а професионалните качества ги допълват. Не бих могъл да работя с нечестни и алчни хора, колкото и добри професионалисти да са. Колегите преподаватели, с които работя, си заслужават. Преподаването не може да е самоцел, която да обслужи нуждата ти да покажеш знания. Преподавателят трябва да се стреми да промени курсантите към по-добро, като им даде максимум знания. Но това не е единствената му задача. Той работи в полза на обучаемите, и то не е само „наливайки“ им знания и въвеждане на ред и дисциплина. Много важно е да умее да открива таланта и да го поощрява и развива, да усеща и да се справя със съмненията, страховете, пропуските, да учи младите хора как се преодоляват, трябва да забелязва вълненията, слабостите, качествата им.

Изобщо фигурата и примера на преподавателя е нещо изключително важно и влиянието и върху курсантите е от решаващо значение за по-нататъшното им кариерно развитие и дори в живота им. За мен да си преподавател е кауза, начин на мислене и на живот...

Безспорно, през целия си живот курсантите ще допълват знанията си, но в периода, в който се обучават във ВВТУ остават белези за цял живот, които възпитават у тях вкусът към любопитството и знанието, формират ги като личности, професионалисти и достойни граждани на България...“

Асен Йосифов: „Животът на полковник инж. Неделчо Неделчев е изпълнен с постоянна борба. Ако едни хора повече горят, а други – повече тлеят, той безспорно принадлежи към първата категория. Тези, които сме общували с него по-непосредствено, пазим в паметта си трайни и мили спомени за този изключително скромен човек, спортист, авторитетен командир и преподавател. Пословичната му борбеност и непримиримост и днес са като в младостта му. Умен, благороден, всеотдаен, честен, отличен професионалист, влюбен в професията и голям патриот на любимото Висше транспортно училище...“



Военна клетва. Полковник инж. Неделчо Неделчев е първия в ляво. До него е подполковник инж. Методи Дунков

## ЕДНА ПОЛИТНАЛА МЕЧТА



Офицер от резерва майор Иван Омайски

Иван Омайски е роден на 1 декември 1967 година в град Радомир, област Перник в семейство, в което цари духа на любовта, уважението и задружията. Детството му е „щуро и безгрижно“. Расте като щастливо дете, незлобливо, добро, ученолюбиво, „без бодли“ сред войниците от поделението в Казичене, Враждебна и Илиянци, където неговите родители са на военна служба. Впечатлен от шума на летящите край поделението влакове и динамиката на войсковия живот, в сърцето му се заражда любов към железниците и хората с пагони.

Средното си образование завършва в техникума по полиграфия и фотография „Юлиус Фучик“ в София. През 1985 година е приет във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ в специалността „Подземно-транспортна и пътно-строителна техника“. След успешното завършване на училището

е произведен в офицерско звание младши лейтенант и е назначен за командир на курсантски взвод в училището.

Започва службата в трети курсантски батальон с командир подполковник Богдан Симеонов. През годините в училището командири на батальона са му били подполковник Стоянчо Каменов, подполковник Веселин Банов, майор Антоан Танев, а командири на роты – майор Петър Русков, майор Кольо Велков и капитан Дойчин Сремкин.

Последователно обучава три випуска от постъпването до завършването им: 66-ти – от набор 1970; 69-ти – от набор 1973 и 72-ри – от набор 1976 г.



*Военна клетва на випуск 69-ти. В дясно – младши лейтенант Иван Омайски*

След завършване на училището, болшинството от неговите курсанти се реализират успешно като отлични кадри във Войските на Министерството на транспорта, Министерство на вътрешните работи, Българските държавни железници, Националната компания „Железопътна инфраструктура“ и частния транспортен сектор.

В периода 1998 – 2000 г. е на служба във Войските на Министерството на транспорта като последователно служи като командир на техническа рота, началник щаб и командир на поделение. За добра офицерска служба и постигнати високи резултати в бойната и специалната подготовка на личния състав и строителната дейност е произведен предсрочно в звание „майор“.

През тези години работи с командири, много от тях възпитаници на ПЖИ и ВНВТУ: капитан инж. Михаил Иванов, капитан Бисер Стоянов, майор Радослав Савчев, старши лейтенант инж. Людмил Методиев, майор инж. Иван Василев, капитан инж. Христо Илиев.

Поделението, на което е командир изпълнява следните строителни обекти: автомагистрала „Хемус“ – участък Ябланица- 10 км; механизирано подновяване на железния път в междугарнето Мездра-изток – Струпец – Роман, път № 1 и № 2; жп гара Струпец – ремонт на коловози и стрелки; коловозно развитие в цех за непрекъснато леене на стомана в Кремиковци и трамваен релсов път с нормално междуосие /1436мм/ по бул. „Константин Величков“ в София; ТСИ Карлуково и др.

След девоенизирането на Войските на Министерството на транспорта през 2002 година е назначен за началник на Строително-механизиран район Враждебна, а по-късно на такъв в поделение ТСВ – София.

Участва в строителството на следните обекти:

- Механизирано и аварийно подновяване на железния път в междугарията: Мездра-изток – Струпец; Роман – Кунино; Делян – Дяково – Дупница; тунел № 19 в междугарнето Плачковци – Кръстец; Зверино – Мездра-юз; Русе – Доланите – Иваново и др.
- Коловозно развитие в гара Кремиковци; реконструкция на булевард „Девня“ на територията на община Варна; аерогара София; терминал за комбинирани превози на гара Драгоман; Регионален център за управление на отпадъци в Плевен; пешеходен подлез в междугарнето Захарна фабрика – Горнабаня; временно възпрепятстващо съоръжение по българо-турската граница на територията на област Хасково и ГПУ – Свиленград и др.
- На територията на Турция и Северна Македония: капитален ремонт в междугарията Афионкарахисар – Денизми; Сандъкль – Екинова – Каракою; Динар – Дазкаръ; Бозкурт – Каклък – Гонджалъ във вилаета на Афионкарахисар и Ескишехир и на територията на Северна Македония – междугарията Битоля – Креница – гръцка граница и др.

Работи и в интерес на други чуждестранни фирми: „ОХЛ“ – Чехия и „ПООР“ – Австрия.

На годишното събрание на 31 януари 2014 година, Клубът на офицерите и сержантите от запаса и резерва на ВМТ и ВВТУ взема решение да се извърши обновяване и подмладяване на клубното ръководство. Офицерът от резерва майор Иван Омайски е избран за председател на Клуба. Под негово ръководство той води съдържателен организационен живот, провежда редица запомнящи се мероприятия, с което се превръща в една от най-дейните и авторитетни структури на запасното войнство в столицата.

Иван Омайски напредва и в кариерното си развитие. През 2018 година е назначен за заместник-изпълнителен директор на предприятие

„Транспортно строителство и възстановяване“ /наследник на Войските на Министерството на транспорта/. Въпреки натоварената си програма успява да увеличи и знанията си като завършва магистратура в транспортния факултет на Русенския университет „Ангел Кънчев“.

Семеен с едно дете.



*Иван Омайски с Ректора на ВТУ „Тодор Каблешков“ професор доктор инж.-икономист Даниела Тодорова пред ректората на ВТУ*

По случай откриване на учебната 2021-2022 год. на 13 януари във Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“, Иван Омайски разказва:

...„Като бивш възпитаник на Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ никога не ми е било безразлично какво се случва в любимото училище. Често се връщам назад в спомените си, свързани с бивши колеги, командири и преподаватели. В навечерието на празника искам да споделя за някои мои срещи и разговори с една емблематична личност на това вече 100-годишно учебно заведение. Става дума за генерал-майор доцент Григор Жотев - носител на званието „Заслужил деятел на образованието“ в България. Почти половината от неговия живот е тясно свързан с железопътното образование у нас. Четирнадесет години е бил началник на Полувисшия железопътен институт и 5 години на ВНВТУ „Тодор Каблешков“. Коренът му е от село Понор, близо до Годеч, на трийсетина километра от София. Там на 18 септември 1929 година се ражда този достоен български генерал и патриот. В един разговор той разказва: „...От моето село се вижда цяла София. Най-ароматният люляк в този район цъфти. А когато през 1964 година узграждахме училищната железница, от там докарахме камъни

и пръст за алпинеума над изкуствения тунел. И Люлякови храсти пренесохме от Белидмето. На комплексния учебен железопътен полигон се провеждаха упражнения по организация на движението на влаковете и поддържането на железния път. По трасето, дълго повече от два километра, имаше три гари. Движеше се влак с един пътнически и шест товарни вагона. Влаковият и гаровият персонал бяха курсанти. Но когато трябваше да се изградят новите спални корпуси, проектантите посегнаха на училищната теснолинейка. Борех се, но не успях да я запазя. Още ми е жал за нея. През 1972 година за 50-годишнината на училището открихме музей. За издирването на експонатите работеха много хора. Ако ги изброявам няма да стигне една вестникарска страница. Имахме традиция за всеки празник на училището да се открива нов обект. Дойдат ли гости в Министерството на транспорта, водеха ги и в училището - да разгледат музея и учебната база. Когато нямах настроение, отивах в учебния комплекс по организация на движението на влаковете. Там сякаш нещо ставаше с мен, сили ми идваха..." Става дума и за това, че през 1995 година се заговори за закриване на висшия курс. Генералът трепна, сякаш нещо го прободде. Намръщи се, стана и започна нервно да се разхожда. "...Още ли има такива, които искат това! Безумие е да се посегне на висшия курс и статуса на училището! Това е най-добрият център за подготовка на кадри за железопътния ни транспорт. И той трябва да се развива и усъвършенства. Навъдиха се много умници, които искат всичко да разрушат, после да изградят нещо и да кажат, че е тяхно. За жалост сега само се руши. Трябва да се цени това, което имаме. Да се гради върху граденото! В железниците трябва да има ред и дисциплина. Защото ежедневието им е една война. Затова е нужно военна форма на обучение..."

От 1992 година генерал-майор доцент Григор Жотев е пенсионер, но пак живееше с проблемите на военно-транспортното училище. Казваше ми, че често го сънува. А види ли курсанти по улиците на София, нещо трепва в него. Гледа ги и им се радва. Та нали три десетилетия е бил сред тях. През 2002 г. на 7 юни приключва земния път на генерала. Изпратихме го с подобаващи военни почести и дълго, дълго плакахме за нашият генерал. Дано е светъл пътят му там, горе! А долу на земята ние ще го помним. Няма да го забравим! Благодарим за това, което остави при нас - спомена за един прекрасен офицер, генерал и човек, който успяваше да променя към по-добро нещата около себе си! На старта е поредният 99-ти випуск на моето училище, напред млади Каблешковци продължавайте да пишете история на нашата транспортна „Алма матер“. Мили преподаватели, продължавайте все така всеотдайно да предавате своите знания и умения на бъдещите транспортни кадри.“



21 ноември 2018 г. О.з. Иван Омайски – председател на Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва на отбелязването на 130 –та годишнина на ВМТ в Централния военен клуб – гр. София

Асен Йосифов за Иван Омайски и нещата от живота :

„...Винаги между първите. Тези думи, макар и кратки, най-пълно прилягат за о.р. майор Иван Омайски. На пръв поглед не прави впечатление, но трябва да го видите когато работи, когато му е поставена задача – не човек, огън!

Той е от онези хора, за които не е трудно да се пише. В съзнанието ми се преплитат случки, факти, съвместна работа през периода 2016-2021 г. и всичко ми се струва значително.

С какво да започна? Дали за тънката чувствителност, с която е проникнато всяко негово отношение към хората или с неизчерпаемия запас от енергия, за бликащия оптимизъм или за дейното му участие във всички прояви на предприятието и Клуба, на които е главен двигател.

Той е пример за това, как човек може да е командир, ръководител на предприятие, председател на Клуб със стотици офицери, генерали, сержанти от запаса и резерва и асоциирани членове, а в същото време да е народен, широко скроен, който се раздава с пълни шепи. Внушава в събеседниците си изключително чувство за отговорност, как точно и правилно да разпределят задачите си.

Винаги готов е да помогне на всеки и не си пести труда, идеи и инициативи, за подобряване на работата, които се приемат от всички и работи активно за реализирането им.



Ако човек потърси о. р. майор Иван Омайски трябва само да разбере коя задача е номер едно за предприятието, за да го открие на този участък. И винаги слуша внимателно, показва и напътства...Ако има почивка – търсете го при най-оживената група – разказва увлекателно...

Такъв е той заместник-изпълнителния директор на предприятие ТСВ, председателя на клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва о. р. Иван Омайски – винаги усмихнат, отзивчив, добронамерен, но и възискателен, с одухотворено лице, жив поглед и енергични движения...

Един обикновен българин от Югозапада, истински родолюбец и патриот, утвърден и търсец професионалист, с богата душа и силно изразена любов към народното творчество и фолклора. Прекрасен пример за младите хора от предприятието, на което е един от ръководителите. Дано само има свои последователи!

Голяма личност, голям характер, голям дух!..“

Асен Йосифов



В музея на предприятие „Транспортно строителство и възстановяване“ ЕАД

## **1986-ТА – ГОДИНА НА ПРЕОБРАЗУВАНИЯ**

Година на коренни преобразувания – така командири, преподаватели, курсанти и всички от ВНВТУ „Тодор Каблешков“ наричат учебната 1985/1986 г.

Преобразуванията се чувстват не само в самото име, а и в мисленето, самочувствието, новия начин на поставянето на всички проблеми, възникващи в многоликия живот на големия колектив. Но не са изключение и онези, които мислят, че промените могат да се

свършат и само с промяната на статута на училището. Въпреки това, пътят е ясен и той се следва твърдо, неотклонно. Успехите през изминалите три семестъра на Висшето народно военно транспортно училище потвърждават правилността на избрания модел на обучение. Деветдесет процента от преподавателите преминават различни курсове за повишаване на квалификацията – във ВА „Г. С. Раковски“, СУ „Климент Охридски“, ВМЕИ „В. И. Ленин“ АОНСУ и др. Използват се и други форми в това направление – разработване на трудове за получаване на научна степен, формиране на творчески колективи и др. През 1986 год. девет преподаватели и офицери разработват в свободна аспирантура дисертационни трудове.

Доцент доктор инж. Георги Александров – началник на катедра „Съобщителна и осигурителна техника и системи“/1986-1990 г./: „... За научно-изследователска дейност е необходима пълна творческа реализация, значително по-висока квалификация, постигана главно самостоятелно, нов начин на разпределение на времето, защото научния работник няма работно време. Сега ние превръщаме учебния процес в част от научно-експерименталната дейност. Не можем да продължаваме напред само със схващането за „даскалуване“ в нашето висше училище, защото така ще лишаваме страната от един мощен научен потенциал в лицето на преподавателите, аспирантите, офицерите, курсантите, богатата учебна и научно – материална база. Времето ни изисква практически резултати от научно-изследователската работа, а не само проучване на даден проблем и произвеждане на една папка, която скоро изчезва в някое чекмедже...“



*Първият заместник – министър на транспорта инж. Йосиф Смилов  
приветства личния състав на училището*

Голям интерес и много размисъл предизвиква и споделеното от заместник-министъра на транспорта инж. Йосиф Смилов:

„За да бъдат в състояние да изпълняват задачите, които се поставят пред възпитаниците на училището, е необходимо твърдо, гъвкаво и безкомпромисно внедряване на модела на висшето военно транспортно

училище. Само той е в състояние да създаде у бъдещите специалисти способност за техническо мислене и действие. Още при подготовката кадрите трябва да се научат най-напред да създават технологията за изпълнението на дадена задача, а след това – на материалните условия за прилагането ѝ.

В училището има богати условия за научно-изследователска дейност поради изключителната му специализация, наличието на добри кадри и тясната връзка с практиката. Това предполага то да се превърне в мощно звено за разработка и прилагане постиженията на научно-техническия прогрес. Да се поемат конкретни проблеми на железопътния транспорт, а не да се теоретизира въобще. Научно-изследователската работа да се вплете в делата на всички, като реализацията на кадрите започва още в процеса на обучението, да се научат как най-ефективно да използват огромните мощности, които сме създали, за да могат възпитаниците на училището да дават определящ облик на транспорта, съответстващ на съвременния научно-технически прогрес...”

И в разгара на лятото, и в студентите зимни месеци изпитните сесии излъчват някакво тревожно очакване. Месецът е януари 1986 година. Курсантите първокурсници от специалността „Железопътна техника“ се явяват на първата си изпитна сесия във ВВТУ „Тодор Каблешков“.

... Доцент доктор Йордан Петков –ръководител на катедра „Химия“ /1986-1995 г./ провежда изпит по химия. Няма основание да е недоволен. При тази сравнително тежка дисциплина средния успех на курсантите е „добър“.

Доцентът е роден на 18 май 1944 год. в село Говежда, област Монтана. Завършва гимназия в родния град и университета „Фр. Шилер“ в град Йена, Германия –специалност „Химия“. Научна степен „доктор“ получава през 1976 год.

Във ВВТУ „Тодор Каблешков“ постъпва като доцент по химия през 1986 год. и е ръководител на катедра „Химия“.

От 1995 год. е заместник- ръководител на катедра „Технология на машиностроителното производство и химия“ .

Автор е на научни публикации.

Доцент доктор инж. Георги Бахаров –ръководител на катедра „Металознание и технология на металите „ /1987-1994 год. /и преподавател по дисциплините „Металознание и термообработка“ и „Технология на машиностроителните материали“, автор на много научни публикации изпитва по предмета „Металознание и термообработка“: „...Няма нищо особено в днешния изпит. Центърът

на нашата преподавателска работа е в това – всичко научено да се подчинява на принципа на приложението в практиката. Не ми е нужно само да ми се каже определението, а да се видят структурните изменения, произтичащи от този процес, да се свърже с конкретния момент от бъдещата работа на курсантите като специалисти.... Що се отнася до курсантите – всички до един са добросъвестни. Средният успех от днешния изпит е над „добър“. Тъй като преподавам и във ВМЕИ, мога съвсем отговорно да кажа, че те по нищо не отстъпват на другите студенти. Всички са много редовни на лекции, в залите има ред и дисциплина винаги, което не се среща често в другите технически вузове. Ако аз имам някакви претенции, това е да се обогати материалната база – нали това, което обясняваме, обучаемите трябва да го пипнат, да го видят с очите си..... За разлика от повечето други вузове, нашето внимание не е съсредоточено само в отличниците. Искаме всички да получат добра подготовка, при това практически целенасочена за нуждите на транспорта...“



*Подготовка за участие в математическа олимпиада на висшите учебни заведения в България*

През 1986 година за първи път курсанти от ВНВТУ „Тодор Каблешков“ вземат участие и в Републиканската студентска олимпиада по „Съпротивление на материалите“ във ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“ в град Варна.

В нея участват 16 вузовски отбора. Този на ВНВТУ „Т. Каблешков“ се класира на първо място в съревнованието между военните училища и на четвърто сред всички участници. Курсант-ефрейтор Тони Георгиев сред индивидуалните участници, заема първо място сред ВВУЗ и пето сред всичките участници.

Воденият от полковник Любомир Тошков отбор на ВНВТУ е в състав: курсант-младши сержант Радослав Иванов, курсант-ефрейторите Тони Георгиев, Милен Миков, Димитър Шопов, Митко Стоянов, Свилен Генков и Красимир Дойчев – всички от Втори курсантски батальон.

Отличната си подготовка курсантите получават от катедра „Механика“ с ръководител инж. Кубрат Комаров /1985-1986 год./ и

доцент Лазов, главен асистент Атанасов и асистентите Минчева и Славов. Добрите резултати, постигнати на олимпиадата говорят за правилно провеждания учебен процес по една от най-тежките технически дисциплини в училището. Подготовката за студентското състезание започва отдалече. Първо се провежда вътрешен кръг сред обучаемите по дисциплината. След отсяването на най-добрите курсанти, започва ежедневна подготовка в извън учебно време, под умелото ръководство на преподавателите.

Почти 80 процента от участниците се представят отлично. Това студентско състезание допринася за издигане авторитета на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ не само сред военните ВУЗ, но и сред цивилните такива.

Полковник Любомир Тошков - командир на батальона/1985-1988 год./ висш курс споделя:

„Курсант-ефрейтор Тони Георгиев е първият и единствен курсант, който изпрати лятната изпитна сесия преди тя да е започнала – с пет отлични оценки по предметите, което води до освобождаване от полагане на изпит. Той е достоен пример за другарите си със своето изключително трудолюбие, дисциплина, принципност и организираност....

Безспорен първенец на курса, пълен отличник през всичките сесии. Тони Георгиев така организира работата си във времето, че винаги взема изпитите си предварително. И вместо да ползва полагаемата му се като награда отпусака, остава в училището и посвещава времето си в помощ на своите другари. Дава им кураж, помага им, подкрепя ги морално, да вземат безпроблемно изпитите си. Добър атестат за това са и резултатите на класното отделение. Средния успех на взвода се повишава с близо 30% - от трима, отличниците, стават седем и слабите оценки са сведени до минимум.

Тони Георгиев е младеж с всеотдаен интереси – стреми се почти всичко да знае, бори се да постига все повече и повече. Командирът му на взвод не престава да се учудва, как успява без видимо напрежение, правилно да разпределя времето си и да постига всичко...“

Първите си успехи Тони Георгиев постига още в образцовия механотехникум „Атанас Романов“ – София, където завършва с пълно отличие специалността „Студена обработка на металите“. Израства в семейство на потомствени железничари, той и за миг не се двоуми по кой път трябва да тръгне в живота. Кандидатства и е приет във ВНВТУ „Тодор Каблешков“. Най-му допада специалността „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“ и започва да изучава трудните технически дисциплини.

Две години са напълно достатъчни за него, за да разкрие и изяви

многостранните си възможности. С трудолюбието си и високата организираност, на всичко което прави, той заслужено става лидер и доверието към него от страна на командирите, преподавателите и другарите му е високо. Годините в училището преминават в себеутвърждаване, в духовно израстване и постигане на високи резултати.

„Свикнал съм – споделя Тони Георгиев – да довеждам до успешен край, всичко което съм започнал. Затова не губя напразно времето си, не жала силите си, стремя се непрекъснато да обогатявам и усъвършенствам знанията си. Всъщност мисля, че това трябва да бъде основна задача на всеки млад човек, за да можем да се подготвим като високо квалифицирани кадри за железопътния транспорт. И не само. Трябва да даваме своя дял и в извършващата се научно-техническа революция...“

Природата е дала на всичко отгоре на младия човек и хубав глас. Умее да свири и на китара. Много успешно се включва в презледите на художествената самодейност и по специално в естрадно-вокалния състав на училището.

Но над всичко стоят неговото невероятно трудолюбие и постоянен стремеж за пълна реализация във всяко дело, с което се захваща. Хвала на такива млади хора, бъдещето на България...

**И БЪДИ ИЗВИСЕН!  
ПОЛКОВНИК ИНЖ. ГЕОРГИ ВАСИЛЕВ МЛАДЕНОВ**

*Затова със съдба проверена,  
вдъхновен, замечтан, устремен,  
не отпускай ръка уморена!  
Работи!...И бъди извисен!  
Матей Шопкин*



О.з. полковник инж. Георги Младенов

Георги Младенов е роден на 20 юли 1967 година в град Монтана. Детството му минава в град Берковица, където живее със своите родители, учители по професия. Средното си образование завършва в СПТУ „Емил Марков“ в град Берковица.

През 1985 година постъпва, заедно с 63-ти випуск в курсантските редици на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“. Първият му ротен командир е майор Савчев, командир на взвод – лейтенант Иван Томов.



*ВНВТУ „Тодор Каблешков“ – септември 1985 г. С брат си близък Даниел Младенов / вляво /*

След първата учебна година е приет във вторият висш курс на учебното заведение. Завършва през 1990 година, получава офицерско звание и е назначен за командир на взвод в ротата с командир старши лейтенант Антоан Танев. Командир на Трети курсантски батальон е майор Богдан Симеонов. В периода 1990 – 1998 г. преминава през различни длъжности във военното училище. Като командир на курсантска рота през 1998 година е изпратен на обучение във Военната академия „Г. С. Раковски“ в специалността „Транспортни войски“.

След успешно завършване на академията служи на различни длъжности във ВМТ и Българската армия: началник щаб на батальон във ВМТ, началник щаб на транспортния полк към КМТО /Командване на материално техническото осигуряване/, „Офицер по сигурността на информацията“ в Съвместното оперативно командване на МО, „Служител по сигурността на информацията“ в Командването на Военно-въздушните сили – полковник IV-та степен.

През месец декември 2012 година е освободен от военна служба и преминава в резерва. Започва работа като „Служител по сигурността на информацията“ в ДП „Транспортно строителство и възстановяване“, където продължава да работи и до сега.

Заместник-председател на Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва на бившите Войски на Министерството на транспорта и ВВТУ „Тодор Каблешков“.



*От дясно на ляво: Иван Омайски, Асен Георгиев и Георги Младенов*

### **ЖИВОТ, ПРИЗВАНИЕ И ОТГОВОРНОСТ . ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖ. РАЙКО ГЕНЧЕВ РАЙКОВ**

Ръководител на катедра „Технология и организация на железопътния транспорт“ /1985-1997 г./ и Декан на факултет „Техника, технология и управление на транспорта“ /1997-2001г./ във ВВТУ „Тодор Каблешков“ гр. София



*Професор доктор инж. Райко Райков*

Професор доктор инж. Райко Генчев Райков е един от доайените на българската транспортна наука. Роден е на 10 март 1934 година в село Аспарухово, Бургаско. Завършва средно образование в град Карнобат. От 1952 до 1957 година е студент в Московския институт за инженери по железопътния транспорт /МИИТ/. Обучава се в специалността „Експлоатация на железопътния транспорт“ и я завършва с отличен успех.



Петдесет и четири годишната му трудова кариера започва на жп гара Стара Загора, където е назначен за инженер-технолог. През 1961 година се ориентира в научната сфера и работи като научен сътрудник /последователно I, II и III-та степен/ и става ръководител на научна секция в Научно-изследователския институт по транспорта в София /кв. Илиянци/. Шест години по-късно през 1967 година е редовен доцент във ВМЕИ – София, като ръководител на учебно научно направление и отраслова научно-изследователска лаборатория по експлоатация на железопътния транспорт.

Научната му кариера продължава като преподавател във ВМЕИ – София, където през 1979 година получава и титлата – професор. От 1979 до 1985 г. е избран за заместник-декан на факултета по транспорт в института.

От 1985 година професор д-р инж. Райко Райков започва работа във Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“. Назначен е за ръководител на новата катедра „Технология и организация на железопътния транспорт“. Заедно с него се преместват и всички преподаватели по специалността от ВМЕИ – София. Като ръководител на катедра и декан, той поставя основите на новата специалност и факултет „Технология и управление на транспорта“ /1997-2001г./.

Дългогодишният преподавател проф. Райков, изцяло се посвещава на обучението и квалификацията на няколко поколения транспортни специалисти. Съществен е и дялът му в развитието на практико-приложната изследователска дейност в областта на железопътния транспорт. За тези над 50-години научен и преподавателски труд, проф. Райков е автор на 16 самостоятелни и съавторски учебници. Други 215 труда, от които 152 публикации, над 63 научно-изследователски разработки и 17 бр. рационализации, по-важни от които са коловозното развитие и технологията на маневрената работа в железопътните гари в Софийския жп възел и гара Стара Загора, са дейност, която заслужава дълбоко уважение и поклон. Само внедрените му научно-изследователски разработки и трудове са повече от 75, от които 26 са издадени и реферирани в чужбина. Той е един от инициаторите за създаване на следдипломна квалификация във ВТУ „Тодор Каблешков“ и ръководи работни групи по теми към различните министерства, ангажирани с жп транспорт.

Професор доктор инж. Райко Райков е с голям принос за развитие на училището като водещо висше транспортно учебно заведение у нас. Негови възпитаници са над 2300 студенти, над 20 асистенти, 4 старши научни сътрудници, 11 доценти и 4 професори. На практика той слага началото на една научно-образователна школа, която има съществен принос в развитието на транспорта. През нея преминават няколко министри на транспорта, депутати от Народното събрание, генерални директори на Българските държавни железници и частни жп компании, шефове на множество транспортни фирми и дирекции, началници на

жп гари, спедиторски фирми и други изтъкнати специалисти.

Професор Райков има няколко специализации в чужбина - в Москва 1971 и 1977 г. и в Париж 1975 г. Внедрените му научни трудове в транспорта са документално потвърдени и с годишен икономически ефект над 5 млн. лева



10 март 2004 г. Министерът на транспорта инж. Кирил Ерменков поздравява професор доктор инж. Райко Райков по случай 70 годишния му юбилей

Проф. д-р инж. Райко Райков заслужено е отличаван с различни звания и награди, като сред най-престижните са: орден „Кирил и Методий“ – I степен, „Почетен железничар на българските железници“, „Европейски железопътен инженер“, „Златна значка“ на ФНТС. През 1996 година е удостоен с титлата „Изявена ръководна личност“. Същата година биографията му е публикувана в том VI-ти на „Американския биографичен институт“. През 2007 година става носител на високото почетно звание „Доктор хонорис кауза“ за постигнати значителни научни постижения и съществен принос в развитието и укрепването на сътрудничеството между ВТУ „Тодор Каблешков“ и Московския държавен университет. Дипломата за почетното звание му е връчена лично от професор Борис А. Льовин - ректор на МИИТ.

По-случай 75-годишнината си проф. Райков получава от Стоил Фердов – председател на директорите на „Български държавни железници“ ЕАД, почетен юбилеен плакет „120 години Български държавни железници“ /10.03.2009 г./. На тържеството юбиляра получава поздравления и цветя от инж. Стамен Стаменов – бивш министър на транспорта и генерален директор на БДЖ, представители на различни генерации на транспортните научни среди у нас, колеги, възпитаници на професора и приятели.

На 10 март 2014 година най-изтъкнатия учен и специалист в сферата на железопътния транспорт професор Райко Райков навършва 80 години. На възраст 86 години на 11 ноември 2020 г. професор Райко Райков приключва земния си път.

Повече от половин век той подготвя кадри за железопътния транспорт и участва активно в практическото решаване на проблемите в железопътния транспорт. Неговата човешка и професионална дейност оставя дълбока следа в историята.

„Човек с широк кръгзор, за него всеки връх е бил предпоследен. Но така е! Когато господ дава, не винаги пита, колко да даде. На едни отпуска малко – едно зрънце, че и по-гребни нещица, за други като професора не си жали мярката.

Гордея се, че имах привилегията да познавам и общувам с тази забележителна личност.

Завиждам на студентите, които са имали щастието да слушат неговите лекции, защото си представям дълбочината на знанията, които е давал с един прекрасен език и с възпитателна цел.

И най-впечатляващото е, че целият този образ, който се опитвам да разкрия, професорът успява да изгради по един безкрайно искрен и скромнен начин, толкова ненаатрапчиво, за разлика от всички онези, които през годините залагат повече на гръмките думи, отколкото на полезните действия.

Поклон, дълбок поклон пред човека, избрал духовната пътека! С поглед мил и правдиво мнение създаде не едно чудесно поколение железопътни специалисти.

Моята признателност и уважение към него няма граници, няма! – споделя о.з. Асен Йосифов.

### **ДА ДОБРУВАШ С ОБИЧ ЗА ОБИЧ ПОЛКОВНИК ИНЖ. СТЕФАН НИКОЛОВ ПЕТРИНИН**



Майор инж. Стефан Петринин - старши преподавател в катедра „Общовойскова и тактико специална подготовка“

Стефан Николов Петринин е роден на 3 декември 1948 год. Завършва

Средно политехническо училище „Отец Паусий“ в град Долна Баня, обл. София /1963-1966 год./; Полувисш железопътен институт „Тодор Каблешков“ – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви и моториси“ /1966-1969 г./; Транспортен факултет на Технически университет в София с квалификация „Инженер по експлоатация на железопътния транспорт“ /1970 – 1975 г./ и Военна академия „Г. С. Раковски“ /1982-1985 г./ .



*Курсант – сержант Стефан Петринин*

След завършване на Институтът работи последователно в Локомотивно депо –София като локомотивен машинист на дизелови локомотиви и моториси /1969-1970 год./ и Чугуно-леярен завод в гр. Ихтиман –началник смяна в транспортен цех /1975-1976 год./.

От 13 февруари 1976 год. до 1 октомври 1985 год. служи като офицер – заместник-командир на механизирани батальон във Войските на Министерството на транспорта.



*1976 год. Старши лейтенант инж. Петринин – заместник-командир на механизирани батальон*

От 1 октомври 1985 год. до 28 февруари 2001 год. работи във

ВНВТУ „Тодор Каблешков“ като заместник – командир на курсантски батальон, старши преподавател, главен методист и началник сектор „Подготовка на военнослужещи“.

Излиза в запаса през февруари 2001 год. със званието „полковник-инженер“.

След пенсионирането си работи във верига от бюра за обмяна на валута /2001- 2007 год./, началник смяна в Ремонтно – възстановително предприятие „Кьоне“ /2007-2012 г./, Детективска агенция и охрана „Саламандер“ /2012 -2016 г./ и СОТ- Сигнално охранителна техника - ЕООД. /2016-2021 г./

**РАЗВИТИЕ НА ПРОФЕСИОНАЛНОТО И ЛЮБИТЕЛСКО ХУДОЖЕСТВЕНО ТВОРЧЕСТВО В ДЪРЖАВНОТО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ, ПОЛУВИСШИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ И ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ /1922 – 2000 г./**



О.з. Румелин Виденов

Освен професионални музикални състави – духов оркестър и естраден състав – в железопътното училище са създадени и много любителски творчески колективи, които издигат престижа на учебното заведение у нас и в чужбина.

Духовият оркестър /училищната музика/ съществува в структурата на Държавното железопътно училище, като извън щатно организационно ядро, още със създаването на училището през 1922 година. В една от първите заповеди на директора на ДЖУ /Заповед № 57/12.12.1922 г./ са определени преподавателите по отделните учебни дисциплини и сред тях е Георги Безлов – преподавател по музика. Той е създател и първи диригент на училищната духова музика, която се състои от ученици, свирили преди в училищните състави на средните училища.

Под ръководството на Георги Безлов – военен диригент, композитор и автор на „Ботев марш“ – духовият оркестър на железопътното училище се формира като оркестрова формация, която се доближава по музикални качества до щатните военни оркестри на Българската войска.

Вторият диригент на училищния духов оркестър е българина от чешки произход Спауста. Той продължава работата с музикантите-ученици с голямо старание и любов.

След преминаването на учебното заведение в структурата на Железопътния полк, духовия оркестър продължава да съществува. Попълването с нови музиканти се осъществява по нов начин. Младежи на 15-18-годишна възраст се зачисляват в щата на железопътния полк, служат 4 години и са на пълна държавна издръжка, както останалия войнишки състав. По-голямата част от тях са учили в Музикалната академия в София и имат изградени музикални способности. Общият брой на участниците в духовия оркестър наброява 30 – 35 човека.

В различен период от време и с различна продължителност през него преминават: Никола Радуканов – цигулар в симфоничния оркестър на Софийската опера; Атанас Бъчваров – цигулар в Пловдивския симфоничен оркестър; Коста Михов – тромпетист в Пловдивския симфоничен оркестър; Стефан Китински – музикант в Русенския симфоничен оркестър; подполковник Иван Цанов – военен диригент и Райко Тонев – хоров диригент. Възпитаници на Държавното железопътно училище са и артисти от Софийската народна опера – Георги Белев /драматичен тенор, народен артист/ и Димитър Димитров – баритон. Заедно с духовият оркестър в Железопътния полк функционира и джаз оркестър /естраден състав/. Диригенти на духовия оркестър в Железопътния полк през различни периоди са: Никола Бишев; Атанас Захариев; Стойко Бадев и Стилиян Геровски.

През 1946 година железопътното училище излиза от състава на Железопътния полк и преминава към Министерството на железниците. Духовият оркестър се запазва и за диригент и композитор е определен Борислав Георгиев, а административен ръководител е Петър Грозданов. Значението на духовия оркестър на училището нараства, особено след като е осъществена реорганизация на учебното заведение от Транспортен техникум в Полувисш железопътен институт и най-вече, след неговото военизиране през 1962 година. Съставът му се увеличава до внушителните 40-50 души, добре подбрани музиканти от курсантския състав. В репертоара на оркестъра са включени, освен военни маршове и произведения на класическата музика. За диригент на оркестъра през 1963 година е назначен Константин Константинов – композитор, професионален диригент с висше музикално образование, който с голямо желание започва работа.

Сформиран е и мъжки курсантски хор, който в съпровод с малък

симфоничен оркестър и други музикални състави редовно изнасят концертни програми пред личния състав на Института, пред обществеността и граждани на столицата. В курсантските батальони се създават естрадни състави, драматични и танцови състави, които ежегодно участват в организираните прегледи на художествената самодейност.

През 1967 година длъжността „диригент“ се военизира и на нея е назначен майор Христо Гатев, кадрови военен диригент. Под негово ръководство духовият оркестър, курсантския хор, естрадния и битовия музикален състав на Института, достойно се представят на прегледите на художествената самодейност в Железопътни войски.

През 1969 година майор Гатев е назначен за диригент на духовия оркестър на Министерството на отбраната. На негово място със Заповед № 00253/15.12.1969 г. на министъра на транспорта е назначен капитан Христо Тонев. Само две години след назначаването му, през месец юли 1971 година е създаден щатен духов оркестър на ПЖИ „Тодор Каблешков“. Съставът му се състои от 25 щатни оркестранти, които се набират чрез конкурс. Назначават се много добри музиканти-професионалисти, завършили Българската държавна консерватория. Към оркестъра всяка година се зачисляват по 10 войника със средно музикално образование, които се набират от военните окръжия в страната.



1972 год. Щатният духов оркестър на Полувисшия железопътен институт с диригент полковник Христо Тонев

Щатният духов оркестър на ПЖИ „Тодор Каблешков“ се утвърждава като един от най-добрите военни оркестри в столицата. Освен в ритуалната дейност, свързана с уставния войсков живот и оказване помощ на самодейните творчески колективи в Института, той активно участва в гарнизонните военни мероприятия в София – полагане на венци, провеждане на зари-проверки, посрещане на чуждестранни официални лица и делегации. За тази дейност, през 1974 г. е награден с почетна грамота от министъра на отбраната.

Още в първата година след създаването му, духовия оркестър изнася 6 самостоятелни концерта и година след това в радио София записва български хора и ръченици от композитора Дико Илиев и други български композитори. В радио София е направен 220 минутен запис и издадени 7 грамофонни плочи и една касета с музикални произведения. Част от тях се съхраняват в музея на предприятието „Транспортно строителство и възстановяване“. През 1976 година към духовия оркестър на ПЖИ „Тодор Каблешков“ е създаден естраден състав с ръководители Христо Златинов /1976 – 1985 г./, Васил Еленков /1985 – 1987 г./ и Красимир Минчев /след 1987 г./. Основни солисти на състава са Йонка Сливенска, Емилия Бодурова, Виолета Оникян и Васил Арнаудов. Естрадният състав изнася самостоятелни концерти при тържества и мероприятия в Института, Министерството на транспорта, Войските на Министерството на транспорта, подразделенията на СО „БДЖ“ и др. външни учреждения.



1978 година. Солистите на естрадният състав на Института

Двата музикални състава – духовия оркестър и естрадният състав са високо оценявани във военните и гражданските среди в страната. През периода 1971 – 1989 г. са изнесени 1217 концерта, което е сериозен показател за осъществена активна творческа дейност. Открояват се концертите, изнесени в салона на Народната опера /1972 г./, зала „Универсиада“ /1975 г./, зала „Георги Кирков“ /1982 г./ и Националния дворец на културата /1988 г./.

От 1978 година духовият оркестър на ПЖИ „Тодор Каблешков“ участва в националните прегледи „Нова българска музика“. В продължение на 10 години изявиите му на този висок музикален форум в България са повече от добри. През 1988 и 1989 г. оркестъра и неговите солисти изнасят 7 концерта в Италия.



Духовият оркестър на ПЖИ с диригент полковник Христо Тонев и помощници или т.н. „Старшина на оркестър“ Цонко Цонков, Банко Банков, Илия Димитров, Стефан Лютаков и Бончо Бончев привлича вниманието на музикалната общественост на София. ВНВТУ „Тодор Каблешков“ е посетено от над 30 известни български композитори като професорите: Александър Райчев, Георги Костов, Александър Танев, Цветан Цветанов и Красимир Кюркчийски, Тончо Русев и др, както и от над 20 музиканти, режисьори и актьори, вкл. и от Русия, Германия, Корея и др.

Диригентът на духовият оркестър полковник Христо Тонев в продължение на 20 години /1969-1989 г./ развива активна творческа дейност не само като диригент, но и като композитор. През 1980 година става член на Съюза на българските композитори, а от 1981 г. е хоноруван преподавател по духовна оркестрация и дирижиране, като периодично дирижира духовия оркестър на Българската държавна консерватория.

Отличните професионални качества на музикантите и неговия диригент, високо се оценяват от ръководството на Съюза на българските композитори /СБК/. На 50-годишния юбилей на СБК, честван през месец октомври 1983 година е взето решение – един от трите главни концерта да се проведе в ПЖИ „Тодор Каблешков“ в изпълнение на духовия оркестър на училището. На концерта присъстват 7 композитори, между които професорите Георги Костов /главен секретар на СБК/, Пенчо Стоянов /заместник-председател на СБК/ и др., 5 изтъкнати музиколози, между които Любомир Сагаев, Ани Баларева и др. На концерта е направен запис от Българската телевизия, който се съхранява в архива ѝ.

Със задоволство може да се отбележи, че музикантите от духовия оркестър ежегодно оказват квалифицирана помощ в подготовката на курсантските роти за участието им в прегледите на строевата песен в училището и при подготовката и провеждането на прегледите на художествената самодейност. Батальонните хорова и естрадни състави се водят под прякото ръководство на полковник Христо Тонев и от оркестрантите Димитър Доротеев /по-късно диригент на духовия оркестър на Строителни войски/, Стойчо Янев /по-късно офицер и военен диригент в МО/, Васил Еленков и др. Художествената самодейност е изключително емоционален и разтоварващ елемент в учебното ежедневие на курсантите. Концертните програми на батальонните художествени състави, които се изнасят в читалището в кв. Слатина, културния дом в кв. Дружба и в училището са истински празници за личния състав на учебното заведение.

Музикалните състави на училището участват в прегледите на художествената самодейност между съединенията в Железопътни войски, Войските на Министерството на транспорта и заемат челните места в класирането.

На републиканско ниво училищните музикални състави и индивидуалните изпълнители завоюват множество медали. През 1977 година ПЖИ „Тодор Каблешков“ получава 2 златни медала и 1 сребърен, а през 1984 г. е достигнат върхът, когато ВВТУ завоюва 41 златни, 7 сребърни и 5 бронзови медала.



*Фолклорен танцов състав на Първи курсантски батальон с отговорник старши лейтенант Димо Димов*

През 1991 година за диригент на духовия оркестър на ВВТУ „Тодор Каблешков“ е назначен капитан Виктор Боянов, за „старшина“ на оркестъра – Милан Йордакиев. Традицията е запазена и той продължава и изнася концерти пред личния състав на ВВТУ, подразделения от ВМТ и Българската армия и да оказва методическа помощ на любителските състави в курсантските батальони.

Духовият оркестър на ВВТУ „Тодор Каблешков“ се включва активно в различни музикални прояви в страната. През 1993 година участва в празниците на изкуството „Аполония“ в гр. Созопол и на културните празници в гр. Несебър и изнася концертни програми в курортните селища Несебър, Слънчев бряг и Елените. През 1994 - 1996 г. участва и в празниците на духовите оркестри „Дико Илиев“ в гр. Монтана, където е номиниран с първа награда за най-добро изпълнение на български произведения. През 1995 година участва и във фестивала на старата градска песен в гр. Петрич.

През тези години в училището функционират и курсантски фолклорни танцови състави. В тях са привлечени за участие танцьорки от граждански организации. Традиция във ВВТУ е всеки курсантски батальон да има свой фолклорен танцов състав. Начало на тази дейност е дадено през 1973 година с курсанти от 1-ви курсантски батальон и девойки от Локомотивно депо София с отговорник старши лейтенант Димо Димов; курсанти от 2-ри курсантски батальон и

девойки от Бирена фабрика „Софийско пиво“ с отговорник лейтенант Георги Георгиев и курсанти от 3-ти курсантски батальон и девойки от читалище „Д-р Петър Берон“ с отговорник лейтенант Румелин Виденов.

Танцовият фолклорен самодееен състав на 3-ти батальон, прераства във фолклорен танцов ансамбъл „Жар“. За негови основатели се считат майор Стефан Петков, лейтенант Румелин Виденов и Райна Тодорова от читалище „Д-р Петър Берон“. Танцовият ансамбъл успешно участва в републиканските презледи и фестивали на художествената самодейност и завоюва много златни и сребърни медали и отличия.



*Танцов фолклорен самодееен състав на Трети курсантски батальон „Жар“, носител на званието „Републикански танцов състав“*

По танцьорско майсторство, самодейния фолклорен танцов ансамбъл „Жар“ се доближава до професионалните танцови ансамбли. По тази причина Комитетът за култура на страната му дава званието „Републикански танцов състав“, което се дава на най-отличилите се самодейни колективи.

Танцовия състав „Жар“ на ВВТУ „Тодор Каблешков“ и читалище „Д-р Петър Берон“ става популярен не само в България, но и в чужбина. Той осъществява успешни гастролни в Полша, Германия, Чехословакия и Италия.

През 1992 година по покана на папския нунций Мон сеньор Марио Рици, танцовия състав „Жар“ е приет във Ватикана от папа Йоан-Павел II. В залата по католическите църковни канони е позволено само тихо

запяване, но с разрешение на папата, танцовия състав показва своето изкуство и майсторство. Главата на Римокатолическата църква и неговото обкръжение с възторг аплодират изявите на самодейния фолклорен танцов ансамбъл.



1992 година. Папа Йоан – Павел II беседва с участниците в танцовия състав „Жар“

През 1994 година самодейния фолклорен танцов ансамбъл участва в международен младежки фолклорен танцов фестивал във Венеция, Италия, а през 1996 г. в гр. Кармиел, Израел. Не по малки са достиженията на самодейното курсантско творчество. През 1969 година в салоните на ЦДНА се провежда Първата изложба на самодейното войнишко и курсантско творчество в Железопътни войски. Представени са много експонати, изработени от курсанти от ковано желязо – свещници, полилеи, нощни лампи, маси с табуретки и др., изработени в младежките кръжоци под ръководството на преподавателите по учебна практика – Атанас Узунов, Христо Крапунов, Марин Илиев, Тодор Симеонов и Иван Василев. Курсантските кръжоци се ръководят от старши лейтенант Димо Димов и старши лейтенант Борислав Изнатов. Интерес предизвикват и експонатите от дърворезба. Кръжок, ръководен от курсант Георги Георгиев /51-ви випуск, специалност „Поддържане, експлоатация и ремонт на АСУ в транспорта“/ изработва и представя на прегледите – карта на железопътната мрежа в страната, кутия за бижута, капаци за снимков албум и др. Изявите на духовия оркестър, естрадният състав, самодейните курсантски музикални и танцови състави на училището, през цялото време на съществуването на учебното заведение издигат неговия авторитет и повишават самочувствието на командирите, преподавателите и обучаемите ученици и курсанти.

## НАД ПОЛОВИН ВЕК В СЛУЖБА НА РОДНОТО УЧИЛИЩЕ ПОДПОЛКОВНИК ИНЖ. МЕТОДИ ЛЮБЕНОВ ДУНКОВ



Методи Любенов Дунков е роден на 3 февруари 1952 год. в село Дрен, област Перник. Завършва основното си образование в 96-то основно училище в София /1959-1967 г./, средно - в Техникум по електротехника в София /1967-1971 г./ специалност „Централни мрежи и системи“, ПЖИ „Тодор Каблешков“ /1971-1974 г./ - специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови и електрически локомотиви“ и висше образование във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ /1985-1990 г./ - специалност „Железопътна техника“.

От 1975 до 1990 г. служи на кадровата военна служба като командир на взвод и рота в ПЖИ „Тодор Каблешков“ и ВНВТУ – специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови и електрически локомотиви“.



*Януари 1975 год. Младши лейтенант Методи Дунков*

През периода 1990-2000 г. е експерт в учебния отдел на висшето училище. Пенсонира се през 1999 г. и продължава да работи в училището до 2022 г.

## ВИПУСК „БОТЕВСКИ - 86“ – НОВО ПОПЪЛНЕНИЕ В РОДНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

През 1986 година своя път за по-нататъшна реализация в живота, поема поредния 61-ви випуск, приел името на славния поет-революционер Христо Ботев, във връзка със 110-годишнината от героичната му гибел във Врачанския балкан.

... Районът на училището е празнично украсен, звучи тържествена музика. Много родители, близки и познати на курсантите-випускници са дошли, да споделят тяхната радост от успешно завършеното обучение. Този випуск е първият след направените промени в образователната система на училището. В многолюдния отряд на транспортните служители и работници се вливат първите инженер-оператори, въоръжени с необходимите знания и умения, млади хора, които активно се включват в прилагането на научно-техническите постижения в областта на транспорта.

На изградената трибуна своите места заемат Стоил Фердов – заместник-министър на транспорта и генерален директор на СО „БДЖ“, генерал-лейтенант Иван Щилянков, генерал-майор Спас Джеджев, генерал-майор инж. Младен Младенов, генерал-майор инж. Георги Каракехайов офицери, преподаватели, гости от район „Васил Левски“ на столицата.

Бащински напътствено звучат думите на началника на ВНВТУ „Т. Каблешков“ генерал-майор Григор Жотев, заслужил деятел на образованието, отправени към курсантите-випускници: „Учете се непрестанно от първенците и наставниците, бъдете достойни продължители на тяхното дело, проявявайте постоянен стремеж за внедряване на новото, прогресивното! Борете се в новите си колективи, за постигане на висока организираност, дисциплина и отговорност!...“ Завършващите училището от 61-ви „Ботевски-86“ випуск ще изпълнят тази заръка. На новите си работни места те няма да посрамят досегашните си командири и преподаватели. Училището ги научи на дисциплина, създаде у тях трудови навици, даде им професия достойна за уважение.

Във ВНВТУ „Т. Каблешков“ те се трудиха съзнателно и упорито. Рожба на този труд са и постигнатите успехи – випускът постига общ среден успех „много добър“ 4,70; 33-ма курсанти са отличници; допринесоха да се повиши качеството и ефективността на учебно-възпитателния процес, като активно участваха във внедряването на активни форми на обучение и усъвършенстване на учебно-материалната база; разгърнаха движението за ТНТМ, като техните разработки са отличени със златни значки и грамоти на XII-тия Национален преглед. Безспорно най-голямата гордост на випуска са неговите първенци и отличници: младши лейтенант Евгени Йорданов – първенец на випуска и специалност „Транспортно строителство“ с успех 5,95; младши

лейтенант Васко Николов – носител на „Вапцаровска награда“ с успех 5,93; младши лейтенант Милен Рагков – първенец на специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машина“; младши лейтенантите Валери Василев, Силвио Караиванов, Любомир Витков и Росен Матев – първенци на отделните специалности. Дипломите и наградите на първенеца на випуска и първенците на отделните специалности връчва заместник-министъра на транспорта Стоил Фергов.



1986 год. Генерал-майор Спас Джеджев, заместник-началник на ВМТ връчва дипломи на завършилите курсанти от випуска

От името на отличените и на „Ботевски“ випуск, рапорт-обещание поднася младши лейтенант Евгени Йорданов. Той благодари за положените бащински грижи за тях от командирите и преподавателите в училището, и подчертава, че всички ще работят упорито за изпълнението на основната задача за транспорта – осигуряване на срочни, гарантирани и с повишена култура на обслужването превози на пътници и товари при намаляване на разходите, течните горива и енергията. Възмъжали, закалени и добре подготвени, курсантите от 61-ви випуск „Ботевски-86“ се вливат в стройните редици на многохилядния транспортен колектив и на воините от ВМТ, за да отдадат своите сили, знания и умения за процъфтяване на прекрасната ни татковина – Народна република България. Един от тези, които след завършването на курса на обучение във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ остават в редовете на Войските на министерството на транспорта, е и първенецът на 61-ви випуск младши лейтенант Евгени Йорданов. Ето какво споделя той:

„...Завършил съм механотехникума „Хараламби Стоянов“ в гр. Горна Оряховица и затова в училището ми беше може би повече интересно, отколкото трудно. Офицерската професия, особено тази на офицерите-строители, не е от най-леките, но именно заради това аз избрах нея, защото в трудностите мъжете закаляват своята воля, могат да докажат себе си. По-късно, вече като действащ офицер, имам намерение да продължа учението си като заочник във висшия курс на ВНВТУ „Тодор Каблешков...“

Михаил Юруков, Вестник „Магистрали“, бр. 34, 26 август 1986 г.



*Родният железопътен транспорт ни очаква*

**СИЛА, СМЕЛОСТ, ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ И РЕШИТЕЛНОСТ  
ИНЖ. ВАЛЕРИ БОРИСОВ ВАСИЛЕВ**



**ГЛАВЕН ДИРЕКТОР НА ДП ТСВ 2009-2018 ГОДИНА**

Инж. Валери Василев е роден на 1 ноември 1966 година в село Манастирище, област Враца. Завършва средното си образование в Техникум по архитектура и строителство „Г. С. Раковски“ - гр. Враца през 1985 година. Същата година е приет в редиците на ВТУ „Тодор Каблешков”, със специалност “Железопътно строителство”.

След завършване на училището през 1990 г. започва работа в Първа ЖП секция - София, където до 1998 г. заема различни длъжности и достига до поста заместник-началник на секцията. Следващите години продължава професионалния си път като специалист в отдел „Железен път и съоръжения” в генерална дирекция НК БДЖ и работи до 2000 г. От 2000 г. до 2003 г. заема длъжност главен специалист и ръководител сектор „Управление на инвестиционни проекти”, а от април 2003 г. - декември 2004 г. работи като директор на Дирекция „Ремонт и



поддържане на железопътна инфраструктура” в генерална дирекция НК БДЖ. В периода 2003 - 2005 г. е председател на УС на Национално-сдружение общество на инженерите по железен път (НСОИЖП). Участва в подготовката и управлението на проекти, финансирани от Световната банка по оздравителната програма на БДЖ в частта механизирано подновяване на железния път, проекти финансирани по програма ФАР и от държавния бюджет. През май 2006 година постъпва в ДП ТСВ, като заместник-главен директор.

Към края на 2009 г. държавното предприятие изпитва сериозни икономически проблеми, свързани с огромни задължения към фирми, неизплатени заплати на служители и работници, нищожна договорна обезпеченост и др.

В тази напрегната обстановка, на 20 октомври 2009 г. със заповед на тогавашния министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията – Александър Цветков за член на УС и главен директор на ДП ТСВ е назначен инж. Валери Василев.

Личност с висок интелект, широка обща култура, твърда воля, голяма работоспособност и забележителни лидерски и организаторски качества.

Деловитостта е основна черта в неговия стил на работа. Той не просто работи, а увлича и другите след себе си със своята компетентност и подкрепа.

Огромна е отговорността да бъдеш лидер на такава голяма и авторитетна структура – Главно управление, подчинените производствени поделения и райони, специализирани органи, инженерно-технически специалисти и работници, структура в която към онзи момент работят над 1200 души.

Задача номер 1 на инж. Валери Василев е възстановяване на баланса и стабилизиране на предприятието. Налага промени, с които ДП ТСВ постепенно и сигурно да възвърне позициите си на силно конкурентния български пазар. Прилага новаторски подход при решаването на проблемите.

Взискателен, но в същото време умее да изслушва подчинените си и да приема техните разумни предложения. Уважава постиженията и успехите им.

Инж. Валери Василев добре разбира, че за да отговаря на всички изисквания и за да се справя с всички предизвикателства голямо предприятие, като ДП ТСВ се нуждае от изключително добре подготвен екип от кадри. Обича и подкрепя смелите, нестандартните и търсещи личности, които не търпят застой, готови да поемат риск и да експериментират. Дава огромен шанс за изява и развитие на новото поколение инженери и специалисти.

Създава екип, от когото-що дипломирали се във ВТУ „Тодор Каблешков“ специалисти, някои от които и до днес работят в ТСВ на ръководни позиции.

Създава високоефективна система за работа, която настойчиво следва, развива и усъвършенства, настъпателно и без компромиси. За кратък период от време успява да върне самочувствието на всички работници и служители, че работят в една силна, можеща и перспективна структура.

Цени честността и откровеността в общуването, приема с разбиране критиката и толерира почтеността във взаимоотношенията.

Поддържа традицията на взаимно ползотворни контакти с ВТУ „Тодор Каблешков“. Не пропуска нито едно събитие и инициатива на училището.



*Инж. Валери Василев говори пред завързващите дипломанти на випуск 2017 г. във ВТУ „Тодор Каблешков“*

На 22 ноември 2017 г. в Конферентната зала на ВТУ „Тодор Каблешков“ се подписва меморандум за сътрудничество в областта на транспортната инфраструктура между ВТУ „Тодор Каблешков“ и представители на Технологичния университет - гр. Нингбо, Китай, официални представители на Секретариата за сътрудничество между Китай и страните от Централна и Източна Европа.

По инициатива на Висшето транспортно училище, като признание за успешното сътрудничество в областта на научно-изследователската работа и професионалната подготовка на студентите, да подпишат меморандума са поканени и представители на Висшето военноморско училище „Н. Й. Вапцаров“ - гр. Варна, ДП „НК Железопътна инфраструктура“, инж. Валери Василев – главен директор на Държавно предприятие “Транспортно строителство и възстановяване“ и др.



*Инж. Валери Василев подписва меморандума за сътрудничество*

На подписването от българска страна присъстват и заместник-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев, от парламентарната комисия по транспорт информационни технологии и съобщения - г-н Явор Георгиев и инж. Атанас Ташков, доц. д-р Николай Цонков от парламентарната комисия по образование и наука.

Инж. Валери Василев има безспорен принос и в обогатяване съдържанието на дейността на Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва от бившите ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“. Удостоен е със званието „Почетен член на Клуба на СОСЗР“. По негова инициатива бе определено помещение за музейна експозиция и сформиран творчески екип, който успя да даде възможност на бъдещите поколения да се запознаят с над 100 годишната история на железопътни войски, Войските на Министерството на транспорта и техния достоен наследник ДП „Транспортно строителство и възстановяване“.

Асен Йосифов разказва: „Запознахме се с инж. Валери Василев през далечната 2013 година. Покани ме на разговор за изграждане на музей в административната сграда на предприятието. Бях леко притеснен защото знаех, че професията му нямаше нищо общо с историята. От контактите ми с него разбрах, че това е един широко скроен човек, с всеотдайни интереси, с необходимост да общува с хората, със света дори, чрез историята, книгите и изкуството. С голямо въображение и душа.

Външно строг в работата си, но вътрешно с изключително топъл и сърдечен характер, с голяма човещина и разбиране към хората и с невероятно положително отношение към представителите на науката, изкуството и културата. От опит знаех, че за да се направи един качествен и успешен проект, трябва не само да вярваш в идеята, но и да и се посветиш. И не само това! Да намериш и съмишленици, с които да я реализираш. Негова беше заслугата, да осигури такива талантиливи и всеотдайни професионалисти като – Иван Омайски, Ирена Станоева, инженерите Цветомир Русанов, Илиян Механджийски, Ивайло

Кръстовчев, Илия Чипилов и Светослав Неделчев, Таня Панайотова, Славчо Георгиев и др. около тях. Но безспорно душата, моторът на творческия колектив беше инж. Валери Василев, без когото ДП „Транспортно строителство и възстановяване“ нямаше да има такъв музей, книга, а ръководството на клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва своя модерна заседателна зала. Но за всичко това по реда си!

На 19 май 2014 година бе тържествено открит музеят.



*Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията  
Данаил Папазов разглежда експозицията на музея*

Присъства на годишните ни събрания, където освен поздравителните си речи дава и много подробна информация за дейността на ДП ТСВ.

По негово предложение о.з. майор Иван Омайски е избран за председател на Клуба на ОСЗР.

Присърце прие идеята и осигури финансово написването на книгата „Коловози на дълга“, която бе официално представена на 15 февруари 2017 година в ЦВК – гр. София. На събитието присъстваха редица официални гости и изявени личности, намерили място на страниците и’.



15 февруари 2017 г. Инж. Валери Василев посреща заместник-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, г-н Любомир Хаджийски на официалното представяне на книгата „Коловози на дълга“.



*Официални гости на представянето на книгата*

С неговото активно участие през 2017 година, в административната сграда на предприятието беше официално открита и заседателна зала на клубния съвет на офицерите и сержантите от запаса и резерва.



Официалните лица откриват заседателната зала. От дясно на ляво: инж. Стамен Стаменов – бивши министър на транспорта, о.з. генерал-лейтенант Стоян Топалов – председател на ЦС на СОСЗР в България, инж. Валери Василев, и инж. Кирил Ерменков – бивши министър на транспорта



*Инж. Валери Василев говори на заседание на клубния съвет*

През 2018 година, инж. Валери Василев подава оставка като главен директор на ДП ТСВ и продължава професионалния си път в частния бизнес.

Живее в София. Семейен, има две дъщери Йоана и Валерия.

Разказвайки за инж. Валери Василев, потънахме в неговата житейска история и сме впечатлени, как човек може да върви по пътя си достойно, талантливо, професионално и безкомпромисно. Професионалното му отношение към работата е истинска школа за всички, които са работили с него...“



1 ноември 2016 г. Инж. Валери Василев отбеляза своя 50 годишен юбилей!

### **ЖИВОТ, ОТДАДЕН НА АРМИЯТА, ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ И ЗАПАСНОТО ВОЙНСТВО**



*Полковник Цветан Никифоров Тодоров*

Цветан Тодоров е роден на 30 март 1933 година в село Опицвет, Софийско. Семейството, в което е израснал е род на достойни българи.

Праядо му Янко Нешев е кмет на село Сливница /сега град/ по време на Сръбско-Българската война 1885 г, под чието ръководство

са изградени фортификационните съоръжения за Българската войска. Награждаван е с два ордена за „Гражданска заслуга“ лично от княз Александър Батенберг.

Дядо му - Тодор Манчов Спасов е участник в Балканската и Междусъюзническата войни през 1912-1913 г.

Баща му Никифор Тодоров е участник в състава на Първа българска армия през заключителния етап на Втората световна война 1944-1945 г.

Цветан Тодоров завършва НВУ „Васил Левски“ - София през 1952 година. От 1952 до 1955 г. служи като командир на взвод в подг. 80880 гр. Горна Оряховица /21-ви РГК железопътен полк/. През 1954 година след инспекторски преглед, за постигнати отлични резултати в бойната и специална подготовка на командвания от него взвод, е награден лично от началника на „ВОСО“ при Министерството на отбраната полковник Боню Марков.

В периода 1955 - 1958 г. за проявени качества на образец строеви офицер и отличен възпитател преминава на служба във военизирания Транспортен техникум, подготвящ кадри за железопътния транспорт, като командир на рота. Заедно с офицерите: капитан Велко С. Велков /заместник-началник на транспортния техникум по военната подготовка/, ст. лейтенант Недю Чомаков, капитан Григор Жотев, ст. лейтенант Кръстю Савов, ст. лейтенант Цветан Кондаков допринасят много за изграждането на войскови навици, дисциплина и добра общовойскова подготовка на курсистите. В тези години за първи път и с негово участие в учебното заведение се изграждат кабинети по тактика, инженерна подготовка, военна топография и др.

След 1958 година е извършена реорганизация и военната служба в Транспортния техникум е отменена. Всички офицери преминават на военна служба в различни поделения на Българската армия.

Старши лейтенант Цветан Тодоров е назначен отново в поделение 80880 Горна Оряховица. В него служи до 30 март 1960 г., след което полкът е разформиран.

В периода 1960 - 1962 г. е назначен за помощник-военен жп комендант на Централна жп гара София.

През 1962 година учебното заведение е военизирано като Полувисш железопътен институт. Капитан Цветан Тодоров отново е назначен за командир на курсантска рота, а две години по-късно вече е командир на курсантски батальон. В този период батальона, който командва многократно е първенец по бойната и специална подготовка и става носител на преходно червено знаме /дарено на Института от ВТУ по ВОСО в гр. Санкт Петербург/. През 1970 година завършва висш

академичен курс във ВА „Тил и транспорт“ в Русия.

Любопитна подробност от службата му в ПЖИ е факта, че заради изключителната му дисциплинираност и възискателност, курсантите го наричат „устава“. В това понятие не се влага подигравка, а респект за точно и безпрекословно изпълнение на военните устави в Полувисшия железопътен институт. Тази закачка с Цветан Тодоров остава до края на офицерската му служба.

В периода 1977 – 1979 година полковник Цветан Тодоров е назначен за военен железопътен комендант на Централна жп гара София.

След 1979 година заема длъжността заместник-началник на Полувисшия железопътен институт и първи заместник –началник на ВНВТУ „Тодор Каблешков“.

Ето какво споделя полковник Тодоров за службата си в Транспортния техникум, ПЖИ „Тодор Каблешков“ и ВНВТУ:

„...От 1962 година за началник на Полувисшия железопътен институт е назначен полковник инж. Никола Жеков. Офицер със завидна военна и специална подготовка – завършва военното сухопътно училище „Васил Левски“ и ВА „Тил и транспорт“ в Русия. Инициативен, смел, дори дързък, само за година, две, успя да доближи училището по организация, структура и задачи до ВУЗ в БНА. За един малък период от време, началник на института е полковник инж. Йордан Златански, при който учебното заведение продължи да се развива.

През 1971 година за началник на Института е назначен полковник Григор Жотев. Още през 1955 г. заедно с капитан Жотев, започнахме службата във военизирания Транспортен техникум. Преминал през всички звена на учебното заведение, генерал-майор Григор Жотев направи изключително много за огромните успехи на училището и издигането му до ранг на ВУЗ. Ускорено се изградиха 65 кабинети, лаборатории и полигони, оборудвани с тренажори, макети и нагледни възли и агрегати в помощ на учебния процес; спортни съоръжения /физкултурен салон, стадион/, киносалон, военно - полеви лагер и др. Достойно е представянето на отборите на училището в математическите олимпиади и вузовски състезания. В областта на спорта достиженията също са впечатляващи.

Представителни курсантски роти участват в мероприятия от национален и международен характер /посрещане на държавни ръководители, делегации, зари-проверки, различни чествания и др./

За да се постигнат тези успехи, трябва да се отбележи и ролята на командно-преподавателския състав на училището. Използваха се разнообразни подходи за положително въздействие върху курсантите. Един от тях е личния пример на офицерите Симеонов, Райков, Дечев,



Ганчев, Томов, Takeв, Бешков и много други, който заразяваше обучаемите за повече смелост и готовност за поемане на риск в името на успеха. Така беше при нас. Радвам се, че тази традиция продължава и сега...”



О.з. полковник Цветан Тодоров приковава знамето на Клуба на СОСЗР.

Богата е обществената дейност на полковник Цветан Тодоров. Започва още от 1968 година, когато е избран за член на транспортната комисия по организирането и провеждането на IX-тия Международен младежки фестивал в гр. София. Дълги години е член на Бюрото на Българската федерация по хандбал и председател на секцията по хандбал на „Локомотив“ София. Във връзка със 100-годишнината от обявяването на независимостта на България е председател на инициативен комитет за построяване на паметник на загиналите във войните – офицери и войници от село Опицвет, Софийско, изграден и открит през 2009 г. Организатор е в инициативата за събиране средства за ремонт и реставрация на църквата „Света Неделя“ по повод 150 години от построяването ѝ. Семейството на о.з. полковник Цветан Тодоров дарява на читалище „Разум“ в село Опицвет 150 книги.



2013 год.Честване патронния празник на ВТУ. Вторият от ляво на дясно е ректора професор доктор инж. Петър Колев, а до него в ляво е о.з. полк. Цветан Тодоров

От 2013 година о.з. полковник Цветан Тодоров е избран за заместник-

председател на Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва на ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“.



13.01.2020 г. О.з. полковник Цветан Тодоров / в средата с очилата / с ректора на ВТУ „Тодор Каблешков“ проф. доктор инженер-икономист Даниела Тодорова и част от ръководството на Клуба на СОСЗР пред бюст-паметника на Тодор Каблешков

Удостоен е с орден „Червено знаме“, званието „Почетен железничар на българските железници“, „Отличник на Министерството на транспорта“, 15 медали за безупречна военна служба, златен и сребърен медал за „Особени заслуги“ в развитието на физкултурата и спорта в България.

През 1990 година полковник Цветан Тодоров преминава в запаса. Семейен е има две дъщери – Ваня и Анелия и четири внука. Достоен български офицер и патриот, който по един неповторим начин преминаваше през този обидно къс живот с хъс, усмивка, висок професионализъм, любов към любимото училище, самоцрония и много позитивизъм.

През 2020 година той се пренесе там, където звездите светят вечно и остана завинаги част от историята на училището, в сърцата на поколения неговии възпитаници с военния си талант, несравнимото си чувство за справедливост и отдаденост на семейството и професията.

Дано е светъл пътят му там, горе!

А долу на земята ние ще го помним.

Няма да го забравим!

Благодарим за това, което остави при нас – спомен за един прекрасен офицер и човек, който успяваше да променя към по-добро нещата около себе си.

**С ЛЮБОВ КЪМ ПРОФЕСИЯТА, ДОБРОТА, ОПТИМИЗЪМ  
И ВЯРА В БЪДЕЩЕТО**  
**ПОЛКОВНИК ДИМИТЪР ЕВСТАТИЕВ ДИМИТРОВ**



От курсант до воинско звание полковник в Главния щаб на ВМТ и заместник-директор на Дирекция в ДП “ТСВ”, неизменно свързан с железопътната транспортна система на Република България. Това е най-кратката определеност на почти целия съзнателен живот на о.з. полковник Димитър Евстатиев Димитров.



*1968 год. Курсант Димитър Е. Димитров*

Роден на 20 май 1950 г. в с. Храбърско, област Софийска. Завършва средно образование през 1968 г. в СПТУ по машиностроене „Цвятко Радоинов“, град София. Впоследствие учи в ПЖИ „Т. Каблешков“, ВВУ “Васил Левски“ и ВА “Т. С. Раковски“.

От 1968 до 1971 година е курсант в ПЖИ “Т. Каблешков”, със специалност „Строителство и поддръжане на железния път“.



*Военна клетва*



*Първо курсантско свиждане с майка му*

Негов взводен командир е ст. л-т Петров (така нареченият Пешо Кашика), който е офицер с подчертано положително отношение към войсковата подготовка и спорта. Това несъмнено оказва влияние върху ориентацията на курсантите. По-голямата част от тях спортуват различни видове спорт в откритата през 1967 г. спортна школа. Във взвода курсант е Владимир Алексиев – състезател в националния отбор по хандбал. Курсант Димитров тренира колоездене. Негов треньор е Еньо Молдовански, който впоследствие е треньор на Националния отбор по колоездене. На проведените национални състезания по взводен многобой между висшите военно – учебни заведения през 1969 г. взводът се класира на първо място, а всички участници са наградени

с по 10 дни домашен отпуск от Министъра на отбраната за отлично представяне.



1969 год. С отборът по взводен многобой – републикански шампион

През 1971 г. Димитров завършва с много добър успех учебното заведение и му е присвоено първо офицерско звание – младши лейтенант.



Младши лейтенант Димитър Димитров

Поемайки трудния и отговорен път на офицер от железопътни войски Димитров в продължение на 28 години сменя не малко поделения, гарнизони и строителни обекти.

След завършване на Военна академия „Г. С. Раковски“ майор Димитров продължава службата си във ВВВТУ „Т. Каблешков“

От 01.10.1985 г. е назначен за заместник на полковник Любен Тошков, който е командир на батальон - висшия курс на обучение. Един прекрасен офицер, преминал през всички предходни командни длъжности в учебното заведение, натрупал дългогодишен опит, достоен за уважение. За него всяка поставена задача е следващ боен рубеж, който по правило се превземаше с успех. Строг, отзивчив, справедлив – такъв беше офицерът полковник Тошков. Благогарение на този изключително

добре подготвен и добронамерен офицер, чиято служба изцяло преминава във военно-учебното заведение, майор Димитров успешно навлиза в работата. А тя е не само интересна, а и твърде много отговорна. Не случайно курсантите във висшия курс на обучение са подбрани от полувисшия на принципа на конкурсното начало. Техните командири к-н Петър Николов, к-н Йордан Йорданов, к-н Санго Алексов, к-н Любен Бацев, к-н Сергей Марков, к-н Атанас Петров, ст.л-т Симеон Пейчев, ст.л-т Андрей Георгиев, ст-на Даниел Давидов, ст-на Веселин Новков и други са едни от най-добрите офицери и сержанти в учебното заведение, доказали в своята работа компетентност и иновативен подход в учебно-възпитателния процес.

От предходните занимания на м-р Димитров отпада основното му задължение за работа в интерес на изпълнение на строителните обекти. На негово място възникват нови, свързани с изучаване на войсковите колективи, подобряване на психологическия климат и индивидуалната работа с подчинените за постигане на добра и отлична успеваемост от курсантите в учебния процес. Обособяват се групи за подпомагане на изоставащи в своята учебна подготовка курсанти. Особено изявен в това отношение е отличникът на първи висш випуск Тони Богданов Георгиев, към който бяха прикрепени осем изоставащи в учебния процес курсанти.

Впечатляват грижите, полагани за военно-патриотичното възпитание на курсантите. Отделя се време за подготовка и тържествено отбелязване патронните празници на отделните войскове единици. Организиран се поетични рецитали и литературни четения, срещи с известни военачалници и служители от железопътния транспорт. Съвместно със столичното гражданство и жителите на други населени места се честват бележити исторически събития, съпроводени с войскове ритуали.

Ново качествено развитие получават и грижите за оползотворяване на свободното време. Разширяват се формите на културно-масова и спортно-масова работа. По-чести са посещенията на театър, оперети, опера, спортни събития. Сключват се поредица от договори за шефски отношения с граждански ВУЗ. Успоредно с това не се нарушава традицията курсантите да участват в различните форми на ТНТМ и художествената самодейност. Главният акцент тук се поставя върху масовизиране на участието, което се постига основно чрез разнообразни и не малко на брой клубни форми. Определени грижи са положени за обновяване на стаите за отгих и изграждането на младежки клуб „Петър Атларски“.

А. Йосифов: Като офицер, който години работи с полковник Димитър Димитров мога много да разкажа за мъдростта, за способността му да изслушва, за позитивизма, за умението да се радва на хубавите неща в живота. Притежава и една изумителна дарба – да влиза в логиката на отсрещния, да бъде толерантен, да не наранява и не накарнява

правото на другия да изразява мнение. Той е един от най-мъдрите и задълбочени хора в моя кръг от приятели, на които по всяко време може да се разчита. От рано беше разбрал и следваше неотлъчно, че можеш да си спокоен, достоен и доволен от себе си ако си извървял пътя си на собствен ход, със собствен ум и висок професионализъм, срещу бури и мраз, срещу предубеждения и злъч, срещу всяко зло като рицар на истината и Доброто. Сегашното време със своите нрави, човешко поведение и налагащи се тенденции е далеч от представите му, оформени в неговия вътрешен свят.

„В моята служба като офицер, особено след 1992 год. както се казва, тръгнах за някъде в кариерата, но по стечение на независещи от мен обстоятелства се оказвах на друго място. Днес в някой, особено по-младите се забелязва дефицит на идеали. Колкото повече се цивилизова човекът, толкова повече се отдалечава от тях...“

Чужд на високомерието, аристократ по дух в най-добрия смисъл на думата, безкомпромисен към околните и най-вече към себе си, чувствителен към случващото се в родината, успешен председател на дружеството на офицерите и сержантите от запаса и резерва в столичния квартал „Надежда“ – такъв е моят колега и приятел о. з. полковник Димитър Димитров.

Така се случиха нещата, че след 1992 год. се труди на много длъжности, но навсякъде с едно призвание – да служи честно на Родината, Войските и предприятието ТСВ, да се радва на всеки миг от земния си път и да търси отговори за превратностите на съдбата. А тя през тези трудни години му го качва в небесната шир, му го сваля ниско на земята.

Любовта, човечността, истината и лъжата, смисълът на земния ни живот, качеството на изпълнение на поставените задачи, пътят, по който се развива страната, здравето и бъдещето на най-близките му хора са темите, които го вълнуват и днес ...“

### **ВИПУСК „ВАСИЛ ЛЕВСКИ - 1987 г.“ НА ВНВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ ПОЕМА ПО СТОМАНЕНИТЕ МАГИСТРАЛИ НА РОДИНАТА**

Не са много празниците в живота на човека, които остават в съзнанието му за цял живот. Един от тях е денят, в който се разделяме с родното висше учебно заведение, като подготвени млади специалисти и пред нас се открива необятния простор, който се нарича професионална реализация. Такава беше онази събота на месец август за 62-ри випуск „Васил Левски-1987 г.“ на ВНВТУ „Тодор Каблешков“.

Отново, както преди три години, пред портала на училището чакат с трепет родители, любими, братя, сестри, приятели, за които всеки

твой успех е и техен. Отново е море от цветя и ти си в центъра на вниманието на всички. Усещането е, че бюст-паметника на Тодор Каблешков и двете паметни плочи на Слави Костадинов и Петър Атларски – герои на училището и жп транспорт, бдяха над всяка твоя стъпка и на прощаване с ВНВТУ си дължен да започнеш раздялата си с тях. Курсантският строй замира в почит, а венците и свежите цветя засвидетелстват още един път преклонение пред подвига им.

А сега за последен път си в строя на плаца... Безброй пъти твоите крачки са ехтели по него – кога в стегнатия ритъм на строевата стъпка, кога бегом от един кабинет или лаборатория в друг, или пък три пъти на ден с песен и строева стъпка си минавал на път за столовата. Имаш чувството, че и със затворени очи можеш да кажеш къде точно се намираш на плаца...



1987 година. Последен строй преди завършване на училището

Опънати като „по конец“, са курсантските редици. Ако се погледнат с „взоръженото“ око на поезията, приличат на млада борова гора. Крехкият кристал на илюзията само след миг се раздробява от отривиста команда и последвалите я бързи, точни и стегнати изпълнения от курсантите. И ако във всекидневието на тези момчета времето за поезия е само свободното време, а мястото е в библиотеката и часовете за самоподготовка, то в този ден, поетичното се изразява в приповдигнатото настроение, пред приближаващите часове на тържествена раздяла с любимото училище, с приятели, офицери и преподаватели.

Този е последният ти строй и той трябва да бъде най-добрият! Да покажем на младите – ето така се прави! Правете го като нас!

И както подobaва в този ден, в който радостта и тъгата вървят заедно, се прави равносметка на изминалите три години на обучение и естествено се излъчват първенците и отличниците. Има с какво да се гордее 62-ри випуск – успех от държавните изпити много добър 4,59 и девет курсанти отличници.

На плаца, в курсантските редици, там някъде е и отличника на випуска старши сержант-курсант, а след минути и младши лейтенант Стефчо



Кърчев. Доказан професионалист в овладяването на нелека специалност, и с придобита квалификация „инженер-оператор на жп техника -вазони“ .

Първенци на останалите специалности, изучавани в училището са старши сержантите - курсанти Радослав Шиников, Антон Александров, Христо Йорданов, Росен Стефанов и сержант-курсант Красимир Иванов.

За носител на „Вапцаровската награда“ е удостоен първенецът на специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“ - сержант-курсант Марин Михайлов.

Отличници на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ са и сержант-курсантите Константин Мацанов и Христо Драганов; старши сержант-курсантите Иван Шуманов и Николай Николов.

Сержант-курсант Пламен Манчев от специалността „Технология и експлоатация на жп транспорт“ споделя:

„... Който не го е преживял, той не знае вълнението на раздялата с училището. Сега сме на чертата на новото начало, за което дълго сме се готвили ...“

Сержант-курсант Марио Живков от специалност „Транспортно строителство“:

„...Разделяме се с нашето училище с пожелание за щастливо бъдеще и много успехи на всички наши другари – колеги ...“

Сержант-курсант Васил Василев от специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“: „...Изпитвам радост от завършването и надежда за едно истински творческо бъдеще в железничарския отряд ...“

Старши сержант-курсант Стефчо Иванов Кърчев, първенецът на випуска, простичко и с присъщата за хората скромност, предпочитайки повече да работят и по-малко да приказват, разказва за годините на обучение в училището:

„Родом съм от село Сладун, Хасковско. Независимо от тежкото ми семейно положение, бях решил да продължа да уча и кандидатствах в училището. Приеха ме в специалността „Железопътна техника-вазони“. От начало повече ме привличаше „ръководител на движението“, но поради медицински проблеми, не можех да запиша тази специалност. Твърдо бях решил, че ще уча тук и влязох във втората посочена специалност....

Не, не е трудно да бъдеш отличник, стига човек да има воля и желание за постигане на целите си. В училището има прекрасни условия за това – преподавателите и офицерите разбират от работата си, всеки ден имаме по пет часа самостоятелна работа, събота и неделя свободно време колкото искаш...Имал съм случаи, когато не съм влизал в изпитна

сесия, защото през семестъра получавах отлични оценки, които ме освобождаваха от изпитите. За всеки освободен изпит ни награждаваха и с пет дни домашен отпуск...Виждам бъдещето си свързано с тази професия, не защото съм сключил договор да работя след завършването, а просто ми харесва. Трудно е, отговорността е голяма, защото званието „инженер-оператор“, което придобиваме, всъщност означава, че пряко отговаряме за безопасността на движението на влаковете. Тази отговорност не ме плаши. И ако мога да върна живота си назад, пак бих кандидатствал тук. Решил съм, след като изкарам осем месеца работа по специалността, да продължа в училището и завърша висше образование...”

Ясно е, че за привидната момчешка крехкост на този младеж се крие воля и гордо съзнание за собствените възможности. Оставаме с убеждението, че животът се крепи точно на такива млади хора, като Стефчо Кърчев – хора, които добре знаят цената на думите и труда, хора способни да направят живота добър и истински. За тях и техните другари е словото на началника на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ генерал-майор Григор Жотев. Високите резултати на курсантите-випускници се потвърждават и от факта, че 21 от тях са наградени от ДКМС, сред които са сержант-курсантите: Валери Крачунов, Нелиян Неделчев, Димитър Димитров, Николай Николов, Иринко Йорданов и Иво Петров.

След прочитане на заповедите на министъра на транспорта за наименованието на випуска и награждаване на първенците и отличниците, официалните лица Стоил Фердов – заместник-министър на транспорта и генерален директор на СО „БДЖ“, Милен Николов – секретар на ДКМС, генерал-майор инж. Младен Младенов – заместник-началник на ВМТ, генерал-майор Григор Жотев и генерал-майор Спас Джеджев връчват дипломите на успешно завършилите училището.



Август 1987 г. Производство на випуск „Васил Левски“ на ВНВТУ „Тодор Каблешков“. Стоил Фердов – заместник-министър на транспорта приветства випускниците

„...Ние Ви посрещаме – казва Стоил Фердов – в нашите редици като випуск „Васил Левски“ и вярваме, че с неговия жар, плам и устрем ще влееете младите си сили за модернизация и дълбоко преустройство на родния железопътен транспорт...”

Рапорт-обещание от името на своите другари от випуск „Васил Левски“ прочита неговия първенец младши лейтенант Стефчо Кърчев.

Пред курсантския строй отново преминават обвеяните със слава знамена и бойното знаме на ВВТУ „Тодор Каблешков“. Голяма тръпна буца напирва в гърлата на завършващите, но тя не може да спре мощното „УРА“, разляло се под знамената. Настъпва мигът на раздялата. На изходно положение за тържествен марш, за последно, са блоковете на курсантите-випускници.

Сбогом родно училище! Здравей железничарска професия – наша съдба!

### **ПОЛКОВНИК БОГДАН ДРАГОМИРОВ СИМЕОНОВ**



Богдан Симеонов е роден на 13 август 1953 година в село Байкал, Радомирско. Средното си образование завършва в Електротехникум в гр. Радомир. Последователно се обучава в ПЖИ „Тодор Каблешков“ – специалност „Строеж и поддържане на железопътни линии“, ВБОУ „Васил Левски“, Велико Търново и ВА „Г. С. Раковски“, София – специалност „Общовойскови“.

Военната му служба във ВВТУ „Тодор Каблешков“ започва през 1990 г., когато е назначен за командир на курсантски батальон. През 1994 година е преназначен на длъжността заместник-началник на отдел „Професионално-практическо обучение“ в училището.

## ВОЕННА КЛЕТВА НА КУРСАНТИТЕ ОТ ВИПУСК 65-ТИ

Септември 1987 година...



*Подполковник Румелин Виденов посреща и приветства новоприетите курсанти  
Вече сме курсанти...*

Преди да научим имената на съвипускниците си, вече всички знаем името на командира. Нашият командир. Наша е и сградата, която ще ни стане дом. Наша е младостта ни. Всички сълзи, целувки и прегръдки останаха зад портала. Вече сме курсанти в любимото ни училище. Бъдещи железничари!

А някои ще станат и офицери!

Познаваме се, макар и без коса на главите ни. Запознаваме се. Ето ни облечени, пременени в курсантска униформа. Оглеждам се в очите на другаря си. Значи сме добре. Добре!

Младши сержантът, командир на отделението, също си има работа с нас. Обяснява, показва, поучава, настоява всичко да става по устав. Колко пръста над челото трябва да стои курсантското кепе? Как се оправя леглото, как се шие бялата якичка на куртката, къде трябва да стои колана?

В часа по строева подготовка първото, което чуваме е „Равнис“!

Вече сме в строя... Първи строй! Наредени сме добре. Командирът на отделението леко се усмихва. На нас ли се усмихва?

Първи курсантски ден. Първи час по устава. Пишем, внимаваме. Запознаваме се с командира на взвода...

Първи курсантски строй....

Вече сме курсанти от Висшето народно военно транспортно училище!

Учебната година започва...

А след нея идва и военната клетва.

Октомври 1987 година.

Който не е застава под бойното знаме, който никога не е допирал тръпнещи устни до алената коприна и с възмущение не е изричал свещените клетвени слова, той трудно може да разбере, какво означава за младите курсанти денят, в който те се обричат във вярна служба на своя народ и родина. Това е ден, който остава завинаги в спомените им.

Годините минават, набор след набор поемат пътя на възмъжаването, а клетвения ритуал си остава все така тържествен и неизменен. „Трудно е да се изброи на колко такива празници съм присъствал - споделя оз. Асен Йосифов - след онзи - първият и най-истински за мен, когато съм крачил към бойното знаме на същият този плац през есента на 1965 година. Затова винаги, когато отново чувам да се произнася заветното „Заклех се!“, се възбудвам.

Всичко се повтаря - събития, изяви, изтичащото безвъзвратно време се повтаря в същината си. Неповторима и съкровена е само клетвата, която излиза от сърцето на курсанта пред знамената - реликви.

Полковото знаме, това на училището и мундира по стечение на обстоятелствата можеш да смениш. Клетвата-никога. Тя се носи в сърцето цял живот...“

Паметен ще остане този октомврийски ден на 1987 година за младите курсанти от 65-ти випуск на ВНАТУ „Тодор Каблешков“. Ден, в който с полагаването на военната клетва те поемат моралния ангажимент, като граждани на България да защитават неприкосновеността на мирните дни на родината.

Стоици са майките и бащите, роднините и познатите, дошли на тържеството, да видят и поздравят своите момчета в този тържествен за тях миг.



1987 г. Министърът на транспорта Васил Цанов приема строя и поздравява младите курсанти

Над смълчаното множество ехтят клетвените думи, с които младите курсанти се задължават да бъдат честни, храбри, дисциплинирани и бдителни воители и ако се наложи до последния си гръх да бъдат предани на народа и родината. Да бъдат смели и мъжествени, достойни последователи на хилядите знайни и незнайни герои, с имената на които е пълна нашата славна история.

От стройните курсантски редици тръгват живите нишки към знамената светини. Не! Няма поражение щом са живи знамената! Те миришат на барут и на кръв, запомнили са и вопъл, и боен вик и плющят с непокорството на народа български.

Такива знамена не изгниват в ракли. Те само водят...

Курсантите от 65-ти випуск са длъжни да запомнят тези знамена! И гордото мъжко „Заклех се!“ изпълва въздуха. В очите на майките се забелязват сълзи на гордост и радост, вълнение стяга гърлата на бащите – ето я смяната, която ще продължи техния път...



*Заклех се!*

Бащински напътствено звучат словата на министъра на транспорта Васил Цанов и на началника на училището генерал-майор Григор Жотев, които първи поздравяват положилите клетва за вяност курсанти.

С майчина топлота са думите на Надежда Петкова:

„...Мили момчета! Обръщам се към Вас с нашия кратък родителски съвет: Служете вяно и честно на Родината. Овладявайте военното и специално дело, стремете се да вникнете в тайните на науката, развивайте се като истински бранители и строители на обновеното ни Отечество. Бъдете негови достойни синове и не забравяйте – кълнете се, за да бъде спокоен живота на земята, да бъде спокоен трудът на народа ни...“



*Преминава знаменния взвод със знамената светини*

Заклеват се курсантите от 65-ти випуск и остават бойци на България до последния си дъх. Надежда и опора на Родината ако удари тревожен звън, ако дойде съдбовен ден.

Курсант Атанас Божинов, току що положил клетва, отговаря от името на своите другари: „Ние младите курсанти тържествено обещаваме да бъдем верни и достойни последователи на патрона на нашето училище Тодор Каблешков. Като него да обичаме високо благородната професия на транспортния работник и ако е необходимо ще дадем живота си за защита на милото ни отечество. Ще се включим активно в обновителния процес и ще овладеем професионално избраните от нас специалности. Отправените ни пожелания ще съхраним дълбоко в сърцата си и няма да пожалим сили, младежки плам и дръзновение, за да ги претворим в дела...“

Клетвеният ден. Той се помни завинаги. Дори и тогава, когато минат години, десетилетия, когато косите неусетно побелеят и бръчки се появят по лицата ни. Клетвата живее в сърцата – по-силна от годините, неподвластна на възрастта и житейските бури и оставя ведър спомен от неповторимата младост.

Курсант Георги Мирславов: „...Искам да споделя една моя лична тайна, която предопредели съдбата ми за цял живот и ме изведе на пътя на моята истинска реализация като човек. Когато бях може би на 7-8 години, родителите ми, юристи хора, без да подозират фаталността на момента, с много любов ми подариха електрическо влакче-игручка. И като се захванах с него, в сънищата си го сънувах дори, представях си, че ръководя управлението и движението на всички влакове по света. После започнах сам да си конструирам влакчета, да си строя гари, не истински, но мои си. И така докато завърша техникума

по електротехника и автоматика „Сергей Киров“ в София. Баща ми и майка ми, без да искат, но за което не съжаляват и съм им благодарен, са ми подарили „влака на бъдещето“. И целият ми труд в учението във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ сега е в името на този влак на бъдещето, на който смятам да посветя живота си...”

О.з. Асен Йосифов

**ДУХЪТ ДА Е НАД ВСИЧКО И ДА НИ ВОДИ!  
ПОЛКОВНИК ДАФИН РАЧЕВ РАЙКОВ**



Дафин Райков е роден на 30 юни 1935 година в село Градище, Севлиево. Основното си образование завършва в него, а средното – в град Севлиево. Завършва Висшето народно военно артилерийско училище „Георги Димитров“ в град Шумен. Има завършени курсове за повишаване на военната квалификация във ВА „Г. С. Раковски“, София и Висшето железопътно училище „Фрунзе“ в гр. Санкт Петербург, Русия.

Завършва Икономическия институт в София по специалността „Икономика на промишлеността“. Офицерската му служба преминава в поделения на Българската армия, Железопътни войски, Войските на Министерството на транспорта, Полувисшия железопътен институт и ВНВТУ „Тодор Каблешков“. В периода 1956 – 1991 г. е на различни длъжности от командир на взвод до заместник-началник на ВНВТУ „Тодор Каблешков“.

По време на службата си е награждаван с много почетни и материални награди.





Капитан Дафин Райков и курсанти на среща с първия руски космонавт Юрий Гагарин

В една от неговите атестации е записано: „...Лично дисциплиниран, активен и инициативен, възискателен и строг е както към подчинените, така и към себе си. Скромнен в общуването. С колегите си е вежлив и общителен. Добър общественик. Има много добра ерудиция по военно-политическите и педагогическите проблеми. Културен, волеви командир...“

...С полковник Дафин Райков се познавам още от моите курсантски години – тогава капитан, когато работих две години под негово ръководство като секретар на ротния и батальонния комитет на ДКМС. Той изпълняваше длъжността помощник-началник на политотдела за работа с членовете на Комсомола. Още тогава ми правеше впечатление на спокоен и уравновесен офицер, много добър професионалист и педагог. Като бивш секретар на ученическия комитет на Комсомола по време на средното ми образование в продължение на три години, имах известен опит в работата с младежките ученически организации. Под негово ръководство надграждах, добивах опит и самочувствие и в един момент разбрах, че бих могъл и в бъдеще да се усъвършенствам в тази сфера.

По-късно, от 1977 до 1979 г. служих под негово ръководство в политотдела на Първа железопътна бригада.

Умее да изслушва хората докрай, даже и когато се вижда, че не са убедителни, защото цени и чуждите мнения и препоръки. Уравновесен, мъдър, внушава стабилност, доброта и доверие.

Ползва се с безспорен авторитет сред заместниците на командира на съединението и офицерите от политотдела.

Внеговите думи няма и нотка на настойничество и на многознайство. Критичен и аналитичен в работата си. Притежава вярна интуиция, която му помага да прониква и в най-сложната обстановка и да взема правилни решения.

Има някакво особено човешко излъчване, непрекъснато разпалваше в нас по-младите чувство на такт, доброта и жажда за творчество и усъвършенстване...”

Асен Йосифов



23 август 1986 г. Випусен акт на 61-ви випуск. Полковник Дафин Райков с роднини и близки на Тодор Каблешков при посещението им в училището.

### ПОЛЗОТВОРНА СРЕЩА

Малко време остава до завършването на поредния 63-ти випуск на Висшето народно военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ /1988 г./, броени са дните до държавния изпит на курсантите-випускници. Как се готвят курсантите, с какви знания и умения ще се вляят в многохилядната железничарска армия и с какви чувства ще започнат своя трудов път – на тези въпроси се опитва да даде отговор първата по рода си среща между курсантите випускници от специалност „Транспортно строителство“, ръководството на училището, дирекция „Пътно строителство“ при СО „Български държавни железници“ и катедра „Транспортно строителство“.

Всички се вълнуват как ще протече срещата, какви ще са резултатите от нея, ще се превърне ли в дискусия по задачите, които ще изпълняват за в бъдеще железопътните кадри.

Доцент инж. Мирчо Мирчев, началник на катедра „Транспортно строителство“ в изказването си споделя, какви задачи решават курсантите в навечерието на завършването им и дава положителна оценка за свършеното и добрата усвояемост на учебния материал.

Следнегодумата взема директор на дирекция „Пътно строителство“ в СО „Български държавни железници“ инж. Любен Марков, който е бивш възпитаник на учебното заведение. Той накратко запознава присъстващите на срещата със задачите, които решава дирекцията

и перспективите за развитието на железопътното строителство в страната.

Отношение взема и полковник Цветан Тодоров - заместник-началник на училището, който приветства участниците в срещата. Изразява вярата на командването на ВНВТУ в успешното завършване курса на обучение на курсантите от специалност „Транспортно строителство“ и надеждата, че те ще са носители на новото и със своя ентузиазъм няма да пожелаят силите си за претворяване на наученото в училището в дела.

В края на срещата началникът на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ генерал-майор Григор Жотев споделя: „...Значително се подобри работата по издигане нивото на преподавателската дейност. Катедрите се ръководят от хабилитирани преподаватели /77%/, имаме четирима професори и 20 доценти. Голямо внимание се отделя на научно-изследователската дейност, като 90% от преподавателите работят по 77 бр. теми. Най-отговорните от тях са заявени от СО „Български държавни железници“, Министерството на транспорта и бившия Държавен комитет за наука и технически прогрес. Темите се разработват от колективи с ръководители професорите Ружеков, Райков, Петров, доцентите Лалов и Александров и др. Особено ценна е помощта на курсантите с изявена склонност към научната работа.

Сега стремежът ни е да се съобразяваме с реалната действителност и нуждите на жп транспорт. Така разбираме преустройството в нашата научна и преподавателска дейност. Затруднява ни все още недостатъчната учебна и изследователска материално-техническа база.

ВНВТУ „Тодор Каблешков“ затвърждава авторитета си. Връзките с военните ВУЗ дават възможност да се повишава квалификацията на нашите преподаватели и те стават все по-желани при решаването на специфични проблеми в транспорта.

Не на последно място, трябва да се отбележи за укрепналите връзки с чуждестранните ВУЗ и институти като Русия, Чехословакия, Куба, ГДР и др. Обменяме опит с техни преподаватели, специалисти....“

Подполковник Петър Ценов

Вестник „Магистрала“, бр.24, 14 юни 1988 г.

## ЧОВЕК НА ДЕЙСТВИЕТО, НА ОБНОВЛЕНИЕТО, НА ГРАДЕЖА ДОЦЕНТ ИНЖ. ИВАН ХРИСТОВ НЕНОВ



Иван Христов Ненов е роден на 10 август 1933 година в село Цар Асен, област Търговище. Основното си образование завършва в родното си село, а средното – в мъжката гимназия в град Търговище през 1951 г. Завършва ВМЕИ в София през 1958 г. специалността „Т.Т. техника“.

Трудовата му дейност започва в ИПП „Транспроект“, като проектант по осигурителни системи. /1958 - 1962 г./ В периода 1962 - 1965 г. е стипендиант в Московския институт за инженери по транспорта /МИИТ/, където защитава дисертация и получава званието „Кандидат на техническите науки“. От 1965 до 1970 г. е редовен преподавател и доцент във ВМЕИ – София и преподава по дисциплините „Релсови вериги“ и „Автоматично управление на транспортните средства“. В този период във ВУЗ разработва учебните програми и лекциите по двете дисциплини. В съавторство написва учебника „Автомоблокировка и авторегулировка“. Дейно участва в колектив, който разработва научноизследователски теми за нуждите на българските железници, най-значимите от които са „Определяне и нормиране на първичните и вторичните параметри на релсовите вериги“ и „Диспечерски контрол за управлението на движението в железопътния транспорт“.

В периода 1980 – 1989 г. е заместник-генерален директор по науката и техническия прогрес на СО „Български държавни железници“ с Генерален директор инж. Йосиф Смилов. В този период в БДЖ с активното участие на инж. Иван Ненов основно се решават въпросите на автоматизацията на железопътния транспорт. Разработва се Комплексна система за автоматично управление на движението на влаковете /КСАУДВ/ за участъка София – Пловдив. Системата е внедрена през 1985 г. и включва: „Маршрутни релейни централизации тип МН 70“, „Компютърни гарови централизации“ и „Влаково диспечерска радиовръзка“

От 1989 до 2006 г. инж. Иван Ненов е редовен доцент във ВВТУ и ВТУ „Тодор Каблешков“. В продължение на 10 години е заместник-началник по научно-изследователската дейност на учебното заведение. В периода

1990 – 1993 г. е и ръководител на катедра „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ /СОТС/. От 2006 до 2015 г. е хоноруван доцент във Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“.

Активно участва в работни групи по преобразуване на Полувисшия железопътен институт във Висше военно транспортно училище и разработване на учебните планове, учебници и учебни помагала за учебния процес. Член е на НТС по транспорта и на неговия управителен съвет. Удостоен е със званието „Почетен железничар на българските железници“. Има над 120 публикации и 10 научни разработки и проекти, внедрени в БДЖ.

Доцент инж. Иван Ненов в продължение на 45 години работи по проблемите на автоматичното управление на движението в железопътния транспорт и подготовката на специалисти, инженери и докторанти за работа в релсовия транспорт /магистрални жп линии и метрополитен/.

### **СПОРТНО - МАСОВА И СПОРТНО - СЪСТЕЗАТЕЛНА ДЕЙНОСТ В ТРАНСПОРТНОТО УЧИЛИЩЕ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1922 – 2000 г.**

Физическата култура и спортът са неразделна част от обучението и нравственото възпитание, провеждано в транспортното училище. В първите години от създаването на Държавното железопътно училище се създава спортен клуб, в който участват почти всички ученици. Освен във въздържателното дружество „Трезвен железничар“, учениците с удоволствие участват и в най-популярния спорт – футбола. Организиран се вътрешни състезания и турнири между отделните класове по футбол и на тази основа най-добрите сформират футболен отбор на училището, който участва в първенства между столичните средни училища. След военизиране на училището през 1928 година условията се променят, като възможностите за развиване на масов спорт намаляват. Железопътният полк, в чийто състав е училището има свой футболен отбор, който редовно участва в състезания между военните части от Софийския гарнизон. В този период израстват и стават популярни футболистите Стоян Ормаджиев, Петър Аргуров, Стилян Ангелов и др. Традицията в развитието на спорта /масов и индивидуален/ продължава и след преминаването на училището в подчинение на Министерството на железниците. Провеждат се редовни програмни занимания по физическо възпитание, както и спортно-състезателна дейност. Футболният отбор на училището участва в турнир между отборите от „Софийска Б“ футболна група /това е най-ниското равнище от футболното първенство в София/. Спортните възможности на учениците от железопътното училище привличат вниманието на специалисти от железничарския спортен клуб „Локомотив“. Младежите, юноши от отбори на „Локомотив“ започват

да тренират в училището и същевременно отбиват задължителната си военна служба. Така се създават отбори, в които участват и ученици от Транспортния техникум. Спортът се разраства и освен отбори по футбол се създават и други спортни тимове и спортни секции за различните видове спорт. Спортните секции в Транспортния техникум се оглавяват от физкултурни деятели като Григор Младенов – началник на учебната специалност „Строеж и поддържане на железопътни линии“; инж. Иван Милушев – преподавател по механика; инж. Димитър Вучков – преподавател по топлотехника /бивш състезател по баскетбол от „Локомотив“/ и др. В Транспортния техникум завършват средното си образование футболистите: Апостол Чачевски, Иван Димитров, Тодор Велев, Никола Котков, Димитър Котев, Спиро Дебърски, Владимир Лалов, Петър Кирилов и др; баскетболистите: Емануил Гяуров, Христо Донеv, Божидар Генадиев, Георги Кънев и др. Повечето от тези състезатели участват в национални гарнитури и в републикански, балкански и европейски първенства. Реорганизирането на Транспортния техникум в Полувисш железопътен институт през 1958 г. и във военно учебно заведение през 1962 г., създава по-голяма възможност за осъществяване на спортна дейност. В щата на института се открива офицерска длъжност „Инструктор по физическа подготовка“, която се изпълнява от старши лейтенант Александър Витанов.

По инициатива на ръководството на физкултурно дружество „Локомотив“ и на неговия председател Георги Паскалев в Института се създава спортна школа /Заповед № 1603/29.12.1964 г. на Министъра на транспорта/ с 12 отделения по спортовете: футбол, лека атлетика, гимнастика /спортна акробатика/, баскетбол, волейбол, борба /свободен и класически стил/, вдигане на тежести, бокс, плуване, колоездене и хандбал. Основната задача на спортната школа е да подготвя спортисти за представителните младежки и мъжки отбори на дружество „Локомотив“, да попълва училищните отбори по различните видове спорт, да съдейства за развитието на масовата физическа култура и спорт и провеждане на физкултурни мероприятия в учебното заведение.



31 май 1977 г. Откриване на Школата за високо спортно майсторство. Слово произнася нейния началник капитан Димитър Радев

Попълването на спортните отделения се осъществява от курсантския състав в началото на всяка учебна година чрез провеждане на подбор и покриване на спортни нормативи. Учебните занятия и тренировки се провеждат в извънучебно време. С всяка изминала година, критериите за участие в спортната школа се завишават, като не се подценява основната дейност – обучението по транспортните специалности. Курсант, получил слаби оценки или с дисциплинарни нарушения се отстранява временно от школата.

За началник на спортната школа е назначен капитан Димитър Радев – офицер завършил ВИФ „Г. Димитров“, а за преподаватели в школата – бивши състезатели /майстори на спорта, заслужили майстори на спорта, национални състезатели/ по предложение на ДФС „Локомотив“. През различни периоди и с различна продължителност такива са: по футбол – з.м.с. Георги Берков, з.м.с. Спиро Дебърски, м.с. Стефан Стефанков, Костадин Сотиров, Атанас Кръстев; баскетбол – Стоян Бляхов; лека атлетика – м.с. Тодор Белчев; хандбал – Цочо Цочев и Румен Аврамов; волейбол – Петър Ленчев и м.с. Ботьо Данаилов; борба – м.с. Петър Маджаров; вдигане на тежести – м.с. Едуард Кочев; джудо и самбо – м.с. инж. Димитър Василев и м.с. Борислав Андреев; плуване и водна топка – Никола Нанов и колоездене – м.с. Еню Молдовански.

Най-изявеният състезател, израснал в спортната школа на ПЖИ „Т. Каблешков“ е олимпийския, световен и европейски шампион по борба з.м.с. Георги Мърков. Под неговата снимка в музея на учебното заведение стои саморъчния му надпис „Това, което постигнах в борбата, дължа на Института“.

В представителните отбори на ДФС „Локомотив“ от школата участват 220 бр. високоразрядни състезатели, от които 7 са участници в олимпийските отбори на България и 108 са национални състезатели. Сред курсантите-спортисти се отличават: олимпийски шампион – 1; световен шампион – 1; балкански шампиони – 3; републикански шампиони – 21; армейски шампиони – 18; вузовски шампиони – 41; заслужил майстор на спорта – 1; майстори на спорта – 22 и кандидати майстори на спорта – 14.

От всички курсанти обучаващи се в ПЖИ „Тодор Каблешков“, 85 % са носители на значката „Воин – спортист“. В провежданите през годините спортни спартакиади на Железопътни войски и ВМТ, отборите на училището заемат челните места сред съединенията. Ето каква е равнотежката:

- Първа и Втора общовойскова спартакиада на Железопътни войски – 1969 и 1974 г. Комплексен първенец е отборът на ПЖИ „Т. Каблешков“
- Трета и Четвъртата общовойскова спартакиада на Войските на министерството на транспорта – 1979 и 1984 г. Полувисшия

железопътен институт се класира на второ място в комплексното класиране;

През втората половина на ХХ век представителните отбори на Транспортния техникум, ПЖИ и ВНВТУ участват в редица физкултурни прояви в София и страната, в много от които заемат челно място:

1957 година – състезания по лека атлетика, организирани от ФД „Локомотив“. Отборът на Транспортния техникум заема първо място.

1959 година – футболен турнир от републиканска спартакиада, организиран от Столичния народен съвет и Градския съвет на професионалните съюзи. Отборът на ПЖИ е на първо място;

1966 година – Шампионат на ВУЗ-МНО по военен трибой, организиран от ВНВОУ „Васил Левски“. Отборът на ПЖИ заема третото място;

1968 година – Спартакиада на ВУЗ-МНО – състезания по стрелба с малокалибрена пушка. В упражнението 3x40 отборът на ПЖИ „Т. Каблешков“ заема първо място;

1970 година – Щафетна обиколка на Народното събрание, организирана от Градския съвет на БСФС и Столичния военен гарнизон. Отборът заема второ място сред военните подразделения; Щафетна обиколка на Киноцентъра – първо място; Републиканско първенство по самбо – младежи до 21 г.- първо място;

1971 година – Републиканско първенство по самбо в Панагюрище – първо място; републиканско първенство по волейбол, организирано от ЦК на профсъюза на работниците от транспорта и съобщенията – първо място;



Отборът на ПЖИ „Тодор Каблешков“ по самбо – републикански шампион за 1971 год.

1976 година – Щафетна обиколка на Народното събрание – отборът



на ПЖИ „Т. Каблешков“ заема второ място; Републиканско първенство в „А“ хандбална лига Ловеч – отбора на ПЖИ – трето място /водач на отбора старши лейтенант инж. Тодор Тодоров/;

1977 година - Районно първенство по волейбол – мъже, организирано от ФД „Локомотив“ – второ място;

1979 година – Градско първенство по лека атлетика, организирано от ГС на БСФС – второ място сред военните подразделения; Международен хандбален турнир „1300 години българска държава“ – първо място;

1980 година Спартакиада по волейбол, организирана от МНО /СКДА/ – второ място;

1982 година – Обиколка на военно-историческите музеи в гр. Плевен, организирана от дирекцията на музеите – Плевен – трето място сред ВВУЗ; Щафетна лекоатлетическа обиколка на Народното събрание – трето място сред военните подразделения; Републиканско първенство по крос, организирано от ЦС на БСФС – второ място; Републиканска спартакиада – презлед на масовата физкултура – първо място сред полувисшите учебни заведения;

1983 година – Турнир по футбол, организиран от ВМТ – първо място;

1985 година – Шампионат на ВМТ по лекоатлетически крос и стрелба. Отборите на ВНВТУ „Т. Каблешков“ се класират: лекоатлетически крос – първо място, стрелба с пистолет – второ място, стрелба с автомат – трето място;

1989 година – Първенство по класическа борба между ВВУЗ в страната – трето място.



1989 г. Офицери, преподаватели и курсанти от ВНВТУ „Тодор Каблешков“, участници в маратона „За наградата на София“

1991 година – Първенство по класическа борба между ВВУЗ,

организирано от СК на МС и Българската федерация по борба – трето място;

1993 година – Гарнизонен турнир по футбол /малки врати/, ски слалом, тенис на маса, волейбол, баскетбол и крос. Отборите на ВНВТУ се класират: футбол – второ място, гигантски ски слалом – второ място, ски слалом – трето място, тенис на маса – първо място, волейбол – трето място, баскетбол – второ място, крос – първо място; щафетна обиколка на Народното събрание – сред военните отбори – първо място;

1994 година – Републиканско първенство по хандбал /“А“ хандбална лига/ – първо място; Гарнизонен турнир по футбол, крос, волейбол – отборите на ВНВТУ се класират: футбол/строева група/ – трето място, футбол/щабна група/ – второ място, крос „6-ти май“/строева група/ – второ място, крос „6-ти май“/щабна група/ – второ място, волейбол – второ място;

1996 година – Гарнизонно първенство/турнир/ по крос, плуване, шах, където отборите на ВВТУ „Т. Каблешков“ заемат първо място на крос и трето място в състезанията по плуване и шах.

За всички завоювани призови места от спортните отбори на училището, наградите /медали, купи, флагове и др./ се съхраняват в музея на ВТУ „Тодор Каблешков“.



Отборът по волейбол на ВВТУ

## ПОЛКОВНИК ДОЦЕНТ ДОКТОР ИНЖ. ГЕОРГИ СТЕФАНОВ ГЕНЧЕВ



Георги Генчев е роден на 1 ноември 1938 година в село Полици, Еленско. Средното си образование завършва в гимназията в град Елена. Учи и служи във Висшето народно военно инженерно училище в гр. Силистра – специалност „Пътно строителство и мостове“, Военна академия „Г. С. Раковски“, София – специалност – „Инженерни войски“, Военно-инженерната академия „Куйбишев“ в гр. Москва, Русия, където завършва аспирантура и придобива квалификацията – доктор на военните науки. Служи в различни поделения на Българската армия и е преподавател във ВНВУ „Васил Левски“ и ВА „Г. С. Раковски“. На 3 ноември 1989 година е назначен за началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“. Автор е на учебници, учебни пособия и научни публикации. През 1992 година е освободен от армията и преминава в запаса.

### **ВИПУСК „ЮБИЛЕЕН-100 ГОДИНИ БЪЛГАРСКИ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ -88“ НА ВНВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“**

В ранното утро на топъл августовски ден на 1988 година, пред оградата и порталът на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ са се стекли стотици майки, бащи, сестри, братя, роднини, приятелки и приятели на курсантите-випускници от 63-ти випуск. Предстои провеждането на официален ритуал. С не по-малко вълнение и нетърпение, очакват този миг и самите випускници, които припряно пристягат колани и оправят униформите си.

Дадено е началото на тържеството. Чува се очакваната команда за посрещане началника на училището. Следва рапорт и поздравление на строените курсантски блокове. Към официалната трибуна се насочват официалните гости, сред които са: заместник-министъра на транспорта и генерален директор на СО „БДЖ“ Стоил Фердов, министъра на образованието професор Илчо Димитров, генерали, представители на обществени организации.

Тържествено слово произнася началникът на училището генерал-майор доцент Григор Жотев, в което проследява историческия път на железопътния транспорт и железопътното образователно дело в България от създаването на Българските държавни железници през 1888г. до 1988 г.

Говорейки за постигнатите успехи в обучението, генералът благодари на преподавателите и командирите за изграждането на курсантите като съзнателни, активни и високо квалифицирани специалисти. Обявени са имената на курсантите, които са показали най-висок успех и със знанията си са гордост за випуска. Първенец на випуска и на специалността „Технология и организация на жп транспорт“ е курсант-сержант Тихомир Христов Стаменов.

Учредената през 1980 година „Вапцаровска награда“ е връчена на курсант-сержант Христо Косев Колев, който е първенец на специалността „Железопътна техника – електрически локомотиви“.

Заместник-министърът на транспорта Стоил Фердов прочита заповед за обявяване на 63-ти випуск за „Юбилеен – 100 години БДЖ, 88“ и награди за първенеца на випуска и първенците на специалности. В поздравителните си думи изразява увереност, че в бъдещата си работа възпитаниците на ВНВТУ достойно ще защитават престижа на учебното заведение.

От името на колегите си курсант-сержант Тихомир Стаменов прочита рапорт-обещание на випуска, след което започва връчването на дипломите.

Тържествената церемония завършва с последен тържествен марш на випускниците пред бойните знамена и командването на училището.

След официалното тържество първенецът на випуск „Юбилеен - 100 години БДЖ, 88“ младши лейтенант Тихомир Христов Стаменов споделя:

„...Роден съм на 13 ноември 1966 година в гр. Мездра. Завърших техникум по механоелектроника „Никола Й. Вапцаров“, специалност - Технология на машиностроенето, студена обработка.....“

И като говори за родния си град, за детството, Тихомир всичко свързва с баща си, с неговата професия, с дежурната стая на ръководителите на движението на жп гара Мездра. Мигането на сигналните лампи, звъненето на телефоните и апаратурата, неспокойните и на моменти припряни реплики между работещите в такава сложна обстановка, за него стават привички още от малък. И за това след завършване на техникума, разбира, че решението къде да продължи образованието е взето отдавна. Само го обявява – ВНВТУ „Тодор Каблешков“.

Специалността също е ясна – тази на баща му. Авторитетът и

уважението на колегите към баща му и високото му професионално умение, насочват младежа към неговото бъдеще.

Във военното железопътно училище курсант Тихомир Стаменов намира себе си. Жаждата да се потопи в неизвестното и стремежът да върви все напред, го отличава от останалите курсанти. Още в началото в него съществува нагласата винаги навреме и последователно да усвоява знания, за да стане добър професионалист - железничар. Затова и няма непреодолими трудности при учението.

„Просто си вършех работата - казва Тихомир - и изпълнявах задълженията си както трябва...“

И не само професията усвоява в училището курсант Стаменов. От всеки свой командир и преподавател се стреми да взема най-доброто. Учудва се и възхищава от справедливото отношение на полковник Христо Стоянов към всеки курсант, от умението му винаги правилно да оценява доброта или грешната постъпка.

Пример в бъдещата му работа са и предишните командири на рота - подполковник Ален Кръстев и командир на взвод капитан Фильо Миланов. От последният си командир на рота капитан Янчо Янчев му допада отношението, което трябва да има човек към изпълнение на служебните задачи и готовността винаги да помогне. Най-добри думи, Тихомир споделя и за заместник командира на батальона капитан - Георги Георгиев.

Много от преподавателите като: Стефана Дремсизова, Даниела Маринова, Тодор Тодоров, Илия Томов - всички е трудно да се изброят - са негови опитни педагози и наставници. На тях той също благодари от сърце.

В часът на равносметка и на раздялата с училището, човек разбира колко много значи това учебно заведение за него. В такава среда юношите възмъжават. Научават се да търсят доброто в хората, да ценят времето и сериозно да се отнасят към задълженията си. От командирите Стаменов се учи на уважително отношение към другарите си. Примерът им му подсказва какви да са следващите му крачки. След проведен откровен разговор с капитан Георги Георгиев, курсант-сержант Тихомир Стаменов решава и подава рапорт до началника на училището, да бъде приет на действителна военна служба като офицер. Харесват му яснотата на задачите, редът и високите цели, които винаги си поставят офицерите.

Близост с бойците и уважително отношение - това е правилото за бъдещата му работа като офицер. Неизвестното не го плаши, а го привлича....



1989 г. Рота „Вагонни техници“ с командир на ротата капитан Румелин Виденов –крайният в ляво

### **РАЗЛИЧЕН И УНИКАЛЕН ПОДПОЛКОВНИК ИЛИАНДЪР ГОРЧЕВ ТОДОРОВ**



Илиандър Тодоров е роден на 31 юли 1948 година в село Крива бара, област Монтана. Завършва Полувисшият железопътен институт през 1969 г. с 44-ти випуск; Военна академия „Г. С. Раковски“ и Академията за обществени науки и социално управление /АОНСУ/.

Служи като офицер в Железопътни войски и Войските на Министерството на транспорта на различни длъжности в периода октомври 1969 – август 1989 г.

От 4 август 1989 г. е назначен във ВНВТУ „Тодор Каблешков“. На следващата година от 2 април 1990 г. е издигнат за заместник-началник

на ВНВТУ, която длъжност изпълнява до 28 април 1992 г., след което преминава в запаса.

Офицер от запаса Асен Йосифов: „.....Няма друг офицер от Войските, с който да ме свързва толкова дълго познанство /от далечната 1962 г./ и съвместна служба в Полувисшия железопътен институт, Железопътни войски и Войските на Министерството на транспорта /1966 – 1992 г ./ и от тогава до 2022 г. Дано тази дружба продължи още дълго време!

Шестдесет години заедно в строя и живота не са никак малко, за да се опознаем в детайли и да разберем „кой, кой е“. Познаваме се много добре. Заедно учихме, работихме и служихме дълги години и израствахме в офицерската служба. Съвместните ни години преминаваха в разбирателство, взаимно уважение и доверие. Активен спортист, отличен съученик и курсант. Офицер със завидна теоретическа и професионална подготовка и ярко изразени командирски и лидерски качества. Ползва се с безспорен авторитет и уважение от подчинените, колегите и началниците си. През дългите години на съвместната ни военна служба /курсантска и офицерска/, често съм го наблюдавал в истинската му светлина на колега, приятел, командир, военен специалист, психолог и педагог....

Уравновесен, мъдър, внушава стабилност и доверие. Една от основните черти на характера му е да бъде непрестанно деен и работлив, да не унива, да остава верен на своя корав ген, на своята жажда да търси доброто у всеки и разум и в най-неразумната ситуация. Много ценя в него качеството, че има собствена гледна точка за нещата. Въпреки, че вярва в правилността на колективния разум, който винаги е бил фактор за успеха му, не се бои да мисли самостоятелно и аргументирано да отстоява своята позиция. Никой не може да го разколебае щом веднъж е взел дадено решение. Отстоява го до край и това единство между ум и воля придава на характера му един особен колорит. Оптимист в това тревожно и болно време. Не прави компромиси със себе си, не се страхува и не прекланя глава пред хора, които не заслужават. Човек на действието, на обновлението, на градежа! Проявява не само физическа и психическа издръжливост, но и такт и умение. Строг, възискателен и човечен. Помага активно, както и с каквото може на онези, които имат нужда от неговата помощ.

Убеден съм, че му предстоеше блестяща военна кариера, но това, което се случи през 1990-1992 г. и след това, прекъсна неговото и на много други талантиливи офицери развитие в перспектива...“

**ДА ОСТАВИШ НЕЩО СЛЕД СЕБЕ СИ!**  
**Инженер Веселин Василев Павлов**

Генерален директор на СО „БДЖ“ /1988-1990 г./ Министър на транспорта  
/1990-1991г./



Веселин Павлов е роден на 10 януари 1949 година в село Рашково, Ботевградско. През 1966 г. завършва Ботевградската реална гимназия, а висшето си образование във ВМЕИ – София в периода 1966-1971 г., специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“. Правоспособност на „Ръководител движение и търговска експлоатация“ получава в ПЖИ „Тодор Каблешков“.

От 1971 до 1978 г. работи в Железопътно управление – Горна Оряховица като инженер-технолог, влаков и старши влаков диспечер, началник на ВР служба, главен инженер на отдел „Движение“. В този период с негово участие се внедряват проекти и научни разработки на Научноизследователския и технологичен институт по железопътен транспорт /НИТИЖТ/ и на други колективи. Подпомага активно практическата подготовка на курсантите-стажанти от ПЖИ „Тодор Каблешков“.

След създаването на новото Железопътно управление – Варна е началник на отдел „Движение“/1978-1979 г./ и първи заместник-началник по експлоатацията /1979-1982 г./.

В периода 1986 – 1988 г. е първи заместник-генерален директор на СО „БДЖ“ и фирма „БДЖ“. През 1988 г. е назначен за генерален директор на СО „Български държавни железници“, а от 1990 година е министър на транспорта.

Успехите, свързани и с името на инж. Веселин Павлов и неговия екип в системата на транспорта са:

- Ръководи разработването на нова технология на гара Русе-



разпределителна и железопътен възел Русе;

- Участва в създаването на компания за комбинирани превози България-Италия /каса-мобили-железница/ и в изграждането на БДЖ СПЕД;

- Постава и контролира изпълнението на задачата за концентрация, внедряване и по-високо ниво на научните разработки;

- Въвежда началото на фирмената организация и управление в БДЖ;

- За първи път освобождава цените и дава голяма автономност на БДЖ да си определя самостоятелно тарифите, като изравнява правата им с останалите видове транспорт;

- Извежда БДЖ самостоятелно на международния търговски пазар;

- Връща отново на БДЖ прехвърлените към Министерството на машиностроенето железопътни заводи;

- Прокарва идеята за специализиран подвижен вагонен състав;

- Предлага и за първи път в управителния съвет се избира хабилитиран представител на науката и образованието от ВНВТУ „Тодор Каблешков“;

- Участва активно в процесите по утвърждаване на висшето училище и му осигурява по-голяма автономност;

- Спира некоректните акции на някои висши училища за премахване на висшето образование от ВНВТУ;

- Участва активно в почти всички мероприятия на училището и го подкрепя в дейността му;

- Осигурява за първи път на всички преподаватели железопътни карти с цел да се подобрява обучението на курсантите и на научната им дейност;

- Участва в редакционния съвет на железничарското списание „Железопътен транспорт“.

Депутат в Седмото Велико народно събрание /1990-1991 г./ През периода 1988-1990 г. е президент на Международния съюз на железничарите /УИС/ със седалище в Париж. По негова инициатива с Указ № 1116/15.06.1989 г. на Държавния съвет се създава Средно сержантско железопътно училище в град Горна Оряховица, което през 1999 г.е закрито.

В края на 1991 г. основава транспортно АД за спедиция и превоз на

товари „Астарта 21“ и е негов изпълнителен директор до 1997 г. През 2004 г. получава почетното звание „Доктор хонорис кауза“ на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“

На 10 януари 2019 г. е чествана неговата 70 – годишнина. Носител е на званията „Почетен транспортен работник“ и „Почетен железничар на българските железници“.

Семеен с три деца. Живее в София.



Среща с бивши министри на транспорта /1970-2010 год./ От ляво на дясно:  
Вилхелм Краус, Стамен Стаменов, Васил Цанов, Атанас Попов, Пламен Петров, Кирил Ерменков, Григор Стоичков, Петър Мутафчиев, Милчо Ковачев, Трифон Пашов, Николай Василев, Веселин Павлов и Александър Александров

## **НИЩО ПРЕКАЛЕНО, НО ВСИЧКО ДОКРАЙ! ПОЛКОВНИК ИНЖ. ТОДОР ГРИГОРОВ СОКОЛОВ**



Тодор Соколов е роден на 15 ноември 1945 г. във Велико Търновското село Първомайци. Основното си образование завършва в родното си село. След това продължава образованието си в град Горна Оряховица, където през 1964 г. завършва Техникум по механотехника и кандидатства в Полувисшия железопътен институт. Приет е в

специалността „Машинист на парни и дизелови локомотиви“. Успешно завършва Института през 1967 година. Същата година учебното заведение и командването на Железопътни войски организират курс за подготовка на млади офицери за нуждите на войските. Старши сержант курсант Тодор Соколов се записва в курса и заедно с още 26 завършващи Института курсанти, се явява на изпит и след успешно представяне е произведен в офицерски чин – младши лейтенант.



1967 година. Младши лейтенант Тодор Соколов

Заедно със завършилите Полувисшия железопътен институт младши лейтенанти - Виктор Вутов, Георги Вълчев, Димитър Пенечков, Добри Добрев и Цветан Цветков започва офицерската си служба в поделение 52800 - Горна Оряховица. Назначен е на длъжност командир на взвод. Подделението е сформирано през месец март 1967 г. и поради липса на казармен район е дислоцирано на една поляна в края на града на палатки и в бивша училищна сграда на железопътна гара Горна Оряховица.

За първи командир на новосформирания полк е назначен полковник Цветан Павлов, със заместници подполковниците Досьо Досев и Борис Андреев и началник на щаба - полковник Иван Костов.

Две години по-късно през 1969 година лейтенант Тодор Соколов е назначен за командир на рота в гр. Бургас, която е в състава на експлоатационния жп батальон, дислоциран в град Пловдив. Командир на батальона е подполковник Начев.

Ротата, която командва има задача да осигури помощник-локомотивни машинисти на парни локомотиви, влакови кондуктори, шлосери по ремонта на локомотиви и вагони и стрелочници, обслужващи Железопътен възел Бургас. На практика войниците от тези специалности се подготвят за експлоатация на железния път във военно време.

През 1971 година заедно със старши лейтенантите Атанас Кичуков и Иван Митев и лейтенант Димитър Милошев, старши лейтенант Тодор Соколов е определен да продължи военната си подготовка във

Военната академия в гр. Ленинград /Санкт Петербург/, Русия. Явява се на конкурсен изпит и е приет за слушател в академията в специалността „Експлоатация на железопътния транспорт във военно време“. Завършва успешно „ВОЛАТТ“ през 1975 година и е назначен на длъжност „Старши помощник по бойната подготовка“ в експлоатационния жп полк /под. 52800/ в гр. Горна Оряховица.

През 1977 година в ПЖИ „Тодор Каблешков“ се създава „Военна катедра“. Организира се специален конкурс, в който комисия от представители на Войските на Министерството на транспорта и ВА „Г. С. Раковски“ чрез писмен и уснен изпит определят новите преподаватели. Капитан инж. Тодор Соколов печели конкурса за преподавател по дисциплината „Експлоатация на жп транспорт във военно време“, а капитан инж. Христин Христов – за преподавател по дисциплината „Строителство и възстановяване на железопътни линии“. За началник на Военната катедра е определен полковник Станчо Алеков.

В новосъздадената катедра има сериозна липса на материали за изнасяне на лекции по военните дисциплини, а съществуващите се нуждаят от актуализация. Липсва кабинет и онагледяване на изнасяния материал. На практика на назначените преподаватели лягат задачите за създаване на лекционен фонд и изграждането на кабинет. Липсата на време за подготовка на новата дейност налагат всичко да се извършва в съкратени срокове, в условия на провеждане занятия за обучение на курсантите. Въпреки трудностите капитан инж. Тодор Соколов и колегите му съумяват да изградят нов кабинет по „Експлоатация на жп транспорт във военно време“ и да провеждат редовния учебен процес по военните дисциплини. Тук може да се отчете организацията, която създава началника на катедрата полковник Станчо Алеков и дейната помощ на старши лейтенант Любомир Любомиров в областта на електрониката.

Времето лети и мислите на младия преподавател се насочват към по-нататъшно усъвършенстване на научната дейност. Заедно с капитан инж. Христин Христов решават да кандидатстват за аспирантура във Военната академия по тил и транспорт в гр. Санкт Петербург. Започват подготовка за кандидатския минимум и други организационни въпроси.

И тук се намесва съдбата. През 1978 година началника на ВМТ генерал-майор Митю Кисъв решава да издигне на командирска длъжност капитан инж. Тодор Соколов. Въпреки младшето офицерско звание го назначава за началник на щаба на Учебно- експлоатационната бригада в гр. Горна Оряховица. Командирът на бригадата и заместниците му са със звания полковник и подполковник. Единоначалието в армията не позволява отказ от изпълнение на заповед и развитието му по научна линия пропада.

От 1978 до 1983 година изпълнява длъжността началник щаб на Учебно експлоатационната бригада в гр. Горна Оряховица. През 1983 година командира на бригадата полковник Алексиев е назначен на друга длъжност

във ВМТ и майор инж. Тодор Соколов е назначен за командир на Бригадата.

Дейността на съединението под ръководството на командира на бригадата се развива добре. Извършва се обучение на жп специалисти за Войските на Министерството на транспорта по 27 вида специалности. Едновременно с това се осъществява експлоатационна дейност в железопътните гари София, Пловдив, Варна, Бургас, Стара Загора, Русе, Горна Оряховица и др. по-малки гари.

Учебно-материалната база в съединението непрекъснато се осъвременява. Изграждат се нови кабинети и полигони. Въвежда се компютризация и видеосистеми в тренажорите. При едно от посещенията си в Бригадата, началник щаба на Българската народна армия генерал-лейтенант Тотомиров зачвява, че в поделенията на БНА няма създадена такава учебно-материална база.

През 1988 година подполковник инж. Тодор Соколов е назначен за командир на Трета жп строителна бригада на мястото на пенсионирания се полковник Илия Табаков. Организацията на строителна дейност е нов момент в кариерното развитие на новия командир. Създаденият отличен колектив от предходния командир, изключително помагат полковник инж. Тодор Соколов да продължи строителната дейност, въпреки възникващите трудности от извършващите се в обществото промени.

Отново неочаквано за него през 1990 година на едно съвещание с командирите на бригади провеждано в гр. Пловдив, началника на ВМТ генерал-лейтенант Кисъев обявява, че назначава полковник инж. Тодор Соколов за Първи заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“. Началник на учебното заведение е полковник инж. Георги Генчев. В изключително сложното за държавата и училището време, на 15 ноември 1990 г. той встъпва в новата длъжност.

Благодарение на целият командно-преподавателски състав подготовката на курсантите протича нормално. В Българските държавни железници се извършват кардинални реформи и съкращения и от изключителна важност е запазване на мотивацията на обучаващите се курсанти. В този период съществена роля за това изиграват началника на училището полковник инж. Георги Генчев и неговите заместници професор Петров, полковниците Карамаринов, Цанков и Димитров, които умело ръководят учебно-възпитателния процес в тази трудна обстановка.

В началото на 1992 година полковник инж. Георги Генчев излиза в пенсия и за началник на училището е определен полковник /по-късно генерал-майор/ Стефан Бъчваров. Съвместно с него полковник инж. Тодор Соколов решава нововъзникналите задачи в учебно-възпитателния процес, материалната база и тиловите въпроси.

На 30 април 1993 година полковник инж. Тодор Соколов отново е назначен

за командир на Учебната експлоатационна бригада в гр. Горна Оряховица. Задачите, които се решават в съединението се различават от тези в училището, но това не пречи на стария-нов командир да ги изпълнява.

В края на 1993 година министъра на транспорта инж. Кирил Ерменков възлага на полковник инж. Тодор Соколов временно да заема длъжността началник на Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“, като дейността му се акцентира в следните две задачи:

Да се осигури нормално функциониране на училището в сложната обстановка;

Да се окаже пълно съдействие на Държавната комисия, назначена за цялостна проверка на учебното заведение.

Предстои завършване на учебната година и разпределение на випускниците на длъжности в системата на Българските държавни железници. В този период в БДЖ се извършват сериозни съкращения и на завършващия випуск се предлагат длъжности, за които се изисква основно и средно образование. Това поражда сериозни разногласия и недоволства от обучените с висше образование жп специалисти. Известно успокоение се получава с назначаването на много от завършващите курсанти за офицери в структурите на създаващите се Вътрешни войски към МВР. Във връзка с тези обстоятелства чувствително намалява приема на кандидати за курсанти. Работата на Държавната комисия на територията на училището допълнително внася напрежение. Когато тя приключва своята работа полковник инж. Тодор Соколов продължава службата си в Учебната експлоатационна бригада в гр. Горна Оряховица.

От 1994 година полковник инж. Тодор Соколов е назначен за Началник на щаба на Войските на Министерството на транспорта. Тази длъжност заема до месец ноември 1998 година, след което е освободен от военна служба и пенсиониран.

**УСЪВЪРШЕНСТВАНЕ НА УЧЕБНО-МАТЕРИАЛНАТА БАЗА  
ВЪВ ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“  
ПРЕЗ ПЕРИОДА 1984 – 2000 г.**

	<b>Наименование</b>	<b>Година на изграждане</b>	<b>Авторски колектив</b>
	<b>Към катедра „ТОЖТ“</b>		
<b>1</b>	Отраслова научноизследователска лаборатория (ОНИЛ)-от ВМЕИ	1985 год.	проф.г-р инж. Райко Райков

2	Две компютърни лаборатории с 20 персонални компютри „Правец“-16	1987 год.	проф.г-р. Райко Райков, доц.г-р инж. Тошо Качаунов, гл.ас.инж. Кирил Карагъзов, н.с.инж. Ердоан Хаджиев, ас.инж. Тодор Размов, асп.инж. Димитър Купенов
3	Тренажорен комплекс	1993-1994 г.	проф. г-р инж. Райко Райков, доц.г-р инж. Георги Уждрин, гл.ас.инж. Красимир Георгиев, гл.ас. инж. Димитър Купенов, гл.ас.инж. Теодор Беров, гл.ас. инж. Тодор Размов, гл.ас.инж. Ангел Данчев, н.с.инж. Иван Манчев
4	Кабинет по нормативи за осигуряване на експлоатацията и безопасността в железопътния транспорт		проф. г-р инж. Райко Райков, гл.ас. Христо Пашов, гл.ас. Красимир Георгиев, гл.ас.инж. Димитър Стойков, гл.ас.инж. Веселин Стаменов, ст.ас. инж. Теодор Беров, ст.ас.инж. Мирена Тодорова, ст.ас.инж. Ивайло Стоянов, н.с. инж. Ердоан Хаджиев, н.с.инж. Иван Манчев, техн. Мариус Колев



*Тренажор за обучение и психофизически изследвания на локомотивни машинисти*

<b>Категора „Вагони“</b>			
1	Кабинет по системи на вагоните	1990-1991г.	гл.ас. Иванчо Симеонов, гл.ас. г-р инж. Валентин Ангелов, ст.ас.инж. Любомир Паскалев, Владимир Стоилов, Иван Донев и Георги Димитров

	<b>Категра „Електрооб- завеждане на железопътна техника”</b>		
1	Лаборатория по електрически машини и преобразуватели	1991 год.	доц.г-р инж. Румен Попов, гл.ас.инж.Атанас Кювбашиев, гл.ас.инж. Панто Пантев, гл.ас.инж. Димитър Тонкаров, гл.ас.инж. Пламен Иванов, гл.ас.г-р инж. Иван Миленов
2	Лаборатория по системи за управление на локомотивите	1989 год.	доц.г-р инж. Румен Попов, гл.ас.инж. Панто Пантев, гл.ас. инж. Атанас Кювбашиев, Румен Стонцев и Борислав Цветков



Стенд за диагностика и следремонтни изпитвания на кранмашинисти

	<b>Категра „Локомотиви”</b>		
1	Кабинет-лаборатория по дизелови локомотиви	1980-1984 г.	г-р инж. Ангел Стефанов, инж. Димитър Йовчев, инж. Пеко Доков, инж. Любен Попов, инж. Братован Илиев, Димитър Милев
2	Кабинет-лаборатория по изпитване и диагностика на подвижен железопътен състав	1989 год.	проф.инж.г-р Тома Ружеков, доц.инж.г-р Емил Димитров, доц.инж.г-р Ненчо Ненов и курсанти от 63-ти випуск



3	Лаборатория по изпитване на двигатели с вътрешно горене	1991 год.	гл.ас.инж. Пенко Петков, ст.ас.инж. Петьо Пискулев, инж. Пламен Марков, доц.д-р инж. Емил Димитров, доц. д-р инж. Цвятко Козарски, подп.инж. Йордан Йорданов, курсант Иван Карстоев от 67-ми випуск.
---	---	-----------	--

	<b>Категра „Машинни елементи”</b>		
1	Лаборатория по машинни елементи	1989 год.	доц.д-р инж. Георги Динев, доц.д-р инж. Христо Христов, гл.ас.инж. Лиляна Маркова, гл.ас.инж. Илия Щъркалев, гл.ас. инж. Галина Петкова, инж. Живко Панев, подп. инж. Сандо Алексов, подп. Любомир Любомиров

	<b>Категра „Механика”</b>		
1	Кабинет-лаборатория по механика на флуидите	1989 год.	доц.д-р инж. Георги Динев, доц.д-р инж. Христо Христов, гл.ас.инж. Лиляна Маркова, гл.ас.инж. Илия Щъркалев, гл.ас. инж. Галина Петкова, инж. Живко Панев, подп. инж. Сандо Алексов, подп. Любомир Любомиров
2	Кабинет-лаборатория по съпромат	1988 год.	доц.д-р инж. Добри Патъов, доц.д-р инж. Петър Колев, Иван Иванов, курсанти от 62-ри випуск

	<b>Категра „Общовойско-ва и военно-специална подготовка”</b>		
1	Кабинет по автомобилна подготовка	1989 год.	м-р инж. Славчо Бърдаров, с-на Иван Иванов, курсанти от 66-ти випуск

2	Кабинет по огнева и инженерна подготовка	1993 год.	гл.ас. м-р Димитър Акиванов, ст.ас.м-р Митко Ставрев, гл.ас.подп. Радостин Ангелов, с-на Иван Иванов
3	Зали по общофизическа подготовка №1и №2 и две зали за тенис на маса	1993-1994 г.	полк. Ботьо Паспаланов, кап. Георги Недялков, м-р Марин Тончев



*В кабинета по инженерна подготовка*

	<b>Категора,, Подемно-транспортни и строителни машини и системи”</b>		
1	Лаборатория по електро-задвижване на ПТПСМ	1989 год.	гл.ас.инж. Петър Захариев, ст.ас.инж. Иван Павлов, Янко Янев, Валери Николов и Пресян Николов
2	Лабораторен комплекс по ПТСМС	1992-1994 г.	проф.д-р инж. Димитър Петров, доц.д-р инж. Симеон Стоядинов, гл.ас.д-р инж. Борислав Колев, гл.ас.инж. Богомил Пушкаров, гл.ас.инж. Борис Петков, гл.ас.инж. Венцислав Василев, гл.ас.инж. Златю Златев, н.с. Николай Бонжолов, инж. Красимир Кръстев, Валери Николов, Янко Янков

3	Лаборатория по метални конструкции на ПТПСМ	1994 год.	проф.д-р инж. Димитър Петров, доц. д-р инж. Симеон Стоядинов, гл.ас.д-р инж. Любомир Стоянов
4	Лаборатория по ПТМ / подземно-транспортни машини/	1996 год.	проф.д-р инж. Димитър Петров, доц.д-р инж. Симеон Стоядинов, гл.ас.д-р инж. Любомир Стоянов, Валери Николов, Янко Янев



Измервателна апаратура за регистрация и обработка на експериментална информация

	<b>Катедра „Програмиране и използване на изчислителни системи”</b>		
1	Младежки комплекс „Компютър” (лекционна зала, клубна зала, зала за научноизследователска работа и две компютърни зали)	1984 год.	м-р Стефан Бъчваров, кап. Иван Гълъбов, кап. Руско Вълков, ст.л-т Сергей Марков, погн. Стефан Петков, полк. Иван Стоянов, ст. л-т Николай Новев, кап. Илия Илев, кап. Анжел Анжелов, с-на Владо Филъов, с-на Божидар Александров, Славо Иванов, Сашо Тошев и курсанти от 59-ти и 60-ти випуск

	<b>Категра „Съобщителна и осигурителна техника и системи</b>		
1	Кабинет-лаборатория по АРДВ /автоматично регулиране на движението на влаковете	1989 год.	доц.г-р инж. Георги Бахаров, асистентите. инж. Елисавета Ташева , инж. Милчо Господинов, инж. Георги Вълчев

	<b>Категра „Физика”</b>		
1	Лаборатории- 2бр, препараториум и учебна работилница	1985 год.	проф. г-р Марин Маринов от ВМЕИ-София, доц.г-р Стоян Стоянов, полк. Печо Дечев, м-р Кирил Георгиев, г-р инж. Росица Ангелова, кап. Тодор Лъжански, кап. Иван Гълъбов, ас. Елена Халова, с-на Иван Цончев, с-на Дамян Еленков, ас. Люся Недялкова, с-на Благой Колев, Славчо Иванов и курсанти от 61-ви и 62-ри випуск

	<b>Категра „Химия”</b>		
1	Лаборатории по химия- 2бр.	1985 год.	доц.г-р Йордан Петков, г-р инж. Росица Ангелова, м-р Кирил Георгиев, ас. Вера Гълъбова, кап. Иван Гълъбов, с-на Дамян Еленков, с-на Иван Цонев, Славчо Иванов, курсанти от 60-ти випуск

	<b>Категра „Транспортно строителство”</b>		
1	Лаборатория по железен път	1992 год.	доц. инж. Мирчо Мирчев, ст.н.с 2-ра степен г-р инж. Стоян Котов, ст.пр. инж. Богомил Пушкарров, инж. Пламен Георгиев, инж. Николай Пеневски, инж. Борислав Петков

2	Лаборатории по строителни материали-2бр.	1985 год.	инж. Марин Захариев, гл.ас. д-р инж. Пламен Кисъов, ст. преп. инж. Георги Варионов, гл.ас.инж. Димитър Бошнаков, курсанти от 60-и и 61-ви випуск
3	Кабинет по геодезия	1994 год.	инж. Цветан Георгиев, инж. Николай Пеневски, подп. Любомир Любомиров, курсанти от 70-ти и 71-ви випуск

	<b>Категра „Технология на машиностроителното производство“</b>		
1	Лабораторен комплекс по металознание: а/ лаборатория по металография б/ лаборатория по рентгенография в/лаборатория по механични изпитания г/ лаборатория по електротермия	1985 год.	доц.д-р инж. Иван Ненов, гл.ас.инж. Екатерина Петкова, доц. д-р инж. Георги Александров, Борислав Аврамов, полк. Печо Дечев, м-р Кирил Георгиев, кап. Т.Лъжански, кап. И Гълъбов, с-на Дамян Еленков, с-на Благой Колев, Славчо Иванов, курсанти от 62-и и 63-ти випуск

	<b>Други</b>		
1	Кабинет-лаборатория по цифрови комуникационни системи	1985 г.	гл.ас.инж. Вера Гузова, гл.ас. инж. Ивайло Топалов, доц. д-р инж. Иван Ненов, Борислав Аврамов, курсанти от 62-и и 63-ти випуск
2	Кабинет-лаборатория по уплътнителна техника	1985 год.	гл.ас.инж. Петър Стоянов, гл.ас.инж. Христо Атанасов, инж. Цветан Цветков, Борислав Аврамов, курсанти от 62-и и 63-ти випуск
3	Кабинет-лаборатория по осигурителната техника	1985-1986 г.	доц. д-р инж. Емил Иванов, доц.д-р инж. Иван Ненов, доц.д-р инж. Георги Александров, инж. Цветан Цветанов, Борислав Аврамов, курсанти от 62-и и 63-ти випуск

4	Кабинет-лаборатория по микрокомпютърни системи	1985 год. 1986 год.	доц.г-р инж. Неделчо Неделчев, доц.инж. Евтим Горанов, Борислав Аврамов, курсанти от 62-и и 63-ти випуск
5	Кабинет-лаборатория по силова електроника и енергопреобразуване	1993 год	доц.г-р инж. Ангел Гушев, инж. Красимир Кирилов, инж. Цветан Цветанов, Борислав Аврамов, доц. инж. Евтим Горанов, курсанти от 65-ти випуск
6	Кабинет-лаборатория по електронна техника	1995 год	доц. инж. Евтим Горанов, гл.ас.инж. Маргарита Георгиева, Борислав Аврамов, курсанти от 71-ви и 72-ри випуск
7	Кабинет-лаборатория по радиокомуникации	1995 год	доц. инж. Евтим Горанов , гл.ас. Маргарита Георгиева, Борислав Аврамов, курсанти от 71-ви и 72-ри випуск



*Лаборатория - „Радиокомуникации в железопътния транспорт“.Работа по изследване на шумоподобни сигнали .*

**ДА РАБОТИШ СЪС СЪРЦЕ И ДУША**  
**ПОДПОЛКОВНИК ИНЖ. СТОЯНЧО АРСЕНОВ КАМЕНОВ**



Стоянчо Каменов е роден на 6 ноември 1955 година в село Дреновец, Видинско. Средното си образование завършва в техникум по електротехника в гр. Монтана. Завършва: ПЖИ „Тодор Каблешков“ – специалност „Строеж и поддържане на железопътни линии“; ВБОУ „Васил Левски“, Велико Търново – специалност „Пътно строителство“ и придобива квалификация „инженер“ и Военна академия „Г.С.Раковски“ – специалност „Военна педагогика – общовойскови“.

Служи във Войските на Министерството на транспорта .

През 1990 год. е назначен за заместник –командир ,а през 1994 год. е повишен и назначен за командир на курсантски батальон във ВВТУ„Тодор Каблешков“.



*1990 год. Майор инж. Стоянчо Каменов / в дясно/ като заместник-командир на курсантски батальон с майор Гаврил Баръмов*

Той е Стоянчо! Стои в живота и службата солидно, многозначително, убедително и отговорно!

## **ЖИВОТ НА ПЪЛНИ ОБОРОТИ – ВСЕОТДАЙНО И ОТГОВОРНО**

### **ПОЛКОВНИК ИНЖ. МИХАИЛ ХРИСТОВ КАРАМАРИНОВ**



Михаил Карамаринов е роден на 12 юни 1945 година в китното село Горско Ново село, община Златарица, област Велико Търново. Основното си образование завършва в училището в родното си село. През 1964 г. придобива средно специално образование в Техникум по дървообработване и вътрешна архитектура - гр. Трявна.

Есента на 1964 година кандидатства и е приет в ПЖИ в специалността „Експлоатация и ремонт на парни и дизелови локомотиви“. В периода 1964-1967 г. се обучава и успешно завършва Института. Кандидатства за кадровая военна служба и е произведен в офицерски чин - младши лейтенант. Назначен е за командир на курсантски взвод в ПЖИ и заема тази длъжност до 1971 г.

През 1971 и 1972 г. служи в поделение 52010 – Горна Оряховица - учебен възстановителен батальон с командир подполковник инж. Стоян Иванов Антонов.

През 1972 година кандидатства и е приет за слушател във Военната академия „Тил и транспорт“ в гр. Ленинград /Санкт Петербург/. Учи в академията от 1972 до 1976 г. и след завършването на военното обучение, получава квалификацията - военен инженер по строителство и възстановяване на железопътни линии.

Веднага след завършването на военната академия, старши лейтенант инж. Михаил Карамаринов е назначен за командир на строителен железопътен батальон /под. 58990/ - гара Ясен. Батальонът е в състава на Трета железопътна бригада /под. 58210/ Горна Оряховица с командир полковник Илия Табаков. Тази длъжност Михаил Карамаринов изпълнява в периода 1976 – 1981г.

Основната задача, на батальона под командването на инж. Карамаринов, е удвояването и електрификацията на жп отсечките Долни Дъбник - Плевен и Козаревец – Стражица, от магистралната жп линия София – Варна. Съставът на батальона е 150-180 военнослужещи, служители и работници и разполага с модерна жп техника и механизация. Много важен



обект, който се изпълнява е строителството на жп мост на река Вит при гара Ясен.

В периода 1982 – 1987 година подполковник инж. Михаил Карамаринов е назначен за заместник-командир, той и главен инженер на Трета железопътна бригада – Горна Оряховица. По време на неговата служба в този период, Бригадата извършва преустройство на жп възел Горна Оряховица и работи по удвояването и електрификацията на жп участъка Горна Оряховица – Търговище.

От 1987 година подполковник инж. Карамаринов е преведен на служба във ВНВТУ „Тодор Каблешков“. Последователно заема длъжностите: „старши методист“, „старши преподавател“, началник на отдел „Задочно обучение“, заместник-началник на училището по материално-техническата база, той и началник тил, заместник-началник на ВНВТУ по производственото обучение. През цялото време на службата преподава по дисциплината „Инженерна подготовка“.

През 1990 година завършва 6-месечен висш академичен курс /ВАК/ във ВА „Тил и транспорт“ в гр. Санкт Петербург, Русия.

През 1993 година полковник инж. Михаил Карамаринов е назначен за заместник-началник, той и главен инженер на Войските на Министерството на транспорта. Командващ ВМТ е генерал-майор инж. Рангел Лозанов Рангелов.

От месец декември 1993 година полковник инж. Михаил Карамаринов е назначен за началник на Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“. Основна задача, стояща пред училището е подготовка на кадри с полувисше и висше образование за нуждите на железопътния транспорт. По това време във ВНВТУ функционират три факултета: „Технология и управление на транспорта“ /ТОЖТ/; „Техника и комуникации в транспорта“ и „Транспортно строителство“.



1994 год. Началникът на ВВТУ полковник инж. Михаил Карамаринов посреща министъра на транспорта инж. Кирил Ерменков

Личният състав на училището /ръководство, преподавателски състав и обслужващ персонал/ надвишава 900 човека. Обучаващите се курсанти, редовни и задочни студенти на година са 1500-2000 души. Всеки випуск, завършващ учебната година наброява: полувисш курс – 600 човека и висш курс – 300. По време на управлението на полковник инж. Карамаринов, в училището се актуализират органите за ръководство /общото събрание, академичния съвет и факултетните ръководства/.

Всяка година се провеждат срещи с ръководството на Генералната дирекция на БДЖ, с цел актуализиране броя на приеманите за обучение кадри.

Има началници, които се стремят да доказват своята прекомерна заетост, протакат нещата „дълго и тежко“. Полковник инж. Михаил Карамаринов не е от тях – точен и експедитивен, не изпада в паника, гледа философски на нещата. Притежава и чувство за самоирония – какво човешко качество би могло да бъде по-чаровно? Знае се колко много са тегобите на един офицер, особено ако е началник на ВВТУ. В крайна сметка, може да опере пешкира за тоя, що духа... Но това е светла грижа – нали всеки сам си избира пътя....

От месец януари 1997 до месец юли 1998 година, полковник инж. Карамаринов завършва генерал-щабен курс във Военна академия „Г.С.Раковски“.

За времето, в което е началник на висшето училище, то е посещавано от министър-председателите на Република България – Ренета Инджова и Жан Виденов. Няколко пъти на випускните актове на завършващите курсанти присъстват министрите на транспорта инж. Кирил Ерменков, Милко Ковачев и инж. Стамен Стаменов.



13.01.1997 г. Министър-председателят на Република България Жан Виденов, придружаван от министъра на транспорта инж. Стамен Стаменов на посещение във ВВТУ. На трибуната е полковник инж. Михаил Карамаринов

През месец юли 1997 година /след завършване на генерал-щабния курс/ полковник инж. Михаил Карамаринов е освободен от длъжност началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“, със заповед на министър Вилхелм Краус и преведен в 6-месечно разпореждане към Министерството на транспорта и след това пенсиониран.

От 1 септември 2000 година Висшето военно транспортно училище „Т. Каблешков“ се деволюира и продължава съществуването си като Висше транспортно училище. Излиза от състава на Министерството на транспорта и е акредитирано към Министерството на образованието и науката.

От 1999 година оз. полковник инж. Карамаринов започва работа като началник на отдел „Отбранително-мобилизационна подготовка“ в Националната компания „Български гържавни железници“. Основна функция на отдела е подготовка за работа на железопътния транспорт в кризисни ситуации.

В периода 2002 до 2010 г. изпълнява длъжността директор на дирекция „Публични задачи“ в ДП „Транспортно строителство и възстановяване“. Основна задача на дирекцията е поддържане на специална железопътна техника и имущество в бази и складове на предприятието, за реакции при кризисни и бедствени ситуации в железопътния транспорт.

По време на офицерската и цивилната си служба инж. Михаил Карамаринов е награждаван нееднократно.

Удостоен е с „Народен орден на труда – златен“ за активното му участие в удвояването и електрификацията на жп магистралата София – Варна.

Членува в Клубът на офицерите и сержантите от запаса и резерва от Войските на министерството на транспорта и ВВТУ „Т.Каблешков“ и е почетен председател на негово дружество в Горна Оряховица.

През 1991 година е учредител на Национално сдружение „Общество на инженерите по железен път“ /НСОИЖП/.

Михаил Карамаринов е семеен. Живее в град Горна Оряховица.



Военна клетва. Началникът на ВВТУ полковник инж. Михаил Карамаринов приема рапорта на командващия клетвата полковник инж. Димитър Живков

Широко скроен, ерудиран и начетен човек, професионалист и командир

е полковник инж. Михаил Карамаринов. С божата искра на интелекта свети със собствена светлина, със собствено мнение, чувство за хумор и особен поглед към всичко, което се случва в страната. Роден за лидер, с водещо място в историята на училището.

## **ЗА ДА БЪДЕШ ДОБЪР КОМАНДИР И ПРЕПОДАВАТЕЛ ТРЯБВА И ДА СИ ДОБЪР ЧОВЕК**

### **ПОДПОЛКОВНИК АНТОН ДОЧЕВ ГАНЧЕВ**



Антон Дочев Ганчев е роден на 4 април 1956 г. в гр. Велико Търново. Средното си образование завършва през 1971-1974 год. във Втора СПГ „Васил Друмев“ в родния си град.

Висше образование: ВНВУ „Васил Левски“ – специалност ППР и гражданска специалност „Педагогика“ – мотострелкови в периода 1974–1978 г. и Академия за обществени науки и социални дейности, София – специалност „Ръководство и управление на социалните дейности“ /1985 – 1987 г./

След завършване на ВНВУ „Васил Левски“ служи на различни длъжности:

- От 1978 до 1980 г. в поделение 58910 гр. Лясковец на длъжност – секретар на ДКМС;
- През 1980 и 1981 г. в подг. 58210 гр. Г. Оряховица на длъжност – помощник началник на ПО за работа с младежта
- В периода 1981 – 1983 г. в командването на Войските на Министерството на транспорта /подг. 58900/на длъжност – инструктор в отделението за работа с младежта;
- От 1983 до 1985 г. в поделение 58900 гр. София на длъжност началник на отделението за работа с младежта;
- През 1987 и 1988 г. е заместник- началник на Централна ремонтна база на ВМТ;

- В периода 1988 – 1999 г. служи във ВВТУ „Т. Каблешков“ в катедра „Хуманитарни науки“. Като главен асистент преподава на курсантите дисциплините „Партийно строителство“ и „Основи на управлението“.

Асен Йосифов: „В подполковник Антон Ганчев харесвах чистотата на помислите му, изкуството да съпреживява чуждия успех като свой. Той е офицер и човек с многостранни интереси, естествен и земен. Колкото и различни да сме един от друг, нас ни обединяваше изострената чувствителност към хора и събития, стремежа да навлизаме все по-дълбоко в необятната материя на учебно-възпитателния процес, нестихващия интерес към историческото минало и историята на Българската армия и Войските.“

Когато бяхме заедно, бяхме си достатъчни. Достатъчни, за да се раздаваме на 100 процента и да даваме на околните това ,което носехме. Всеки можеше да се докосне до него, но никои не можеше да ни го отнеме.

В живота винаги се ръководи от една стара народна мъдрост – залудо работи, залудо не стой. Сам споделя ,че обича да се труди.Плод на неуморния му труд, природен талант и на това, че винаги у него надделява чувството да твори е и активното му участие в създаването на музея на Войските през 1981-1982 год. Способността му да вниква в личността на човека, да говори с любов за него,да изразява себе си по най-добрия начин, високия професионализъм и открития характер му помагат в кариерното развитие. Неговият организаторски талант и безспорен професионализъм се изявяваха на всички места където е служил –в командването на ВМТ, в Централната ремонтна база и най –вече като преподавател във ВВТУ „Тодор Каблешков“. За професионализма на преподавателя, педагогическия такт и умение да се общува с обучаемите курсанти, Антон Ганчев споделя: „Всеки курсант, всяко едно сърце има своя нишка и умееш ли да я хванеш, успехът е неминуем. Но нишката на сърцето не се хваща с ръка, не се опъва с клещи.Тя е струна и трепти, докосната от сърце, друго сърце, в което има грижа, обич, професионализъм, радост, болка, нежност, съчувствие, твърдост, справедливост. Тогава звуците на струната – сърдечната нишка са силни, хармонични, верни и успешни. И личен пример трябва...“



*Поздравления и награда за проявения висок професионализъм в преподавателската дейност*

След девоенизирането си о.з. подполковник Ганчев работи последователно:

- В периода 2000 – 2003 г. във фирма „Гардмен“ ЕООД като служител по сигурността;
- От 2003 г. до 2009 г. работи в различни консултантски фирми по въпросите за разработване, внедряване и поддържане на системи за управление на качеството, на околната среда, на здравето и безопасността, на безопасността на храните и други;
- От 2009 г. до 2020 г. преподава във Висше училище по агробизнес и развитие на регионите /ВУАРР/ в гр. Пловдив, като главен асистент в катедра „Управление“. води дисциплината „Стандарти и системи за управление“. През целия този период - поддържа системата за управление на качеството на ВУАРР;

В същият период на свободна практика разработва, внедрява и поддържа системи за управление на качеството и други на около 50 наши и чуждестранни фирми.

О.з. Антон Ганчев: „...За успешния човек е от значение да цени своите успехи, да уважава себе си и хората, с които работи и да празнува малките си победи. Не съм от хората, които постоянно мислят за голямата цел, правят и невъзможното да я постигнат на всяка цена. В моята офицерска и преподавателска практика винаги съм се радвал на малките успехи и стъпъла, които изкачвам по пътя си. За момент се обръщам назад и виждам колко много цели и мечти съм постигнал хей така, спокойно с лекота, без да преча и не за сметка на другите...“

Антон Ганчев е женен и има две дъщери - омъжени. Щастлив дяго е на пет внучета.

## **НЕПРЕХОДНА ОБИЧ И ДЪЛБОКА БЛАГОДАРНОСТ ЛЕЙТЕНАНТ ИНЖ. ГЕОРГИ СТАЙКОВСКИ**



*Курсант – сержант Георги Стайковски*

О.р. лейтенант магистър инж. Георги Стайковски, възпитаник на ВВТУ „Тодор Каблешков“ – София, курсант от 71-ви випуск, специалност „СОТС“ – висш курс.

През 1993 година, кандидатствах и есента на същата година бях приет за обучение, като курсант по специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ – висш курс, от класно отделение № 1511, във Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ – София. В първите години от обучението ми, командир на взвод беше старши лейтенант Венцислав Трифонов, командир на рота – капитан Антоан Танев /първоначално 6-та, а след преномериране през 1994 г. – 4-та рота/ и командир на курсантския батальон/ първоначално 5-ти, а през 1994 г. 1-ви батальон/ – подполковник инж. Иван Гълъбов. Това бяха запомнящи се, ярки, дейни и всеотдайни офицери и командири, хора на делото! В началото на обучението ми ВРИД началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“ беше полковник инж. Тодор Соколов, а началник на щаба – полковник инж. Любомир Тошков.

В нова обстановка, далеч от дома, в големия град, в качествено нова среда, сред и с нови хора, с трудности и лишения, с притеснения и опасения, но твърдо решил, че ще се справя, ще издържа, ще се боря и ще сбъдна мечтата си! И полека-лека, с преодоляване на първите и следващите трудности и препятствия, започвах „да набираш позиции“, можеш да „возиш“ по-голям товар, да вярваш в собствените налични, развивани и усъвършенствани сили и възможности, в тези на колегите-курсанти и колектива и в това, че си на прав път и че, той – „пътят е труден, но славен!“.

И скоро, около месец, на 2 октомври 1993 г., на централния плац на училището, отекна тържествено рапорта: „Випуск 71-ви на Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ положи военна клетва!“ Тогава /а вярвам и сега/, военния ритуал по тържественото полагане на свещената военна клетва от младите курсанти е празник за обучаемите, за техните родители, роднини и приятели, стекли се от всички кътчета, краища и региони на миламата ни Родина, за командно-преподавателския състав и за цялото наше ВВТУ, увенчаващ положените труд, усилия и старание от младите „каблешковци“, по пътя към възмъжаването им.

Плацът бе изпълнен до краен предел от красивия параден строй на курсантите, както и от множеството техни родители, братя, сестри, други роднини и приятели. И ние, младите тогава защитници на Родината, със стройна строева крачка, преминаваме под националния флаг, целуваме с тръпнеци устни коприната му, произнасяме с все сили, оставайки почти без дъх, святото и съдбовно „Заклех се!“. Незабравими, умилителни, сърцераздирателни сцени – майки и бащи, баби и дядовци, плачат със сълзи от умиление и гордост за порасналите, възмъжали свои деца и внуци, вярна опора, защитници на Род, Нация, Родина, на майка България!



Със знаменния взвод – първият от дясно на ляво е курсант – сержант Георги Стайковски

Под звуците на стария български боен церемониален марш „Весели в боя“, изпълняван от училищния щатен военен духов оркестър и заслужените аплодисменти на гостите и публиката, напето, устремно и стегнато преминават една след друга парадните курсантски роти, по пътя на възмъжаването ни, ние довчерашните голобради юноши „бледни“! Като един от участниците, тогава „млад“ курсант, аз добре си спомням този паметен ден. Беше прекрасен, чудесен топъл, почти слънчев есенен ден със свежа, ведра утрин... Незабравими за цял живот мигове за младите курсанти и за техните родители!

Курсантската униформа ни правеше добре разпознаваема, открояваше ни в обществото и беше повод за гордост и за принадлежност на ВВТУ. Тя също така и задължаваше! Особено в столицата София, където бяхме „лицето“ на Въоръжените ни сили пред гражданството. Трябва да се има в предвид, че останалите висши военни училища бяха дислоцирани в отдалечени градове в страната – Велико Търново, Варна, Шумен и Долна Митрополия. Сещам се за девиза, който съм запомнил от полковник инж. Димитър Живков, тогава заместник-началник на ВВТУ: „Униформата е красива, когато се носи по форма!“

Някак си неусетно, но вълнуващо, изминаха в интензивни учение, практика, изпити, наряди, караули, лагер напрегнатите почти пет години обучение. Не е лесно, едновременно да се усвоява техническата професия на теория и практика, да се отбива военната служба, а и да се изграждаш като бъдещ офицер и завършена личност. Но така се калявахме да бъдем организирани, дисциплинирани и волеви, възможно най-готови за бъдещите „битки“ /и дай Боже успехи и победи/ в живота.

По наше време, при допуснати само две двойки по изпитните дисциплини в сесия, директно те освобождаваха от училището и изпращаха във военните поделения на ВМТ да отбиеш остатъка от



наборната военна служба. Не така стоеше въпросът в цивилните ВУЗ-ове при получаване на слаби оценки. Там режима беше по-либерален. Допускаха се т.н. „ликвидационни сесии“, може да учиш по-горен курс без да си взел изпит от по-долен, не е задължително да посещаваш лекциите и някои от упражненията и пр.

Теоритичното ниво на преподаваните общи, фундаментални, специализирани и специални дисциплини беше високо. Преподаваха ни освен утвърдената, доказана и авторитетна плеяда преподаватели от ВВТУ и „външни“ хонорувани хабилитирани преподаватели от други столични ВУЗ – ВА „Г.С.Раковски“, Военния институт, БАН, Софийския университет „Св. Климент Охридски“, ВМЕИ, ВИАС, ХТИ, МГИ, ВИИ, НИТИЖТ и гр., както и много специалисти от практиката – Министерство на транспорта, Министерство на отбраната, ГЩ на БНА, БДЖ, Главно управление на ВМТ, „Метрополитен“ ЕАД, други проектански, производствени и строителни институти, организации и фирми.

Накратко казано, замисълът за обучение във ВВТУ явно е бил „железен“: „Железницата иска железни кадри!“ Спомням си и един девиз от очерк за полковник Борис Колчев /бивш началник на жп училището, Главен директор на железниците и пристанищата, министър на транспорта/ - „Всеки железничар е войник на своя пост“.

Годините, прекарани в училището бяха много динамични и твърде турбулентни от гледна точка на обществено-политическия живот в страната. Наложих се да „преживеем“ различни политически заблуди, откровена пропаганда, дезинформация, илюзии, „граждански контрол над Въръжените сили“, промени във възгледите за висшето образование, сериозни аспирации към девоенизиране и поглъщане от други ВУЗ-ове на „апетитното“ скъпо наше училище, икономически затруднения, януарски бунтове около Парламента през 1997 год., война в съседна страна – Югославия, югоембарго, хиперинфлация, фалити на банки, организиран бандитизъм и т.н. До голяма степен, благодарение на нашите командири и началници, на командването на ВВТУ, ние, като курсанти, вероятно сме усетили в по-минимална степен трудностите на това време. И то – Училището, благодарение на усилията на известни и неизвестни герои за своето време устоя в тези трудни и критични времена, за да го има днес и за да пребъде!

През по-голямата част от обучението ми в Училището, началник беше полковник инж. Михаил Карамаринов, първи заместник-началник полковник инж. Димитър Живков, началник на щаба – полковник Огнян Тодоров, заместник-началник по тила – полковник Стефан Димитров. Все човечи с главно „Ч“, офицери, специалисти, командири, ръководители – забележителни, достолепни, с достойнство и с чест, професионалисти, пример и еталон за нас и за следовниците! Съхранил съм, с признателност и благодарност, само светли спомени за тях!

„Преживяхме“ и промяната във възгледите за отбранителната

политика на страната, за военната ни стратегия, за организационно-щатни промени, за смяна на устави и други нормативни документи, за нови програми, планове за неутралитет и ориентирани към НАТО, за устрем към Европейския съюз и т.н. Положихме отново клетва и подписахме договори за кадрова военна служба, съгласно влезналия в сила, нов тогава и така дълго лелеян Закон за кадровата военна служба.

Пак по това време, влезе в сила и новия Закон за висшето образование, съгласно който се дипломирахме не като „Инженер“-и, а като „Магистър-инженери“.

Аз съм от поколението, което израсна между две системи ,между минало, което трябваше да отречем, и бъдеще, неясно и мрачно, в което някак трябваше да си намерим място, без приемственост, без правила, без утърпени пътеки, без някой да се вълнува особено ще успеем ли ...

През 1998 година, успешно, като първенец на специалността, в състава на класно отделение № 1551 с взводен командир капитан Даниел Младенов и командир на рота капитан Валентин Митков завърших обучението си в Училището. По общата историческа номерация нашият випуск е 71-ви и се именува скромно „1998-ма“. За отбелязване е, че това беше първото производство на випуск на учебното заведение, което не се състоя по традиция тържествено на централния плац, а на закрито, в салона на кино-театър „Освобождение“ на незабравимия 25 юли 1998 г. Вече твърде осезаемо духаха новите демократични „ветрове на промяната“, всеки ги разбираше и тълкуваше както си искаше, и командваше по пътя си „с добри намерения“ за нещо по-различно.... Придобихме образователно-квалификационна степен „магистър-инженер“ и ни бе присвоено първо офицерско звание „лейтенант-инженер“.

За мен годините, прекарани в обучение в железничарската „Алма Матер“ – Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ ще си останат едни от най-върховите, като усилия и като постижения, като емоции и със сигурност, като създадени приятелства! Бих казал: „Златни години и златни приятели“ .

А нашите за почти петте години, явно и дай Боже, са поне за два живота!

Съвипускниците /курсанти и студентки/ от нашето класно отделение, вече цели 22 години продължаваме да спазваме даденото при завършването обещание, да провеждаме всяка година регулярни срещи по родните места на ротационен принцип. Срещи, които са изключително приятни и вълнуващи. Може би най-вълнуващото и позитивното е, че вместо „личния състав“ да се запазва, дори, по обясними обективни причини и за жалост да намалява, ние установяваме, че напротив – той се увеличава със съпруги, деца, други роднини, приятели, курсанти от други випуски... Надяваме се и вярваме, че скоро на срещите ни ще присъстват и внуци /“Внуци на випуска“/



*Май 2022 г. Георги Стайковски на среща на випуска в гр.София*

Искам още един път да изкажа своите лични, човешки, най-дълбоки признателност и благодарност на колегите – курсанти от нашия и от предшестващи /старши и следващи/ младши випусци, преподаватели, командири и началници за положените усилия да ни изучат, образуват и възпитат в железничарската професия.

С пожелания завинаги и само зелени светофари по житейските и професионални маршрути.

**ЗА ВСЕСТРАННОТО РАЗВИТИЕ И ВЪЗХОД НА ЛЮБИМОТО УЧИЛИЩЕ  
СТАРШИ ЛЕЙТЕНАНТ ИНЖ. РАЙЧО МИХОВ РАЙЧЕВ**



*Старши лейтенант инж. Райчо Райчев*

Райчо Райчев е роден на 20 януари 1956 г. в село Завет/сега град/ в Разградска област. Завършва Техникум по индустриална химия през 1974 год. в град Русе, специалност „Технология на биохимичните процеси и

производства“ с квалификация - среден техник – технолог.

През 1975 г. кандидатства и е приет в Полувисшия железопътен институт в специалността „Експлоатация и ремонт на вагоните“ с квалификация „вагонен техник“. Обучава се заедно с курсантите от 53-ти випуск.

Командир на курсантския взвод през първата година е старши лейтенант Димитър Димитров; на курсантската рота – подполковник Стоянов; командир на трети курсантски батальон е полковник Печо Иванов Дечев, а негов заместник е капитан Стефан Петков. Старшина на курсантската рота, в която служи и се обучава курсант Райчев е старшина Иван Цончев.

През месец септември 1976 г. командирът на взвода старши лейтенант Димитър Димитров е повишен в чин капитан и е приет във Военна академия „Г.С.Раковски“ в София. В периода до 1978 г., като командири на курсантския взвод са назначени няколко младши офицери. Последният командир на курсантския взвод в периода от месец февруари 1977 г. до випускния акт през 1978 г. е лейтенант Румен Гешев.



1978 год. Курсант - сержант Райчо Райчев

Приключва обучението си с отличен успех, назначен е на действителна военна служба и произведен в офицерско звание – младши лейтенант. Поверен му е курсантски взвод в 3-ти курсантски батальон. Както и по време на курсантските години, командир на курсантската рота е подполковник Стоянов; на курсантския батальон – полковник Печо Иванов Дечев, а негов заместник е капитан Стефан Петков. Старшина на курсантската рота е старшина Иван Цончев.

Още с назначаването му за командир на курсантски взвод младши лейтенант Райчо Райчев е командирован в гр. Ихтиман, където е разположен полски лагер на курсантите втори курс от Института, които оказват помощ на Войските на Министерството на транспорта в строежа на автомагистрала „Тракия“. Командир на лагера на курсантите е подполковник Бено Милев.

В началото на учебната 1978 година командирът на курсантската рота подполковник Стоянов излиза в пенсия и ротата е разделена на две. Младши лейтенант Райчо Райчев е назначен за командир на 312 класно отделение с командир на ротата капитан Борислав Игнатов.

През 1980 г. лейтенант Райчо Райчев е назначен за командир на взвод /311 класно отделение/ в курсантската рота с командир капитан Миронов.



*Септември 1981 год. На военния лагер в Ихтиман с 311-то класно отделение*

На 1 април 1982 година лейтенант Райчо Райчев се деволюционира и продължава работа във ВРД „Надежда“ като ревизор вагони на Централна гара София. От 1988 -1990 год. е ревизор вагони в отделение 58280 – Казичене.

През периода 1990-2018 год. продължава образованието си и завършва:

- ВНВТУ „Тодор Каблешков“ през 1990 год. специалност „Железопътна техника – вагони“ с квалификация „инженер – оператор в транспорта“;
- Национален учебен център по информатика през 1991 год. в София – модул по поддържане на 16 разрядни персонални компютри с правоспособност за поддръжка и ремонт;
- ВТУ „Тодор Каблешков“ през 2001 год. образователна квалификационна степен „Магистър“ по специалност „Железопътна техника“ с квалификация „машинен инженер“;
- ВТУ „Тодор Каблешков“ през 2018 год. магистърска програма по специалност „Мрежова и информационна сигурност“.

От 4 февруари 1991 год. работи във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ в Учебен електронно-изчислителен център като технолог по поддръжка на ЕИМ, завеждащ работилница, техник по експлоатацията и от

2020 год. - инженер хардуер към Единен център за информационно и телекомуникационно обслужване във ВТУ „Тодор Каблешков“.



2018 год. Професор Георги Павлов връчва дипломата на инж.Райчо Райчев за втора магистратура.



2018 г. С председателя на Клуба на ОСЗР в София о.р. майор Иван Омайски

**СПИСЪК  
НА ОФИЦЕРСКИЯ И СЕРЖАНТСКИЯ СЪСТАВ  
НА ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“- 1994 г.**

1. Полковник инж. Михаил Христов Карамаринов - Началник на ВВТУ
2. Полковник инж. Димитър Трифонов Живков - Първи заместник - началник
3. Подполковник Огнян Бориславов Тодоров - Началник щаб
4. Майор Янчо Иванов Янчев - Комендант
5. Подполковник Динко Панчев Панчев - Началник на отдел
6. Старшина Жана Троянова Цонева - Старши писар
7. Старши сержант Антоанета Н. Григорова - Старши писар
8. Майор Кирил Петров Трифонов - Началник на отделение „Мобилизационно-окомплектовачно“
9. Старши сержант Ирина Аспарухова Цветанова - Старши писар
10. Старшина Иван Веселинов Сотиров - Началник склад артилерийско въоръжение
11. Старшина Даниел Вутев Давидов - Завеждащ склад инженерно имущество
12. Подполковник Боян Георгиев Русков - Началник химическа служба и главен асистент
13. Старши сержант Иван Михайлов Камбуров - завеждащ склад химическо имущество
14. Старши сержант Йордан М. Божилор - завеждащ склад
15. Подполковник Румен Цветанов Гешев - Началник на отдел кадри
16. Старши лейтенант Найден Н. Найденов - Началник на отделение кадри
17. Майор Неделчо Андонов Ковачев - Началник на служба „ИВО“
18. Капитан Недко Иванов Иванов - Слушател във ВА „Г.С.Раковски“

19. Капитан Митко Димитров Ставрев - Слушател във ВА „Г.С.Раковски“

20. Капитан Иван Асенов Томов - Слушател във ВА „Г.С.Раковски“

**ПЪРВИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН - 5 ГОДИШЕН КУРС  
СПЕЦИАЛНОСТИ:**

- ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА;
- ТЕХНОЛОГИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ;
- ТРАНСПОРТНО СТРОИТЕЛСТВО;
- СЪОБЩИТЕЛНА ТЕХНИКА И СИСТЕМИ;
- ПЪТНО ТРАНСПОРТНИ И СТРОИТЕЛНИ МАШИНИ

1. Подполковник Иван Златков Гълъбов - Командир на батальон

2. Подполковник Румелин Ангелов Виденов - Заместник командир на батальон

3. Капитан Симеон Марков Пейчев - Командир на курсантска рота

4. Старши лейтенант Красимир Кирилов Атанасов - Командир на курсантски взвод

5. Старши лейтенант Петър Ненков Чолаков - Командир на курсантски взвод

6. Старшина Веселин Велков Новков - Старшина на курсантска рота

7. Капитан Тихомир Русков Юруков - Командир на курсантска рота

8. Старши лейтенант Атанас Сашев Денев - Командир на курсантски взвод

9. Старши лейтенант Георги Ангелов Нетовски - Командир на курсантски взвод

10. Старши лейтенант Георги А. Татарков - Командир на курсантски взвод

11. Капитан Марио Б. Андреев - Командир на курсантски взвод



12. Старшина Славчо Кирилов Георгиев - Старшина на курсантска рота
13. Майор Симеон Николов Мартинов - Командир на курсантска рота
14. Старши лейтенант Димитър Георгиев Конов - Командир на курсантски взвод
15. Капитан Светослав Данаилов Ковачев - Командир на курсантски взвод
16. Старши лейтенант Божидар Каменов Антонов - Командир на курсантски взвод
17. Старши сержант Димитър Асенов Димитров - Старшина на курсантска рота
18. Старши лейтенант Георги Банков Христов - Командир на курсантски взвод
19. Старши лейтенант Валентин Иванов Стоянов - Командир на курсантски взвод
20. Старши лейтенант Цветан Тодоров Цветков - Командир на курсантски взвод
21. Старши лейтенант Владимир Демирев Гочев - Командир на курсантски взвод
22. Сержант Бисер Григоров Тодоров - Старшина на курсантска рота
23. Капитан Бойко Илиев Кияков - Командир на курсантска рота
24. Старши лейтенант Струмен Кирилов Паунов - Командир на курсантски взвод
25. Старши лейтенант Калин Веселинов Мичев - Командир на курсантски взвод
26. Старши лейтенант Христо Георгиев Драганов - Командир на курсантски взвод
27. Старши лейтенант Георги Василев Младенов - Командир на курсантски взвод
28. Старши лейтенант Орфей Божидаров Константинов - Командир на курсантски взвод
29. Сержант Негю Лъчезаров Алексиев - Старшина на курсантска рота
30. Капитан инж. Антоан Динков Танев - Командир на курсантска рота

31. Лейтенант Валентин Енчов Митков - Командир на курсантски взвод
32. Старши лейтенант Даниел Василев Младенов - Командир на курсантски взвод
33. Старши лейтенант Драгомир Милчев Рагонов - Командир на курсантски взвод
34. Лейтенант Венцислав Г. Трифонов - Командир на курсантски взвод
35. Старшина Мариан Тасев Орловски - Старшина на курсантска рота
36. Капитан Валери Ганчев Лашев - Командир на курсантска рота
37. Старши лейтенант Николай Милчов Коцев - Командир на курсантски взвод
38. Лейтенант Георги Николов Калчев - Командир на курсантски взвод
39. Старши лейтенант Румен Тодоров Цветков - Командир на курсантски взвод
40. Старши лейтенант Драгомир Василев Петков - Командир на курсантски взвод
41. Старшина Васил Живков Василев - Старшина на курсантска рота

**ВТОРИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН  
СПЕЦИАЛНОСТИ:**

- ДИЗЕЛОВИ ЛОКОМОТИВИ;
- ВАГОН-РЕВИЗОРИ.

1. Майор Сандо Милушев Алексов - Командир на батальон
2. Майор Сергей Христов Петров - Заместник-командир на батальон
3. Подполковник Петър Милетиев Петров - Командир на курсантска рота
4. Старши лейтенант Стилиян Петров Лазаров - Командир на курсантски взвод
5. Лейтенант Илиян Йорданов Хинков - Командир на курсантски взвод

6. Капитан Петър Йорданов Шопов - Командир на курсантска рота
7. Старши лейтенант Михаил Любенов Стойчев - Командир на курсантски взвод
8. Лейтенант Николай Стефанов Николов - Командир на курсантски взвод
9. Старшина Данаил Радоев Горанов - Старшина на курсантска рота
10. Майор Исая Георгиев Исаев - Командир на курсантска рота
11. Капитан Николай Иванов Иванов - Командир на курсантски взвод
12. Лейтенант Иван Емилов Иванов - Командир на курсантски взвод
13. Сержант Николай Ценов Христов - Старшина на курсантска рота
14. Капитан Валери Димитров Янакиев - Командир на курсантска рота
15. Старши лейтенант Боян Стоянов Соколов - Командир на курсантски взвод
16. Старшина Иво Димитров Георгиев - Старшина на курсантска рота
17. Подполковник Петьофи Цветков Пешлевски - Командир на курсантска рота
18. Старши лейтенант Любомир Матеев Матеев - Командир на курсантски взвод
19. Лейтенант Георги Томов Усев - Командир на курсантски взвод
20. Капитан Иван Димитров Иванов - Командир на курсантска рота
21. Лейтенант Борислав Борисов Катанов - Командир на курсантски взвод
22. Старши лейтенант Симеон Цветков Русинов - Командир на курсантски взвод
23. Старшина Ивайло Иванчев Гатев - Старшина на курсантска рота

### **ТРЕТИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН**

#### **СПЕЦИАЛНОСТ:**

- ТЕХНОЛОГИЯ И ОРГАНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

1. Майор Любен Николов Бацев - командир на батальон

2. Подполковник Петър Вълков Петров - Командир на курсантска рота
3. Старши лейтенант Ангел Димитров Костадинов - Командир на курсантски взвод
4. Старши лейтенант Димитър Василев Димитров - Командир на курсантски взвод
5. Старшина Николай Петков Митев - Старшина на курсантска рота
6. Подполковник Илко С. Хинев - Командир на курсантска рота
7. Майор Теодор Атанасов Багемов - Командир на курсантски взвод
8. Лейтенант Румен Маринов Иванов - Командир на курсантски взвод
9. Старшина Христо Йорданов Шопов - Старшина на курсантска рота
10. Майор Иван Крумов Михов - Командир на курсантска рота
11. Старши лейтенант Красимир Георгиев Иванов - Командир на курсантски взвод
12. Старши лейтенант Захари К. Захариев - Командир на курсантски взвод
13. Старшина Лазар Ст. Трендафилов - Старшина на курсантска рота
14. Майор Марин Цв. Цветков - Командир на курсантска рота
15. Старши лейтенант Йордан Г. Владин - Командир на курсантски взвод
16. Старши лейтенант Борислав Кирилов Борисов - Командир на курсантски взвод
17. Лейтенант Светлин Илков Живов - Командир на курсантски взвод
18. Старшина Божидар Георгиев Александров - Старшина на курсантска рота
19. Майор Христо Апостолов Генов - Командир на курсантска рота
20. Старши лейтенант Вилиян К. Вълков - Командир на курсантски взвод
21. Лейтенант Бисер Стефанов Добрев - Командир на курсантски взвод
22. Сержант Славчо Димитров Христов - Старшина на курсантска рота

23. Капитан Александър Тенавичаров – Командир на курсантска рота
24. Старши лейтенант Любомир Каменов Колев – Командир на курсантски взвод
25. Старши лейтенант Едуард Ив. Цолов – Командир на курсантски взвод
26. Сержант Илиан Бориславов Миронов – Старшина на курсантска рота

**ЧЕТВЪРТИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН**  
**СПЕЦИАЛНОСТИ:**

- ТРАНСПОРТНО СТРОИТЕЛСТВО;
- СЪОБЩИТЕЛНА ТЕХНИКА И СИСТЕМИ

1. Майор Боздан Драгомиров Симеонов – Командир на батальон
2. Майор Стоянчо Арсенов Каменов – Заместник-командир на батальон
3. Майор Петър Георгиев Русков – Командир на курсантска рота
4. Капитан Иван Колев Колев – Командир на курсантски взвод
5. Лейтенант Кирил Несторов Несторов – Командир на курсантски взвод
6. Старши сержант Цветан Маринов Цветков – Старшина на курсантска рота
7. Майор Румен Владимиров Иванов – Командир на курсантска рота
8. Майор Огнян Йорданов Йотов – Командир на курсантски взвод
9. Старшина Пламен Съботинов Величков – Старшина на курсантска рота
10. Капитан Николай Ал. Гешев – Командир на курсантска рота
11. Лейтенант Йордан Лазаров Гетов – Командир на курсантски взвод
12. Лейтенант Янко Божков Янев – Командир на курсантски взвод

13. Старшина Иван Николов Гелков - Старшина на курсантска рота
14. Старши лейтенант Дойчин С. Сремкин - Командир на курсантска рота
15. Старши лейтенант Йончо Йорданов Макариев - Командир на курсантски взвод
16. Лейтенант Калин Петров Василев - Командир на курсантски взвод
17. Старшина Росен Стефанов Величков - Старшина на курсантска рота
18. Майор Георги Манолов Георгиев - Командир на курсантска рота
19. Лейтенант Стефан Георгиев Димитров - Командир на курсантски взвод
20. Старшина Румен Николов Филипов - Старшина на курсантска рота
21. Майор Пламен Симеонов Стефанов - Командир на курсантска рота
22. Старши лейтенант Венелин С. Сремкин - Командир на курсантски взвод
23. Лейтенант Борислав Георгиев Борисов - Командир на курсантски взвод
24. Старши сержант Алексей М. Паникян - Старшина на курсантска рота

**ПЕТИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЬОН  
СПЕЦИАЛНОСТИ:**

- ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ЛОКОМОТИВИ;
- ПЪТНО ТРАНСПОРТНИ И СТРОИТЕЛНИ МАШИНИ

1. Подполковник Веселин Стоянов Банов – Командир на батальон
2. Майор Кирил Георгиев Ангелски - Заместник-командир на батальон
3. Майор Николай Борисов Велков - Командир на курсантска рота
4. Капитан Петко Стоянов Еленков - Командир на курсантски взвод

5. Старши лейтенант Петър Г. Иванов - Командир на курсантски взвод
6. Старши лейтенант Янислав Радев Якимов - Командир на курсантски взвод
7. Старши лейтенант Иван Кирилов Омайски - Командир на курсантски взвод
8. Старшина Георги Илиев Кияков - Старшина на курсантска рота
9. Майор Сашо Василев Дойчев - Командир на курсантска рота
10. Капитан Румен Г. Илиев - Командир на курсантски взвод
11. Лейтенант Марин Николаев Маринов - Командир на курсантски взвод
12. Старши сержант Иван Кирилов Ставрев - Старшина на курсантска рота
13. Майор Валентин Христов Герзов - Командир на курсантска рота
14. Майор Гаврил Тодоров Баръмов - Командир на курсантски взвод
15. Старши лейтенант Огнян Павлов Манов - Командир на курсантски взвод
16. Лейтенант Крум Василев Цветков - Командир на курсантски взвод
17. Сержант Петър Георгиев Гергинов - Старшина на курсантска рота

### **МЕДИЦИНСКА СЛУЖБА**

1. Подполковник Николай Михайлов Шопов - Началник медицинска служба
2. Старши лейтенант Любомир Ангелов Димитров - Лекар-ординатор
3. Майор Валентин Еленков Раденовски - Лекар - ординатор
4. Подполковник Пандо Борисов Пандов - Зъболекар
5. Старшина Тодор Илиев Иванов - Санитарен инструктор
6. Старшина Георги Георгиев Михайлов - Санитарен инструктор
7. Старши сержант Лилия Цветанова Такева - Санитарен инструктор

8. Старши сержант Цветина Д. Николова - Санитарен инструктор
9. Старшина Елена Тодорова Ценкова Санитарен инструктор-завеждащ аптека

### **СЛУЖБА „ТИЛ“**

1. Полковник Стефан Борисов Димитров – Началник на отдел „ТИЛ“
2. Старшина Тодор Петров Иванов - Снабдител
3. Старшина Борис Георгиев Борисов - Снабдител
4. Старшина Румен Димитров Петров - Снабдител
5. Майор Радостин Ангелов Ангелов –Началник на служба „АВ“, главен асистент
6. Старшина Христо Цветанов Христов –Завеждащ склад „АВ“
7. Капитан Александър Петков Петков – Началник на служба
8. Подполковник Владко Т. Лазаров – Началник на „Автомобилна служба“
9. Старшина Иван Петков Печов - Началник „Контролен технически пункт“
10. Старшина Красимир Петров Царев –Командир на транспортен взвод
11. Старшина Румен Стоянов Андонов –Командир на транспортно отделение
12. Старшина Божидар Младенов Божилов - Командир на транспортно отделение
13. Старши сержант Николай Тодоров Стоянов -Шофьор
14. Старшина Димо Арсов Николов - Шофьор
15. Сержант Георги Иванов Иванов - Шофьор
16. Старши сержант Стефан Василев Венев - Шофьор
17. Старши сержант Божидар Евлогиев Николов - Шофьор
18. Сержант Салвадор Иванов Милков - Шофьор



19. Старши сержант Димитър С. Петрунов – Командир на транспортно отделение
20. Сержант Валентин Рангелов Петров – Шофьор
21. Старши сержант Александър В. Михайлов – Шофьор
22. Старшина Стойно Петров Василев – Началник на автомобилна работилница
23. Старши сержант Димитър Янков Богуров – Старши майстор по авторемонта
24. Старшина Тодор Пейчев Стоянов – Майстор по авторемонта
25. Старши сержант Анзел Иванов Георгиев – Завеждащ склад ГСМ

### **ДОМАКИНСКА РОТА**

1. Майор Стоил Иванов Димов – Командир на домакинска рота
2. Старши сержант Валентин К. Христов – Командир на домакински взвод
3. Старшина Малин Б. Димитров – Старшина на домакинска рота
4. Сержант Красимир Николаев Паунов – Шофьор
5. Сержант Васил Тодоров Гелев – Шофьор

### **ПРОДОВОЛСТВЕНА СЛУЖБА**

1. Подполковник Анзел Михайлов Миронов – Началник на продоволствена служба
2. Майор Иван Стойчев Самоковски – Помощник-началник на прооволствена служба
3. Сержант Красимир Маринов Николов – Завеждащ стол за хранене
4. Старшина Петър Славчев Комитски – Завеждащ стол за хранене
5. Старши сержант Димитър Тенев Казълов – Старши готвач в стол за

хранене

6. Старшина Тома Ангелов Тошев –Завеждащ прогероволствен склад
7. Старшина Георги Иванов Бакларов - Завеждащ прогероволствен склад

### **ВЕЩЕВА СЛУЖБА**

1. Подполковник Григор К. Григоров – Началник на вещева служба
2. Старши сержант Валентин В. Христов - Завеждащ вещеви склад
3. Старшина Дечо Ненчев Стоянов - Завеждащ вещеви склад
4. Старшина Димитър Кирилов Станков – Началник на противопожарна охрана
5. Старшина Дамянчо Асенов Еленков - Завеждащ склад строителни материали
6. Старшина Иван Вельов Червенков - Завеждащ склад строителни материали
7. Сержант Красимир Николаев Джерманов - Завеждащ склад строителни материали

### **КАТЕДРА „ОБЩОВОЙСКОВА И ТАКТИКО-СПЕЦИАЛНА ПОДГОТОВКА“**

1. Подполковник инж. Неделчо Кузманов Неделчев – Началник на катедра
2. Полковник Милчо П. Митов - Главен асистент - преподавател
3. Подполковник инж. Тодор Цветков Лъжански - Главен асистент - преподавател
4. Подполковник Стефан Николов Петринин - Главен асистент - преподавател
5. Подполковник Емил Георгиев Сергиев - Главен асистент - преподавател
6. Полковник Йордан Христов Йорданов – Главен асистент - преподавател

7. Майор Илиян Грозев Ивановски - Главен асистент - преподавател
8. Полковник Ленин Димитров Линков - Главен асистент - преподавател
9. Старши лейтенант Йордан Петров Григоров - Асистент - преподавател
10. Капитан Славчо Борисов Бърдаров - Старши асистент - преподавател
11. Старшина Иван Григоров Иванов - Завеждащ учебен кабинет
12. Капитан Димитър Иванов Акиванов - Старши асистент - преподавател

### **КАТЕДРА „ОБЩЕСТВЕНИ НАУКИ“**

1. Капитан Димитър Пешев Хубчев - Старши асистент - преподавател
2. Подполковник Димитър Русев Гъделев - Старши асистент - преподавател
3. Майор Евстати М. Георгиев - Главен асистент - преподавател
4. Майор Атанас Иванов Николов - Главен асистент - преподавател
5. Майор Светослав Стефанов Газов - Главен асистент - преподавател
6. Майор Антон Дочев Ганчев - Главен асистент - преподавател
7. Капитан Асен Драгомиров Стоянов - Старши асистент - преподавател
8. Старши лейтенант Христо Василев Янков - Старши асистент - преподавател
9. Майор Руско Христов Вълков - Заместник-началник на катедра

### **ОТДЕЛ ПЛАНИРАНЕ**

1. Подполковник Илия Ангелов Илев - Началник отделение „Планиране“
2. Майор Емил Димитров Атанасов - Плановик
3. Подполковник Методи Любенов Дунков - Плановик

4. Майор Асен Крумов Михов - Плановик
5. Подполковник Атанас Бочев Петров - Плановик
6. Подполковник Йордан Славчев Йорданов - Плановик
7. Полковник Иван Георгиев Цанков - Старши помощник в учебния отдел

### **ОТДЕЛ - ОСИГУРЯВАНЕ НА УЧЕБНИЯ ПРОЦЕС**

1. Подполковник Любомир П. Любомиров - Началник отделение „Осигуряване на учебния процес“
2. Майор Георги Йотов Дилов - Старши помощник по осигуряване на учебния процес
3. Старшина Иван Христов Спиридонов - Завеждащ учебен корпус
4. Старшина Иван Ст. Зафиров - Завеждащ учебен корпус
5. Старшина Стойчо Начев Тасев - Завеждащ учебен корпус

### **ОТДЕЛ „ПРОИЗВОДСТВЕНО ОБУЧЕНИЕ“**

1. Полковник Любомир Георгиев Тошков - Началник отдел „Производствено обучение“
2. Подполковник Петър Петров Николов - Старши помощник производствено обучение
3. Подполковник Стефчо Тодоров Мишев - Помощник производствено обучение
4. Полковник Ален Страшимиров Кръстев - Началник отделение „Учебна практика“

## **НАУЧЕН ОТДЕЛ**

1. Полковник Георги Маринов Кокеров – Началник научен отдел
2. Старшина Благой Милушев Колев - Завеждащ учебен корпус
3. Полковник Ботьо Константинов Паспаланов – Старши преподавател по физическа подготовка
4. Майор Марин Герасимов Тончев – Преподавател по физическа подготовка
5. Майор инж. Сергей Димитров Марков – Началник „Учебен изчислителен център“

## **ОРКЕСТЪР**

1. Старши лейтенант Виктор Георгиев Боянов – Диригент на оркестър
2. Старшина Милан Антонов Йордакиев – Старшина на оркестър
3. Старшина Петко Н. Найденов – Оркестрант
4. Старшина Ивайло Тодоров Симеонов – Оркестрант
5. Старшина Сашко Манолов Радев – Оркестрант
6. Старшина Димитър Стоянов Стоянов – Оркестрант
7. Сержант Горан Георгиев Ташев – Оркестрант
8. Сержант Димитър Василев Иванов – Оркестрант
9. Старшина Ангел Патъов Кърпаров – Оркестрант
10. Старшина Любчо Славчев Арсов – Оркестрант
11. Старшина Любомир Георгиев Русинов – Оркестрант
12. Старшина Васил Еленков Величков – Оркестрант
13. Старшина Климент Костадинов – Оркестрант
14. Старшина Пламен Георгиев Данов – Оркестрант

15. Старши сержант Анчо Мутков Николов - Оркестрант
16. Старшина Красимир Минчев Минчев - Оркестрант
17. Сержант Иван Милчов Иванов - Оркестрант
18. Старши сержант Михайл Кост. Стоянов - Оркестрант
19. Старшина Валентин Илиев Георгиев - Оркестрант
20. Старшина Данаил Монов Танков - Оркестрант
21. Старшина Минко Енчев Крокев - Оркестрант
22. Старши сержант Цветомир Кирилов Маринов - Оркестрант
23. Старши сержант Георги Василев Георгиев - Оркестрант
24. Старшина Михаил Кирилов Бачев - Оркестрант
25. Старши сержант Радослав Николов Колев - Оркестрант

ЗАБЕЛЕЖКА: Данните са предоставени от о.з.полковник инж. Румен Гешев

**С ДОСТОЙНСТВО, ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ, ЧЕСТНОСТ И ЧУВСТВО ЗА  
СПРАВЕДЛИВОСТ  
ИНЖЕНЕР КИРИЛ ЕРМЕНКОВ НАЙДЕНОВ  
МИНИСТЪР НА ТРАНСПОРТА 1993 – 1994 год.**



Инженер Кирил Ерменков е роден на 28 май 1938 година в град София в семейство на военнослужещ. Баща му фелдфебел Ерменко Славков Найденов е служил в Първи и Шести Софийски пехотен полк, Школата за запасни офицери в Лозенец /София / и като пехотен войник в 25-та Драгоманска дружина. Участва в двете фази на заключителния етап на Втората световна война.



1938 год. Бащата и майката с малкия Кирил

Средното си образование завършва през 1956 г. в 18-то ССУ / бившата 3-та образцова мъжка гимназия/ с пълно отличие. В периода 1957 – 1963 г. завършва висше техническо образование във Висшия машинно-електротехнически институт /ВМЕИ/ на Транспортния факултет със специалност „Подвижен железопътен състав“. Негови преподаватели в института са: професор инж. Александър Атанасов /“Облака“/ - декан на факултета, професор доктор Георги Брадистилов, професор Саздо Иванов /разработил и излъчил от лабораторията в института първото телевизионно предаване в България през 1959 г./, професор Минчо Попов, академик Ангел Балеvски, професор Георги Ангелов и др. известни и уважавани учени.

Преддипломният си стаж във ВМЕИ провежда в Железопътен завод, Локомотивно депо в София и Германската демократична република, а практическия – като помощник – машинист на парен локомотив и дизелова мотриса.

В системата на Министерството на транспорта работи от 1963 до 1994 год.

По разпределение от 1963 до 1975 г. е инженер-изследовател, научен сътрудник I-ва степен в секция „Локомотиви и вагони“ на Научно изследователския институт по транспорта /НИИТ/ към Министерството на транспорта, със седалище в гара Илиянци.

В периода 1975-1990 г. инж. Кирил Ерменков е главен инженер, началник на отдел „Координация на научните изследвания“ и експерт в Министерството на транспорта. През 1979 г. завършва курс следдипломна квалификация – специалност „Икономика на транспорта“ във Висшата школа за следдипломна квалификация към Висшия икономически институт /ВИИ/, София, сега УНСС.

В Министерството на транспорта ръководи проекти и програми за развитие на транспортната система и транспортната инфраструктура. Участва и координира дейността на ТНТМ, научно-изследователските и внедрителските организации в системата на транспорта - /8 научно изследователски института, 4 бази за развитие и внедряване, две водещи проектански организации „Транспроект“, и „Пътнпроект“, Научния център за транспортна кибернетика/ и дейността по стандартизацията, изобретенията и рационализациите /иновациите/ в транспорта. Отговаря за сътрудничеството и съвместната дейност с ВУЗ, които подготвят кадри за транспорта и с Българската академия на науките. В продължение на 11 години е ръководител на Българо-Чехословашката работна група по транспорта /1979-1989 г./.

На 5 февруари 1990 г. е назначен за заместник-министър на транспорта и изпълнява задълженията си в шест български правителства – на Георги Атанасов, Андрей Луканов /две правителства/, Димитър Попов, Филип Димитров и професор Любен Беров /до юни 1993 г./. В този период работи с министрите на транспорта: Трифон Пашов, Веселин Павлов, Атанас Попов, Александър М. Александров и Нейчо Неев.

Като заместник-министър на транспорта отговаря за железопътния и автомобилния транспорт, за специалните дейности по подготовката на видовете транспорт за работа в кризисни ситуации и научно-техническата политика. Член е на Междуведомствени комисии за енергетика и енергийни ресурси, за защита на населението от бедствия и аварии и на Комисията за безопасност на движението по пътищата.

Представител е на България в работна група 24 „Транспорт“ към Европейския съюз /1991-1993 г./. Ръководител и участник в разработването на „Програма за реструктуриране и приватизация на предприятията от транспорта“ с участието на GTZ /ФРГ/ 1992-1993 г.

Участва активно в откриването на въздушните линии от София до Ню Йорк, Йоханесбург, Лайпциг и Тирана, а през 1991 година - в откриването на първата въздушна линия на БГА „Балкан“ от София до Тел Авив. Посещава Божия гроб и става „хаджия“ с удостоверение от министъра на туризма на Израел и кмета на Ерусалим.

От 24 юни 1993 г. до 17 октомври 1994 г. инж. Кирил Ерменков е министър на транспорта в правителството на професор Любен Беров.

През този период подписва от името на Република България първите финансови споразумения с ЕБВР и ЕИБ по проектите „Усъвършенстване на системата за ръководство на въздушното движение“ /РВД/ и „Рехабилитация на републиканската пътна мрежа „Транспортни пътища - I“.



През март 1994 г. е ръководител на българската делегация, която участва в подготовката и провеждането на Втората общоевропейска конференция на министрите на транспорта /остров Крит, Гърция/ и от името на България подписва т.н. „Критски общоевропейски транспортни коридори“, програма, която е актуална и се изпълнява повече от 20 години.

Под негово ръководство на международно ниво са приети исторически за времето си документи като:

Споразумения в областта на науката и техниката с Германския съюз на инженерите / VDE/, Турската асоциация на инженерите и архитектите / TAUUA /- в Истанбул, Австрийската камара на инженерите и архитектите във Виена и др.;

Меморандум за реализация на коридор № 8, подписан от Италия, Албания, Северна Македония, България и Турция /6 окт.1994 год. /;

Търгове за изграждане на втори мост на река Дунав;

Финансови споразумения и проект на първата Оздравителна програма на Българските държавни железници за основен ремонт на 420 км железен път и рециклиране на 50 бр. пътнически вагони на стойност 170 млн.щатски долари.

От голямо значение е и работата му по хармонизиране на българското транспортно законодателство в съответствие с това на Европейския съюз и подготовката на отрасъл „Транспорт“ за присъединяване към Европейската транспортна система. През септември 1994 г. в Москва, Русия, подписва от името на Република България първите след промените през 1990 г. междуправителствени спогодби между България и Русия в областта на транспорта и с Министерството на пътищата и съобщенията /МПС/, с Македония – за автобусни превози, с ЮАР – за въздушни съобщения и др.

В периодите 1995 – 1997 г. и 2001-2008 г. е Председател на Съвета на директорите и директор на акционерни дружества, свързани с транспортна дейност: „Интеркар 91“, „Рей Холдинг“, „Адванс Интернешънъл Транспорт“ и др.

В периода май 1997 г. до април 2001 г. е народен представител в 38-то Народно събрание от парламентарната група на Евролевицата. Председател е на Комисията по енергетика и енергийни ресурси, активен член, заместник-председател на работни групи и участва в делегации за сътрудничество и приятелство с няколко парламента – на Русия, Румъния, Чехия, Германия, Австрия, Турция, Гърция, Македония и др.



*Народен представител в 38-мо Народно събрание. Инж.Кирил Ерменков / крайният в ляво / със Стефан Савов, Анастасия Мозер, Александър Праматарски и др.*

Големите си възможности като общественик Кирил Ерменков разкрива като Председател на Федерацията на научно-техническите съюзи / ФНТС/ през 1998-2001 г. и като Председател на Научно-техническия съюз по транспорта в периода 1998-2010 г. и до 2017 г. От 2005 г. до 2012 г./три мандата/ е вицепрезидент на Европейската асоциация на инженерите в железопътния транспорт /UEEIV/, със седалище във Франфуркт на Майн, Германия. От 2010 г. е почетен член на Президиума на UEEIV. Инженер Кирил Ерменков е един от първите в България „Европейски железопътен инженер“ /EURAIL-ING/ с утвърден сертификат № BG 013/ 04, издаден на 19 април 2004 год. Избран е за редовен член /академик/ на Международната академия на науките по екология и безопасност /МАНЕБ/, Санкт Петербург с диплома № 04633 от 27 май 2010 год..

За постигнати трудови успехи многократно е награждаван с ордени, медали, грамоти и почетни звания. Удостоен е със званието „Отличник на Министерството на транспорта“, „За принос в техническия прогрес“, „Народен орден на труда“ – златен, „Червено знаме на труда“ /1987 г./ Председател е на Управителния съвет на „Сдружение по безопасност на движението по пътищата“, на Фондация „Европейска София“ и член на УС на Българския енергиен форум /БЕФ/. Носител е на званието „Почетен член на Федерацията на научно-техническите съюзи в България“.

Член е на Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва от бившите ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“ и Клуба на железничаря в София.

Притежава военно звание о.з. капитан от Българската армия.

С Указ № 215/11.06.2008 г. на Президента на Република България Георги Първанов, инж. Кирил Ерменков е награден с орден „За гражданска заслуга“ първа степен „за изключителния му принос за развитие на транспортната система на Република България и нейното хармонизиране и интегриране с европейската транспортна система“.

Орденът му е връчен през април 2009 год. от президента на Република България Росен Плевнелиев.



*Президентът на Република България Росен Плевнелиев връчва на инж. Кирил Ерменков орден „За граждански заслуги – първа степен“*

Инженер Кирил Ерменков има над 80 научни разработки и публикации в страната и чужбина, свързани с развитието на транспорта и енергетиката.

От декември 2014 г. инж. Ерменков, като бивш министър на транспорта, е член на създадения Обществен съвет в подкрепа на българските железници, инициран от ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за съвместно обсъждане проблемите в сектор железопътен транспорт.

Пенсионира се през 2001 г., с трудов стаж повече от 40 години в транспорта.

Участва в редица международни конференции, свързани с развитието на транспорта и енергетиката във – Виена, Берлин, Париж, Москва, Варшава, Букурещ, Страсбург, Анеси /Франция/, Залцбург, Копенхаген, Маракеш /Мароко/, Хамбург, Мюнхен, Прага, Токио, Пхенян и др.

През 1994 год. посреща царицата – майка Йоанна при гостуването ѝ в България. Среща се в София и с Михаил Горбачов.



*31 август 1994 год. Инж. Кирил Ерменков изпраща Царица Йоанна – царицата майка*

Взема участие и в работни и официални срещи с президентите на Република България – д-р Желю Желев, Петър Стоянов, Георги Първанов и Росен Плевнелиев.



*22 май 1997 год. Инж. Кирил Ерменков с президента на Република България Петър Стоянов. В средата е професор Александър Томов*

Бил е активен спортист – футболист, волейболист и лекоатлет във физкултурните дружества „Септември“, ПСК „Левски“, „Славия“ и „Академик“. От 1994 г. е член на борда на ПФК „Локомотив“ – София. Има и много хобита, пее – народни, стари градски, македонски песни и руски романси. Влюбен е в поезията. Отличен рецитатор. Любими поети са му Никола Вапцаров, Христо Смирненски, Александър Пушкин, Иван Вазов, Христо Ботев.

Занимава се с любов с градинарство и зеленчукопроизводство.

Инженер Кирил Ерменков е един от учредителите на Клуба на експертите от транспорта към НТС по транспорта и е активен участник в неговата дейност повече от 10 години.



*Среща на инж. Кирил Ерменков с патриарха на Русия Алексий –втори и посланика на Руската федерация Авдеев*

Член е на Съвета на настоятелите на ВТУ, „Тодор Каблешков“

и дейността му е свързана около 50 год. с ПЖИ, ВВТУ и Висшето транспортно училище. В периода 1975-2021 г. участва активно в научни конференции, откриване на учебните години, военни клетви и випускни актове, в празника на училището, в дейността по ТНТМ и някои структурни и кадрови проблеми .



*Професор доктор инж. икономист Даниела Тодорова- Ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“ и инж- Кирил Ерменков – председател на НТС по транспорта подписват Меморандум за сътрудничество*

Семеен. Съпругата му Юлия е една от първите стюардеси в СО „Балкан“. Дъщеря му – Емилия е филоложка с френски, английски и руски език. До 2012 год. в продължение на 20 години работи като стюардеса в Авиокомпания „Балкан“. Внукът му Стефан завършва висше икономическо образование в Италия.



*11 август 1963 год. Денят на сватбата*

**ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ДОЦЕНТ  
ДОКТОР ИНЖ. СТЕФАН ИВАНОВ БЪЧВАРОВ**



*Генерал-майор доц. г-р Стефан Бъчваров*

Стефан Бъчваров е роден на 9 декември 1942 година в град Варна. Завършва гимназия в родния си град, Софийския университет „Св. Климент Охридски“ – специалност „Изчислителна математика-производствен профил“ и втора специалност „Преподавател по изчислителна математика“.

През 1973 г. е приет на действителна офицерска служба със звание „капитан“ във Войските на Министерството на транспорта.

През 1975 година е назначен за началник на Учебния изчислителен център на ПЖИ „Тодор Каблешков“. В учебното заведение заема и длъжностите: началник катедра „Информатика“; началник на учебния отдел; началник на отдел „Задочно обучение“.

1988 година защитава дисертационен труд и му се присъжда научно-образователно звание „доктор“. През 1990 година е избран за доцент по информатика.

Автор е на два учебника и над 60 научни статии и разработки, някои от които са издадени в САЩ, Австралия, Швейцария и Белгия.

Ръководител е на научни разработки, наградени с три „златни значки“ в движението за ТНТМ.

От 25 март 1992 г. е назначен за ВРИД началник, а от 1 юни същата година – началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“. На 3 март 1993 година е произведен в звание „генерал-майор“.



Генерал Стефан Бъчваров с генерал Михо Михов

На 21 октомври 1993 година е освободен от военна служба и преминава в запаса.

## **ЗА ЖИВОТА И ГОДИНИТЕ В СЛУЖБА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

### **ИНЖ. МИЛЧО АЛЕКСИЕВ ЛАМБРЕВ**



Инж. Милчо Ламбрев е роден на 10 януари 1966 година, в семейството на подполковник Алекси Ламбрев, служил във военно учебно заведение Полувисш железопътен институт.

В периода от септември 1985 г. до юли 1990 г. се обучава във ВВТУ „Тодор Каблешков“ - 63-ти випуск. След завършването му придобива магистърска степен по специалността „Транспортно строителство“. През 2009 година завършва втората си магистратура със специалност „Икономика на транспортната фирма“.

През годините е заемал различни длъжности: технолог по железен път и съоръжения, началник на строителен обект, началник отдел „Технологичен“, контролор по жп съоръжения.

От 1997 г. до 2000 г. последователно заема длъжностите зам.-началник и началник на I-ва ЖП секция - София към НК „БДЖ“. След разделянето на НК „БДЖ“ на две дружества - БДЖ ЕАД и НК „Железопътна инфраструктура“, е назначен за директор на ПЕПЖИ София 1 към НКЖИ, а от април 2003 г. заема длъжността началник отдел „Капитални ремонти“ в НКЖИ.

В периода 2003 г. - 2008 г. е бил последователно: директор на Дирекция „Управление на собствеността“ в „БДЖ“ ЕАД - Централно управление, директор на Дирекция „Управление на собствеността и кадастър“ в НКЖИ - Централно управление, главен инженер в Дирекция „Ремонт и поддържане на железопътната инфраструктура“ към НКЖИ-ЦУ, ръководител отдел в Дирекция „Техническо осигуряване“ в „БДЖ“ ЕАД и главен инженер „Координация и контрол на сградна инфраструктура“ в НКЖИ. 2008 г. - 2009 г. е директор на Железопътна секция София 1 към НКЖИ.

На 20.10.2009 г. инж. Милчо Ламбрев е назначен със заповед на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията за генерален директор на НК „Железопътна инфраструктура“. Поема управлението на държавната компания - най-големият работодател у нас, в труден период за нея. Много нерешени проблеми, тежко финансово състояние, забавени заплати, неизпълнени ангажименти..., но успява, с мъдрост и твърд юмрук, да възстанови баланса и да стабилизира стопанина на над 6500 км железопътни линии, над 300 гари, над 1000 мостови и над 250 тунелни съоръжения. Стартират редица ключови проекти с европейско финансиране, които значително подобряват състоянието на железопътната мрежа на територията на страната.



2010 г. Инж. Милчо Ламбрев и г-н Александър Цветков – министър на транспорта, на откриване на обект „Терминал за комбинирани превози“– гара Драгоман

От първостепенна важност е изпълнението на железопътните инфраструктурни проекти по Транспортните коридори четири и девет. За реализиране на Оперативна програма „Транспорт“ в



периода 2007-2013 г., приоритетно „НКЖИ“ насочва усилията си към изпълнението на инвестиционните проекти:

- Изграждане на „Дунав мост 2“ Видин- Калафат;
- Реконструкция и модернизация на железопътната линия Пловдив – Свиленград;
- Електрификация и реконструкция на жп линията Свиленград – граница Турция с бюджет 40 млн. евро;
- Рехабилитация на железопътната инфраструктура на жп линията Пловдив – Бургас на стойност 165 млн. евро;
- Модернизация на железопътния участък Септември – Пловдив, част от Транс Европейската железопътна мрежа;
- Проектиране и внедряване на системата за планиране и управление на ресурсите в ДП „НКЖИ“;
- Рехабилитация на жп гарите – Централна гара София, Пазарджик, Бургас и гр.

От 1 януари 2013 г. в ДП „НКЖИ“ се въвежда нова организационно-управленска структура. С нея се постига оптимизиране на управленския и административно-обслужващ персонал; реорганизация на звената за техническо и сервизно обслужване; ефективно използване на материалните и човешките ресурси; подобряване на управлението и оптимизиране на разходите и гр.

На 9 май 2013 година при ГКПП „Капитан Андреево“ официално е открит жп участъка Свиленград – граница с Турция.



*Инж. Милчо Ламбрев / в ляво / с част от официалните лица за откриване на обект в жп участък Свиленград – граница с Турция. Първият в дясно е служебният министър – председател Марин Райков*

На откриването присъстват: Марин Райков – служебен министър-

председател, Кристиян Кръстев – министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, инж. Милчо Ламбрев – генерален директор на ДП „НКЖИ“, Чавдар Трендафилов – изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и Михал Шефл – генерален директор на чешката компания „ОХЛ ЖС“.

Участъкът е с дължина 17,8 км, жп съоръжения с 27 водостоци и 35 моста, сред които и този над река Марица, превърнал се в символ на проекта.

На 15 май 2013 година се отбелязват 125 години от учредяването на Българските държавни железници. По този повод Кристиян Кръстев – министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, инж. Милчо Ламбрев, Чавдар Трендафилов – изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, Деян Дънешки – изпълнителен директор на „Български пощи“ ЕАД и бившия заместник-министър на транспорта и генерален директор на БДЖ инж. Йосиф Смилов, валидират юбилейна пощенска марка „125 години Български държавни железници“ и илюстрирован плик в тираж 16 000 бр.

На 14 юни 2013 година официално е открит мост за железопътен и автомобилен транспорт „Дунав мост- 2“ между Видин и Калафат / Румъния/.

На 3 април 2014 година е даден старт на рехабилитацията на Централна жп гара София. Строителството се извърши на два етапа и завършва през 2016 г.

През април 2014 година, построена с финансови средства от ОП „Транспорт“ се открива 20 км отсечка Михайлово – Калояновец.



*Михайлово – Костенец, официално откриване на железопътния участък.*

Присъстват Данаил Папазов – министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, заместник-министрите на транспорта Антон Гинев и Петър Киров, инж. Милчо Ламбрев – генерален директор на ДП „НКЖИ“, Областния управител на Стара Загора – Живка Аладжова и др.

Една година след откриване на „Дунав мост- 2“ на 10 май 2015 година в 12,15 часа потегля първият пътнически влак от Видин до Калафат /гара Голец, Румъния/. Месец по-късно през моста започват да преминават и товарни влакове /първият е от Шопрон Хама, Унгария до Сиднос, Гърция/.

На 28 октомври 2014 година в Букурещ е подписан „Меморандум за разбирателство“ за проучвания и изграждане на други мостови съоръжения над граничната река Дунав. От българска страна подписа си поставя Николина Ангелкова – министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията, а от румънска Ливу Драгнея – заместник-министър председател на регионалното развитие и публичната администрация. Проучванията се извършват в районите на Никопол – Турну Мъгуреле и Силистра – Кълараш.



*Откриване на реконструираната Централна жп гара София*

На 26 април 2016 година премиерът Бойко Борисов, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията - Ивайло Московски, кметът на София - Йорданка Фандъкова и инж. Милчо Ламбрев откриват реконструираната Централна жп гара София.

Международната дейност на инж. Милчо Ламбрев е свързана с участието му в работата на международни организации: Организация за сътрудничество на железопътните администрации /ОСЖД/ със седалище във Варшава, Полша; Международен железничарски съюз /UIC/ със седалище в Париж, Франция и Асоциация на европейските инфраструктурни мениджъри Rail Net Europe.

Инж. Милчо Ламбрев притежава сертификат за европейски железопътен инженер № BG 008/03 на UEEIV, Франкфурт, Германия; Удостоверение за пълна проектантска правоспособност, март 2005 г. на КИИП, София, Камара на инженерите в инвестиционното проектиране.

Член е на сдружение „Клуб на железничаря“, на НТС по транспорта, на

Националното сдружение на инженерите по железен път (НСОИЖП) и Камара на инженерите в инвестиционното проектиране (КИИП).

Семеен е, има гъщеря.

## **С НЕУМОРЕН ДУХ, ЕНЕРГИЯ И СТРЕМЕЖ ЗА ПЪЛНОЦЕНЕН ЖИВОТ ПОЛКОВНИК ИНЖ. ДИМИТЪР ТРИФОНОВ ЖИВКОВ**



Димитър Живков е роден на 30 януари 1944 година в село Дреновец, Видинско.

Средното си образование завършва в техникума по механотехника „Никола Вапцаров“ в гр. Враца. Последователно учи в Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“ – специалност „Автоматика и телемеханика в железопътния транспорт“, Военната академия „Гил и транспорт“ в гр. Санкт Петербург, Русия – специалност „Строителство и възстановяване на железни пътища“ и придобива квалификацията „инженер“. Този красив град, в който среща забележителни хора и до днес, като стара любовница, гали сънищата му.

Служи на различни длъжности в поделения на Железопътни войски и Войските на Министерството на транспорта.

От 1983 до 1994 г. е командир на съединение, старши преподавател в катедра „Инженерни войски“ във ВА „Г.С.Раковски“ и началник на отдел в КВМТ.

През 1994 година е назначен за първи заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“. Длъжността изпълнява до 1997 година, като същевременно преподава в училището по дисциплината „Възстановяване на железните пътища“



Полковник инж. Димитър Живков – първи заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“ /1994-1997 год. /

През 1997 год. полковник инж. Димитър Живков е освободен от длъжност и оставен в разпореждане на министъра на транспорта.

О.з. Димитър Живков е семеен с две дъщери, внук и внучка.



Със съпругата Леда, внучката Анджеела и внука Тома

В книгата си „За него Живота“ о. з. Асен Йосифов споделя:

„Познавам се с човека, офицера и приятеля Димитър Живков от далечната 1973 год.,когато след завръщането му от Военната академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург служихме заедно в Трети железопътен полк в Русе. След това службата ни раздели. През 1975 година той замина за Горна Оряховица, а аз - за София.

Съдбата отново ни събра през 1983 год. във Варна. Живеехме заедно в

един служебен апартамент, далече от семействата ни, които бяха в София и Горна Оряховица. Взаимоотношенията и действията ни се крепяха на взаимно уважение, доброжелателност и непрекъсната подкрепа. И двамата добре осъзнавахме за какво сме назначени за ръководство на това новосформиращо се съединение, за отговорността, която носим и за доверието, което трябва да защитим. През първата година задачите бяха изключително трудни, кадрови и жилищни проблеми, времето кратко, липсваха необходимите материални и финансови ресурси и не на последно място поделенията бяха дислоцирани на голямо разстояние едно от друго. А правителствената задача за ускоряване на железопътното строителство в Североизточна България трудна, отговорна и задължаваща.

На фона на тези и други обстоятелства, трябваше да си вярваме много и не допуснем недоверие и разнобой в служебните и личните отношения. Не мога да твърдя, че всичко е било по „мед и масло“. Имаше спорни въпроси, различни виждания по това кой е най-верния път към успеха. Много от тях решавахме колективно, на военно-стопански съвет, но и вечер, в служебния апартамент, в спокойна обстановка, на „четири очи“.

Защо уважавам и ценя този достоен човек, командир и приятел .

Преминал във военната си кариера от командир на взвод до командир на съединение... И във всичките години, както той сам казва „побеждава себе си...“, винаги държи на офицерската нравственост и чест. Военен „до мозъка на костите“, който носи обаянието на своето време: деятелен, последователен, общителен и сладкодумен, принципен, дисциплиниран, отдаден на военната професия, с много висока професионална подготовка и щабна култура, голям патриот и родолюбец.

Човек на действието. Знае как „да укроти реката“. Притежава изключително важните качества за един човек-упорство, лоялност и отдаденост. Проявява не само издръжливост на психическо и физическо натоварване, а и такт и умение в общуването. Неуморим, динамичен, с неизчерпаеми знания за командир, възпитател и инженер, който винаги се намира в центъра на огъня на големите строителни битки по железопътните магистрали на България.

С много любов, уважение и доброжелателност се отнася към младите офицери. Споделя опита и знанията си с тях и ги вдъхновява да търсят ненадминатото, да виждат „невидимото“, да се стремят да победят на пръв поглед непобедимото.“

Човек – воин на дълга, истински, а не самозван патриот на своята родина, ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“. С всеотдайния си труд променя както себе си, така и облика на строителните обекти, ВВТУ и хората, с които работи. Служебните ни контакти на по – късен етап се превърнаха в семейно приятелство. Семействата ни са близки. Заедно

сме и в трудностите и радостите ....“

Оз.полковник инж. Димитър Живков: „...Радва ме, че имам чудесно семейство ,че съм заобиколен от добри хора. Те ме зареждат по свой различен начин. Благодарен съм, че имам прекрасни колеги и приятели, каращи ме да се чувствам щастлив в тяхната компания. А ме огорчава най-много алчността, която убива много човешки добродетели и прави хората лоши.

Моето разбиране за работата, която ежедневно съм вършил цял живот е - всяко нещо, като знаеш как да го направиш, работиш упорито и професионално всеки ден и го правиш. Това не е геройство, това е просто нормален ритъм на работа, това го постига всеки мъдър и отгаден на нея в ежедневието си човек ...“

Него явно някой отгоре го е потупал по рамото и му е казал : Ще бъдеш себе си и ще вървиш честно само по твоя път, колкото и да е трънлив и неравен. Не се изкушавай от „асфалта“, където ще те качат на лъскав автомобил, ще те напръскат със скъп парфюм, ще има пари, звания, почит и дори слава ,но няма да има уважение и любов...“

Затова и Димитър Живков си остана такъв, пешеходец в родните дебри на живота и железопътния транспорт, не напарфюмиран, но богат с нещо, което не се купува с пари – обичта и уважението на хората.

И в тези бурни години продължава да живее по своя си начин – с голяма любов към родния край и семейството, в терзания за утрешния ден на държавата, но излъчващ доброта и мъдрост, достолепие и достойнство .



7 октомври 1995 г. Полковник инж. Димитър Живков с двете си дъщери Силвия и Цветелина

## „ОСТАВКАТА“ НА ТОДОР КАБЛЕШКОВ

Статията е посветена на 171-та годишнина от рождението на апостола – 13.01.1851 г.



В разгара на борбата за национално освобождение, посред общия възторг от подготовката на Априлското въстание, Тодор Каблешков, председателят на революционния комитет в Копривщица, си подава оставката. Това е другата цена на свободата. Каблешков е трябвало да прецени трезво всичко: с какви морални сили може да се влезе в нея, каква ще бъде истинската цена на победата. Думите напускат успокояващите дозми на разума, на „проверените“ факти в името на истината и свободата.

В „оставката“ е записано:

„1. Понеже повечето от комисарите и работниците си гледат удоволствието, разходите и визитите в това критично време.

2. Понеже всички работи, приемане и изпращане, пощи, пощаджии, Апостоли и Кореспонденции са възложени само на Каблешков.

3. Понеже без да бие някого съвестта, Каблешков трябва сам /да/ противоостоява на противниците на святото предприятие, да убеждава, да кръщава, всичко самичък.

4. Понеже....

5. Понеже....

В заключение Каблешков казва, че дето е болнав и трескав болестта му го не плаши и не кара да се отказва, и причината е просто небрежението на комисарите и работниците. Народът ни е нужен от решителни и способни хора, Каблешков гдето и да отиде ще намери усърден прием и поле за работа и заслуга. Прощавайте приятели и братя, ако някого от Вас съм докачил“

Така завършва тази необикновена „оставка“. Това натрупване на



началното „понеже“, свързано здраво в последователни изречения, казва достатъчно много. То обхваща и затваря в кръг причините и следствията, които заплашват да разрушат и малкото постигнато в едно дело, на което всички са се обрекли доброволно, и Каблешков бърза да го посочи, без да щади и себе си в него.

Върху слабите му плещи е легнала цялата отговорност пред делото на свободата и той – съсипан от болести и грижи – е готов да се присмее и на себе си, и на болестта си, разграничил се толкова категорично и с незагълхнала болка в душата си от бездействието и малодушието, от апатията и готованковщината, без да крие и най-малката част от вината на всички тия комисари и работници, както сам ги нарича, които „си гледат удоволствието, разходките и визитите в това критическо време“.

Това предупреждение, че времето е „скъпо и късо“, тази решителност да се разграничи от „противниците на святото ни предприятие“, тази остра и силна болка от „нехайството и небрежението“ на бъдещите въстаници, са взети като че ли направо от писмата на Левски. Но докато Левски и в най-тежките мигове на умора и несъгласие с „методите“ на самозабравили се дейци, готови да поставят себе си над делото, не е и помислял за подобна „оставка“, запазвайки цялата горда црония на личността си срещу тесногърди славолюбци и заслепени практики, Каблешков, напротив – разграничавайки се категорично от всички тия „комисари и работници“, ни е оставил заедно с един свой толкова личен автопортрет и един неочаквано оргинален документ по българознание. Не намерил достатъчно морална подкрепа в усилието си да тласне напред делото на своя живот, при всеобща апатия и равнодушие, обхванала революционерите на думи, той е превърнал своята „оставка“ и в несъкрушимо обвинение срещу нехайството и бездействието, срещу самодоволството и успокоението, пък и срещу егоизма на търпението и незнанието: „Че ако не е той / Каблешков/, работите не ще да вървят.“

В същото писмо, изпратено до Найден Попстоянов и Георги Бенковски, в което е приложил и своята „оставка“, Каблешков сам е разшифровал истинското и съдържание.

„...Брате Найдене и Г. Г. Бенковски!

Изнурен телестно съвсем, па като гледах и работите да отиват мъртвешки, аз се скапах вече. За да подкарам добре работите, скроих да ги заплаша, че ще си дам оставката и че тръзвам да работя на друго място – провождам ви и оставката.

Бог е дал човеку ум да работи колкото ще – стига да умее...“

Можем да си представим каква е била реакцията на тази предизвикателна...„оставка“. Като малцина творци на историята Каблешков е знаел истинската цена на словото и в този защитен диктат на своята измислена оставка.

Ако прочуто то му „Кърваво писмо“ е дишал оплам и надежда в спасителния зов на бъдещето, тук са си казвали думата и предвидливостта на волята, и суровия скептицизъм на познанието, което не е можело да не държи сметка за реалностите на настоящето, за действителните стойности на започнатото дело.

Треската на недоволството е отминала, стопила се мигом в коравата гуша на Апостола, в ехото на приближаващата буря. Увеличили са се само ядовете, мъките и тревогите пред неизвестността...

И тези „хиляди болести“, без които не може да мине нито една млада революция...

Днес дори за миг не бива да забравяме, че Тодор Каблешков е един от нас, българите. Човек от плът и кръв, с недостатъците и качествата, с мечтите и страданията, с дързостта и съмненията.

Спорил е с побратимите си революционери, презирал е страхливостта на българите, като Левски е мечтаел за държава на равните без оглед на етнос и вяра – истински патриот и националист.

Не бива да се откъсваме от него и неговата саможертва. Да оставяме да потъне в забрава и изчезне неговия човешки облик – обликът на един българин, който вярва, мечтае, бори се и жертва живота си пред олтара на Отечеството.

Неговата сила е тук сред нас.

Иска ми се да вярвам, че народ, който е родил такъв апостол, ще нареди и десетки други.

О.з. Асен Йосифов

### **ПОДПОЛКОВНИК ИНЖ. АНТОАН ДИНКОВ ТАНЕВ**



Антоан Динков Танев е роден на 14 октомври 1962 година в град

София. През 1980 година постъпва на обучение в ПЖИ „Тодор Каблешков“ в специалността „Автоматика и телемеханика в жп транспорт“. Командир на курсантския батальон е майор Стефан Петков, а заместник-капитан-инж. Тодор Тодоров. През 1983 година успешно завършва Института, произведен е в първо офицерско звание „младши лейтенант“ и назначен за командир на курсантски взвод (1983–1989 г.). Многократно е награждаван за отлична офицерска служба и два пъти 1983–1984 и 1987–1988 г. водените от него класни отдели се класират на първо място в училището по успех.

През 1990 година завършва задочно висшия курс на специалността „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ и получава квалификацията - електроинженер

От 1990 година е назначен за командир на курсантска рота и през учебната 1993/1994 г. ръководената от него рота е класирана на първо място в училището по успех.

През 1991 година е приет за редовен слушател във ВА „Г.С.Раковски“. Завършва специалността „Командно-щабен“ през 1993 година и отново е назначен на служба във ВВТУ „Тодор Каблешков“.



1993 г. С колегата Александър Стоилов при завършване на ВА „Г.С.Раковски“

В периода 1994 - 1997 година изпълнява длъжностите: командир на курсантска рота, командир на курсантски батальон, преподавател във военната катедра по „Тактико-специална подготовка“ и помощник-началник на щаба по свръзките във ВВТУ „Тодор Каблешков“.

Антоан Танев активно участва в спортния и културния живот – участник е във футболния отбор и отбора по лека атлетика. През 1988

година с отбора на училището печели първо място в обиколката на град Плевен по случай 3-ти март.

През 1997 година командвания от него курсантски батальон печели първо място в прегледа на художествената самодейност.

От 1998 до 2002 година служи в Главен щаб на ВМТ.

След 2002 година служи в: Транспортна полиция – София – началник на сектор, Дирекция „Жандармерия – София – началник на сектор и Главна дирекция „Национална полиция“ – главен инспектор и началник сектор.

Награден е от министъра на вътрешните работи с Почетен знак на МВР.

Към месец май 2022 година продължава да изпълнява длъжността началник сектор в Главна дирекция „Жандармерия, специални операции и борба с тероризма“.



*Капитан инж. Антоан Танев със сина си Динко през 1992 г.*

**КОМАНДВАНЕ НА ПЪРВИ КУРСАНТСКИ БАТАЛЪОН  
/МАШИНИ СПЕЦИАЛНОСТИ/  
1997 -1998 г.**

1. Майор Антоан Динков Танев – командир на батальон
2. Капитан Йончо Йорданов Макариев – заместник командир на батальон
3. Капитан Красимир Кирилов Атанасов – заместник командир на батальон
4. Майор Иван Димитров Иванов – командир на курсантска рота

5. Капитан Венелин Ст. Сремкин - командир на курсантски взвод
6. Капитан Боян Стоянов Соколов - командир на курсантски взвод
7. Капитан Петър Г. Иванов - командир на курсантски взвод
8. Капитан Иван Кирилов Омайски - командир на курсантски взвод
9. Лейтенант Цветелин Цонев - командир на курсантски взвод
10. Сержант Петър Георгиев Гергинов - старшина на курсантска рота
11. Подп. Гаврил Тодоров Баръмов - командир на курсантска рота
12. Лейтенант Георги Томов Усев - командир на курсантски взвод
13. Лейтенант Крум Василев Цветков - командир на курсантски взвод
14. Лейтенант Кирил Стоянов - командир на курсантски взвод
15. Ст. серж. Иво Димитров Георгиев - старшина на курсантска рота
16. Подп. Стоянчо Арсенов Каменов - командир на курсантска рота
17. Майор Петър Йорданов Шопов - командир на курсантски взвод
18. Ст. лейтенант Марин Николаев Маринов - командир на курсантски взвод
19. Ст. лейтенант Борислав Борисов Катанов - командир на курсантски взвод
20. Ст. серж. Иван Кирилов Ставрев - старшина на курсантска рота

В първи курсантски батальон имаше и други елитни офицери. Един от тях е полковник Ботьо Константинов Паспаланов, роден на 22.12.1946 г.



*Ботьо Паспаланов*

През 1969 г. завършва училището със специалност - Ремонт на дизелови локомотиви. През 1975 г. завършва ВИФ „ Г. Димитров „,

В училището служи като офицер от: 1978 г. до 1980 г. в учебен отдел; от 1980 г. до 1994 г. във Военна катедра - преподавател и началник на Предметно методически комисия по физическа подготовка.

Състезател по баскетбол - майстор на спорта. Пет години е капитан на националния отбор на България.

След 1998 г. батальона е обединен с други и престава да съществува.

О.з. подполковник инж. Антоан Танев

**ГЕНЕРАЛ-МАЙОР ДОЦЕНТ  
ДОКТОР ИНЖ. ТОДОР ЦВЕТКОВ ЛЪЖАНСКИ**



Тодор Лъжански е роден на 5 януари 1949 година в село Врачеш, Ботевградско. Средното си образование завършва в техникум по финна механика и оптика „Ломоносов“ в гр. София, висшето - във ВМЕИ в София - специалност „Механично уредостроене“ и придобива квалификация „машинен инженер“, НШЗО „Христо Ботев“, Плевен и ВА „Г.С.Раковски“, София. Като офицер завършва командно-щабен оперативно-тактически курс във ВА. Защищава докторат през 1986 г. и през 1995 година е избран за доцент по „Подвижен железопътен състав и теглителна сила на влаковете“.

През 1975 година е произведен в офицерско звание /старши лейтенант/ и е назначен за командир на курсантски взвод. Офицерската му служба преминава само в транспортното училище. Заемал е длъжностите: командир на курсантски взвод; „плановик и методист“ в учебния отдел; старши преподавател /главен асистент/ в катедра „Общовойскова и

тактико-специална подготовка“; началник на катедра „Общовойскава и тактико-специална подготовка“ и началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“ – от 25 юли 1997 г. Автор е на учебни пособия и има над 40 научни публикации.



*Военна клетва - випуск 77-ми*

## **ВОЕННА КЛЕТВА И ПРОИЗВОДСТВО НА ВИПУСКИТЕ В ПЖИ И ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ /1962-1997/**

### **40-ти Випуск**

Военна клетва – 30 ноември 1962 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 26 август 1965 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

### **41-ви Випуск**

Военна клетва – 3 ноември 1963 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 28 август 1966 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

### **42-ри Випуск**

Военна клетва – 26 октомври 1964 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 23 август 1967 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

### **43-ти Випуск**

Военна клетва – 24 октомври 1965 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 18 август 1968 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

#### **44-ти Вупуск**

Военна клетва – 30 октомври 1966 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 28 юли 1969 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

#### **45-ти Вупуск**

Военна клетва – 29 октомври 1967 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 26 август 1970 г.; град Копривщица

#### **46-ти Вупуск**

Военна клетва – 27 октомври 1968 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 25 юли 1971 г.; връх „Бузлуджа“



*27 Октомври 1968 год. Военна клетва. В дясно на курсантския строй са офицерите – майор Русев – командир на рота, младши лейтенантите Методи Георгиев и Димо Димов – командири на взводове*

#### **47-ти Вупуск**

Военна клетва – 26 октомври 1969 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 29 юли 1972 г.; град София

#### **48-ти Вупуск**

Военна клетва – 25 октомври 1970 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 28 август 1973 г.; град Септември

#### **49-ти Вупуск**

Военна клетва – 24 октомври 1971 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 1 август 1974 г.; град София





11 октомври 2014 год. Централна жп гара София. Среца на 117 /123/ 133- то / класно отделение на 49 – ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“ /локомотивни машинисти на дизели и електровози/ с командир на взвод младши лейтенант Софрон Софронов

### **50-ти Випуск**

Военна клетва – 11 ноември 1972 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 30 юли 1975 г.; град София



Пред официалните лица преминава детски курсантски блок

### **51-ви Випуск**

Военна клетва – 21 октомври 1973 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 30 юли 1976 г.; град Белово

### **52-ри Випуск**

Военна клетва – 27 октомври 1974 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 23 юли 1977 г.; връх „Столетов“

### **53-ти Випуск**

Военна клетва – 26 октомври 1975 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“  
Производство – акт на випуска – м. юли 1978 г.; град Ботевград

#### **54-ти Випуск**

Военна клетва – 23 октомври 1976 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“  
Производство – акт на випуска – 14 юни 1979 г.; град Баня

#### **55-ти Випуск**

Военна клетва – 29 октомври 1977 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“  
Производство – акт на випуска – 14 юни 1980 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

#### **56-ти Випуск**

Военна клетва – 21 октомври 1978 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“  
Производство – акт на випуска – 16 юни 1981 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

#### **57-ти Випуск**

Военна клетва – 27 октомври 1979 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“  
Производство – акт на випуска – 12 юни 1982 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“

#### **58-ти Випуск**

Военна клетва – 19 октомври 1980 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“  
Производство – акт на випуска – 16 юни 1983 г.; района на ПЖИ „Тодор Каблешков“



*Бащина заръка*

#### **59-ти Випуск**

Военна клетва – 31 октомври 1981 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 16 юни 1984 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **60-ти Випуск**

Военна клетва – 31 октомври 1982 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 16 юни 1985 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“



*Полковник доктор Иван Ников – заместник-началник щаб на ВМТ връчва дипломите на випускниците. На снимката са още капитан инж. Неделчо Неделчев и капитан инж. Сандо Алексов /*

### **61-ви Випуск**

Военна клетва – 22 октомври 1983 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска – 23 август 1986 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **62-ри Випуск**

Военна клетва – 27 октомври 1984 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 22 август 1987 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 19 август 1989 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **63-ти Випуск**

Военна клетва – 26 октомври 1985 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 20 юни 1988 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 18 август 1990 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **64-ти Випуск**

Военна клетва – 25 октомври 1986 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 19 август 1989 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 17 август 1991 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **65-ти Випуск**

Военна клетва – 17 октомври 1987 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 18 август 1990 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 15 август 1992 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“



*17 октомври 1987 г. Военна клетва на 65-ти випуск*

### **66-ти Випуск**

Военна клетва – 22 октомври 1988 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 17 август 1991 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 14 август 1993г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **67-ти Випуск**

Военна клетва – 21 октомври 1989 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 15 август 1992 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 30 юли 1994 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

## **68-ми Випуск**

Военна клетва – 5 октомври 1990 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 14 август 1993 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 27 юли 1995 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“



*Министърът на транспорта инж. Кирил Ерменков връчва дипломите на курсанти – отличници от випуск полувисш курс*

## **69-ти Випуск**

Военна клетва – 28 септември 1991 г. района на ВВТУ „Тодор Каблешков“



*Военна клетва на 69-ти випуск. Начело на курсантския строй е полковник инж. Иван Цанков*

Производство – акт на випуска полувисш курс – 30 август 1994 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 3 август 1996 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“



Август 1996 г. Випусков акт на висшия курс – 69-ти випуск. Полковник инж. Неделчо Неделчев и подполковниците инж. Методи Дунков и Петър Петров

### **70-ти Випуск**

Военна клетва – 3 октомври 1992 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 29 юли 1995 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 2 август 1997г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **71-ви Випуск**

Военна клетва – 2 октомври 1993 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“



Военна клетва на курсантите от 71-ви випуск. Блоковете води полковник Любомир Тошков

Производство – акт на випуска полувисш курс – 3 август 1996 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс на ВВТУ -25 юли 1998 г. Синдикален дом на транспортните работници в България /Кино „Освобождение“-София/

### **72-ри Вуныск**

Военна клетва – 1 октомври 1994 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 2 август 1997 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 1999 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **73-ти Вуныск**

Военна клетва – 7 октомври 1995 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“



*7 октомври 1995 год. Курсантите от 73-ти випуск от 2-ри курсантски батальон, положили военна клетва с офицери от батальона*

Производство – акт на випуска полувисш курс – 1998 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Акт на випуска висш курс – 2000 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **74-ти Вуныск**

Военна клетва – 5 октомври 1996 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 1999 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

### **75-ти Вуныск**

Военна клетва – октомври 1997 г.; района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

Производство – акт на випуска полувисш курс – 2000 год. района на ВВТУ „Тодор Каблешков“

**МЪДРОСТ И ДОБРОТА**  
**ПОЛКОВНИК МЕД. ДОКТОР ОГНЯН СТОИЛОВ КЮЛУМОВ**



Огнян Кюлумов е роден на 16 ноември 1945 година в с. Ярлово, Самоковско. Средното си образование завършва в гимназия в гр. Самоков, а висшето във Висш медицински институт в гр. София.

През 1990 година е назначен за началник на „Медицинска служба“ във ВВТУ „Тодор Каблешков“.

1991 година е преведен на служба във Войските на Министерството на транспорта на длъжност началник отдел „Медицински“.

**ЕДНО ПЪТУВАНЕ ПРЕЗ ВРЕМЕТО – С БЛАГОДАРНОСТ И ЛЮБОВ КЪМ**  
**ТРАНСПОРТНАТА „АЛМА-МАТЕР“**



*Професор доктор инж. Димитър Живков Димитров*

Роден съм в малкото китно селце Крушето, близо до старопрестолния град Велико Търново. Там моите родители са отседнали временно, идвайки от Русенска околия, понеже баща ми беше машинист на парен локомотив .



Няколко години по-късно сме се преселили в град Горна Оряховица, където съм учил до завършване на средното си образование.

Спомням си в предучилищна възраст имаше едно влакче, което стоеше заключено в шкафа на класната стая, дадоха ми го един единствен път – на моя седми рожден ден. Помня, че го държах и бях радостен, влакчето най-после беше у мен.



*На моя седми рожден ден*

Винаги съм искал да стана машинист като татко, често го молах да ме вземе със себе си. Той, разбира се, ми отказваше с мотива, че там не е за деца, работата му е сериозна, отговаря за живота и здравето на стотици хора.

Моят баща беше известен със сериозното отношение към работата си, беше строг и взискателен към себе си, към колегите и най-вече към стажантите, които идваха на практическо обучение, за да научат занаята. Известен беше с това, че ги полива с вода нощем ако заспят по време на пътуване – не бива да се спи когато караш влака. Той беше строг и справедлив, но също така благ и човечен. Неговите стажанти получаваха своя последен урок – в професията си да са отговорни и взискателни първо към себе си, а после и към другите. Чувал съм за него: „Бай Живко ли кара влака? Значи трябва да правим всичко по правилата!“ Една вечер той ми каза: „Сине, ако искаш да дойдеш утре с мен, трябва да станеш много рано...“. Не можах да заспя от вълнение цяла нощ, аз го събудих... Всичко беше толкова вълшебно в моите очи, огромната мощ на дизеловия локомотив се командваше от едно малко полу кормило, наречено контролер, за малко и аз карах влака, а той ме наставляваше бащински.

Ние живеехме близо до една църква от 13 век – „Св. Атанасий“. В двора ѝ сме играли като деца, сутрин камбаната често ме събуждаше и не ми даваше да се наспя. Именно тази църква и камбана повлияха по-късно за моето духовно пробуждане и осмисляне на света, но затова ще разкажа по-късно.

Моят път сякаш бе предначертан – завършвам основно и средно образование в родния си град, после Полувисшия железопътен институт /ПЖИ/ в София и накрая – професията на татко. За другите детайли не мислех, не ми бяха интересни, важен беше рефренът „Човекът е човек, когато е на път.“

Продължавайки по хронологическата последователност, през 1984 г. аз попаднах в тогавашното Висше народно военно транспортно училище „Тодор Каблешков“, току що преобразуваното ПЖИ.



*Заклех се!*

Това беше предизвикателство за мен – трябваше да свикна както с военния ред, така и с науките, които изучавах – те бяха новост за мен.

Вече не бях дете, а по-късно бях повлиян и от академичния дух, идващ с новите ми преподаватели, дошли от други висши училища. Например моята катедра, в която и до днес работя, цялата бе прехвърлена при нас от тогавашния Висш машинно-електротехнически институт в София. Мои преподаватели, някои от тях светила в областта си, бяха от Висшия машинно-електротехнически институт, Софийския университет, Висшия икономически институт, Висшия инженерно-строителен институт, Висшия химико-технологичен институт, Военна академия и др. По наше време все още не беше изградена напълно материалната база и специализирани лаборатории, затова ходехме в другите университети да провеждаме занятията си. На практика моето образование бе интеруниверситетско. По-късно материалната база и нужните лаборатории се изградиха при нас, и ние също участвахме в това, а гост-преподавателите преминаха на постоянен щат.

Добре се представяхме на олимпиадите и състезания по математика, физика, механика, съпромат, спорт и др. Много мои колеги се изявяваха и в различни сфери на художествената самодейност, модерни,

народни танци, поезия, изобразително изкуство, а като хора на пагона участвахме в различни общодържавни мероприятия, официални тържества със заря, полагане на венци, културни събития и масови сцени.

Според тогавашните правила след първата година се правеше ново „пресяване“, за да се реши кой продължава за висше образование и кой остава полувисшист. Погрешно съм записал друга специалност първа и ме приеха в профил – „ръководител движение“. Трябваше да продължа да уча още година и тогава да се прехвърля. Аз бях решил да се откажа, защото така се отдалечавам от мечтата си, а и за машинист не беше необходимо да си висшист. Спомням си, че моят баща тогава специално дойде и ми каза: „Сине, продължи напред и не се отказвай! Това е специалността на хората управляващи железницата и ако си достоен ще надминеш мечтите си“. Първоначално вътрешно не исках да се съглася с него, казах му „Добре! Няма да се отказвам, но догодина се връщам към желаната специалност!“ Не се отказах, но и не се върнах, и не съжалявам, че станах „движенец“, а любовта ми към локомотивите не отпадна, премина към новото човешко изобретение – компютрите. Страстно им се посветих и вече много години ги използвам, програмирам, внедрявам в управлението на транспорта, а и в живота. Компютрите наистина са мощен и продуктивен инструмент, помагат на хората, макар и да ги правят донякъде лениви и зависими – ножът има две остриета. Увлечението по компютрите като хоби впоследствие се превърна в моя втора професия и аз завинаги се свързах с този паралелен свят.

Но да се върнем към началото на моето следване. Аз съм възпитаник от първия випуск висшисти и машинни инженери на Висшето транспортно училище. Честно казано това ново начало беше голямо предизвикателство – прохождащото висше образование при нас бе съпътствано с много успехи и трудности. Още тогава имаше сблъсък на няколко вселени: първата, на военния ред, дисциплината и единоначалието; втората, на досегашния модел на учене, бързина и точност на знанията – динамичната система на транспорта изисква адекватни и навременни действия; и третата – академичният дух на инженера, който прави връзката между новите научни открития, техниката и технологиите, внедрявайки ги в практиката. Та тези три вселени за кратко се сблъскаха, после се сработиха, резултатът беше силно положителен и това даде началото на ново инженерно поколение с модерно мислене, с чувството за отговорност и младежки устрем за реализация в живота – годината на моето завършване бе 1989.

За мен после последва кратка кариера в системата на железопътния транспорт. Аз бях разпределен в моя роден град като ръководител по движението, работих и като инженер-технолог на железопътна гара Горна Оряховица, където се докоснах до практиката и видях нещата от гледна точка на железничарския занаят. Имаше и техника от старото немско време, имаше и най-модерни за времето си неща. Аз

разбира, се бях фен на модерните неща, тогава това бе свързано с автоматизацията на процесите. Компютърните специалисти от регионалния информационен център на железопътното управление станаха също мои колеги и приятели. Те бяха големи професионалисти, работеха на „тихия фронт“ – зад екраните, трябваше да създават и внедряват новите информационни системи в транспорта. Да, и в тази среда се чувствах комфортно, с някои от тях още поддържам връзка.

Може би ако не бях се върнал в София, за да правя аспирантура, щях да се включа активно като компютърен специалист или по-скоро като инженер, внедряващ новите технологии в транспорта. Кой знае, можеше и началник да стана. Да, ама не, друго търсех. Отчасти ме влечеше научната и преподавателската работа, отчасти динамиката и предизвикателствата на големия град.

През пролетта на 1990 г. се завърнах като редовен аспирант в моята катедра (тогава се казваше „Технология, организация на железопътния транспорт“). Попаднах от другата страна на бариерата. Моите преподаватели вече бяха мои колеги и приятели. Да, това беше моята среда, процесите и отношенията бяха много динамични и иновативни, всички колеги бяха задружни, помагаша си и макар понякога да имаше творчески спорове, те не прерастаха в непреодолими междуличностни конфликти и затова имаше основна заслуга известният професор Райко Райков, съзателят на катедрата и специалността в България.



*В катедрата*

Често съм чувал фразата „Вие във вашата катедра сте от друго тесто замесени – нямате междуличностни конфликти, нямате битки“. Ами да, сякаш злото нямаше власт в нашите отношения, „бате Райко“, както му казваха, явно бе противник на старото римско клише „Разделяй и владей!“. Грижеше се за хората в катедрата, помагаше им, беше авторитет, всички се обръщаха към него на „вие“ и винаги с титлата „Проф. Райков“. Макар и рядко съм бил свидетел на разгарящ се конфликт, който той пресичаше с думите: „И ти си прав, и ти си прав, но...“, а след това „но“ – дълго обяснение – с аргументи „за“ и „против“, докато накрая „враждуващите“ среди се помиряваха. Бате Райко помагаше и на тези, които, искайки нещо, всъщност му забиваха нож в гърба, на тях им казваше: „Направи го! Ще ти помогна“ – да, доброто обезсилваше злото.

В кариерното си развитие не съм имал особени проблеми. Преминал съм през всички длъжности в катедрата: машинен инженер, старши асистент, главен асистент, доцент, а от няколко години и професор.



*Публичната ми лекция – вече „професор“*

Водил съм много дисциплини, свързани с управлението и с информационните технологии. Стремел съм се да бъда полезен, да помагам на моите колеги и студенти. Дали се справям? Искрено се надявам!

Дълго време упражнявам и моята втора професия – изграждане и управление на компютърни и информационни системи. В началото като експерт, после и като ръководител на Центъра за информационни услуги към ВТУ „Тодор Каблешков“.



*С бивши ръководители на информационния отдел*

Тези системи се развиват много бързо и човек трябва да издържа на „стреса от новото“, постоянно трябва да ги изучава, ако иска да ги използва, да ги проектира и да ги внедрява. Именно най-умните и най-кадърните – „каймакът“ на обществото ги изгражда и развива. В тях се възражда „изкуствен интелект“, който успешно се конкурира с естествения, също тема с много „за“ и „против“. Трябва да сме в крак с времето, но това не трябва да е самоцелно, а ефективно и разумно.

В определен момент обаче осъзнах, че извън материалното и

суетата на земния живот, съществуват и безграничните измерения на духовното и вечното. Сякаш живеех в сън, при мен всичко беше в нормални граници – карьера, семейство, приятели, разочарования и успехи. От всичко имах, на успехите се радвах, с трудностите се борех, а душата ми – тя просто спеше. Тогава заби отново онази камбана от детството, за да ме събуди. Малко лично житейско сътресение ме разклати – не го очаквах. Разбира се, загадох си въпросите, свързани със смисъла на нашето съществуване. Открих отговора, той винаги е бил пред мен и е свързан с нашата духовна същност, свързан е със силата на нашата вяра. Открих, че човекът не е създаден безцелно, за да изчезне безследно.

Впуснах се стремглаво и в тази посока – духовното развитие не е статично, това пътуване е безгранично. Понеже съм академичен кадър, учих и завърших магистратура в Богословския факултет на Софийския университет.



*С диплома по теология*

Направих поклоннически пътувания до Божи гроб в Йерусалим (Израел), манастирите на полуостров Атон (Гърция), наши църкви, манастири и в Рилската света обител. Вече знаех, че духовната ни същност е водеща в нашия живот, човек трябва да се грижи както за физическото си тяло и благоденствие, така и за душата си, даже повече за душата, защото тя ни остава за вечността. Но как да се погрижим за душата? Отговорът е едновременно прост и сложен. Очевидно е, че ако човек прави лоши неща, ще се погуби, дори в материалния свят е така, когато човек не живее здравословно, тялото му боледува и загива. А душата не умира, тя ще бъде оправдана или осъдена за вечността, въпросът е – как можем да я спасим от осъждане? Можем, ако имаме любов към нашия създател, към ближния, към себе си, трябва още да имаме вярата и да благодарим! Нашата църква от хилядолетия знае тези отговори и ни призовава към вечен живот. Духовниците, богословите, философите тълкуват свещените писания за Божия план за света. Науката също потвърждава много от тези истини с факти и доказателства.

Реших да пътувам и с този влак, и естествено отпреди в локомотива.

Като човек прагматик избрах да съм в инициативата за построяване на малък православен параклис на наша територия. Проектът е в ход, средствата се събират, организацията е създадена, хоризонтът е ясен – да посрещнем юбилея, изграждайки този наш малък „кораб на спасението“. Искрено се надявам да успеем, а всичките български светии, на които е посветен храмът, да помогнат, моля ги!

Предстоящият институционален юбилей е време за равностметка и стремеж към нови хоризонти. Нашата професия е трудна и отговорна. Ние помагаме на хората да пътуват и да мечтаят. От нас се иска да им осигурим безопасност и комфорт на пътуването и най-важното да стигнат там където са се запътили. И сега, когато видя някой студент „да гори“ в професията на железничаря, си спомням за детската си мечта. Такъв пламък видях и в очите на бившия италиански посланик, 2-н Стефано Бенацо, който в края на трудовата си кариера беше гост на нашите студенти. Той сподели, че е голям почитател на старинните локомотиви и жп модели. Били бедни и затова родителите му не са му купили играчка-влакче, но следвал детската мечта – станал правоспособен машинист, карал парния локомотив. Такива са железничарите – мечтатели!

И в края на тази история за моята „Алма-матер“ („майка-хранителка“), може би ще ме попитате: – Имаш ли още мечти? Да, имам! Искам да завърша кариерата си, мой ред е да предавам знания и опит на по-младите колеги и студенти. В личен план се моля за здраве и успехи за моето семейство и близките ми. Благодарен съм за живота си и за пътя, който Бог ми е отредил да извървя. Продължавам да пътувам, продължавам да съм Човек.

## **ПЪРВЕНЦИ НА ВИПУСКИ И СПЕЦИАЛНОСТИ ВЪВ ВВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1984 – 1994 г.**

*/Посочена е годината на приемане/*

### **62-ри ВИПУСК – 1984 г.**

#### **ВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Тони Богданов Георгиев – специалност „Погемно-транспортни, пътни и строителни машини“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Ивайло Пенков Стоянов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Николай Иванов Милаковски – специалност „Железопътна техника“; Красимир Петров Дойчев – специалност „Транспортно строителство“ и Иван Стоилов Манчев – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“



Курсанти, отличници от Първият висш курс на училището заедно с командира на батальона полковник Любомир Тошков и командирите на роти майорите Сандо Алексов и Панчо Панчев.

### **ПОЛУВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ** – Стефчо Иванов Кърчев – специалност „Железопътна техника - вагони“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Радослав Ефтимов Шишков – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Антон Нешков Александров – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Марин Василев Михайлов – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Христо Великов Йорданов – специалност „Подземно-транспортни, пътни и строителни машини“; Росен Петров Стефанов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ и Красимир Драганов Иванов – специалност „Транспортно строителство“

### **63-ти ВИПУСК – 1985 г.**

#### **ВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Калин Веселинов Мичев – специалност „Транспортно строителство“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Красимир Лазаров Лалов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Йордан Спасов Спасов – специалност „Подземно-транспортни, пътни и строителни машини“; Александър Йорданов Симеонов – специалност „Железопътна техника“ и Константин Ангелов Рангелов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

### **ПОЛУВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Тихомир Христов Стаменов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“



**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Кирил Григоров Костадинов – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Христо Косев Колев – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Светломир Василев Калчев – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Иван Георгиев Димитров – специалност „Железопътна техника – вагони“; Методи Борисов Пенков – специалност „Транспортно строителство“ и Йончо Йорданов Макариев – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

## **64-ти ВИПУСК – 1986 г.**

### **ВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Борислав Христов Карчев – специалност „Транспортно строителство“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Станимир Асенов Ахчийски – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Георги Николов Калчев – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Иво Ерменков Ерменков – специалност „Железопътна техника“ и Венцислав Георгиев Трифонов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“.

### **ПОЛУВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Васил Димитров Димитров – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ** – Васил Георгиев Лозанов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Димитър Йотов Иванов – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Борислав Пенчев Димитров – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“ ; Илиян Йорданов Ковачев – специалност „Железопътна техника – вагони“; Емил Манев Кънев – специалност „Транспортно строителство“ и Христо Крумов Каменов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“.



*Курсанти обсъждат курсов проект*

## **65-ти ВИПУСК – 1987 г.**

### **ВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Живко Стефанов Тодоров – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Емил Славков Николов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Марин Николов Маринов – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Петър Николов Новкиришки – специалност „Железопътна техника“ и Николай Венциславов Анчев – специалност „Транспортно строителство“

### **ПОЛУВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Преслав Стефанов Петров – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Кирил Атанасов Гавазов – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Делян Колев Будаков – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Валери Христов Николов – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Гроздан Пенчев Звездарски – специалност „Железопътна техника – вагони“; Ганчо Иванов Шекеров – специалност „Транспортно строителство“ и Николай Захариев Канев – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“



*Квалификационен изпит със завършващия випуск*

## **66-ти ВИПУСК – 1988 г.**

### **ВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Роман Христов Христов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Румен Атанасов Савков – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Крум Николов Крумов – специалност „Подемно-транспортни, пътни

и строителни машини“; Тихомир Николов Котов – специалност „Железопътна техника“ о

ПЪРВЕНЕЦ НА СПЕЦИАЛНОСТ – Юри Иванов Тодоров – специалност „Транспортно строителство“

### **ПОЛУВИСШ КУРС**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Ивайло Цветанов Марковски – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Росен Велчев Спасов – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Деян Петров Цонев – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Атанас Петров Маринов – специалност „Железопътна техника – вагони“; Стоян Ангелов Стоянов – специалност „Транспортно строителство“ и Йордан Иванов Цолов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт.“

## **67-ми ВИПУСК – 1989 г.**

### **ВИСШ КУРС**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Валентин Найденов Андреев – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Иван Колев Иванов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“; Атанас Тодоров Стамов – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Светослав Цветанов Иванов – специалност „Железопътна техника“ и Диньо Драгиев Динев – специалност „Транспортно строителство“

### **ПОЛУВИСШ КУРС**

ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА – Атанас Христов Петров – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ: Йордан Рагулов Данев – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Александър Александров Соломахин – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Ганьо Делчев Ганев – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Георги Ивков Дросев – специалност „Железопътна техника – вагони“; Ивелин Гатев Стефанов – специалност „Транспортно строителство“ и Ивайло Василев Ефремов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“



*Защита на дипломна работа*

### **68-ми ВИПУСК – 1990 г.**

#### **ВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Николай Желязков Николаев – специалност „Железопътна техника“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ** – Цветан Весков Генчев – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“; Мирослав Петров Михайлов – специалност „Подземно-транспортни, пътни и строителни машини“; Валентин Иванов Узунов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“ и Владимир Нейков Цветанов – специалност „Транспортно строителство“

#### **ПОЛУВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Илиян Веленов Атанасов – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Бисер Николаев Зафиров – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“; Атанас Михайлов Атанасов – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Тони Илиев Симеонов – специалност „Подземно-транспортни, пътни и строителни машини“; Пламен Василев Пенчев – специалност „Железопътна техника - вагони“; Искрен Маринов Кандъов – специалност „Транспортно строителство“ и Десислав Христов Арабаджиев – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“



*Държавен теоретичен изпит*

### **69-ти ВИПУСК – 1991 г.**

#### **ВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Николай Анчев Николов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Цветомир Иванов Митев – специалност „Железопътна техника“; Любен Миладинов Влахов – специалност „Подземно-транспортни, пътни и строителни машини“; Александър Тодоров Хаджиев – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“ и Илия Дамянов Панов – специалност „Транспортно строителство“

#### **ПОЛУВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Любомир Илиев Дамянов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Стоян Недялков Стоянов – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Станмир Динев Стойчев – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Петър Маринов Станев – специалност „Подземно-транспортни, пътни и строителни машини“; Ивайло Николаев Александров – специалност „Железопътна техника - вагони“; Любомир Иванов Димитров – специалност „Транспортно строителство“ и Красмир Кирилов Мечкарски – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“.



*Отличници, удостоени с държавна стипендия*

## **70-ти ВИПУСК – 1992 г.**

### **ВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Васил Кирилов Дамев – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Красимир Стоянов Стоянов – специалност „Железопътна техника“; Станимир Стефанов Тодоров – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Стилиян Иванов Георгиев – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“ и Найден Димитров Берийски – специалност „Транспортно строителство“.

### **ПОЛУВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Петър Иванов Ганев – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Живко Иванов Георгиев – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Красимир Георгиев Кунчев – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Виктор Венчев Младенов – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Пламен Борисов Първанов – специалност „Железопътна техника – вагони“; Марин Симеонов Джинджев – специалност „Транспортно строителство“ и Николай Атанасов Николаев – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“

## **71-ви ВИПУСК – 1993 г.**

### **ПОЛУВИСШ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Младен Георгиев Василев – специалност „Счетоводство и контрол“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Анатолий Тодоров Атанасов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“; Генко Станов Рахнев – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Огнян Йорданов Николов – специалност „Железопътна техника – електрически локомотиви“; Пламен Златев Йончовски – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Иво Николов Рачев – специалност „Железопътна техника – вагони“; Атанас Димитров Диков – специалност „Транспортно строителство“ и Николай Иванов Андреев – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“



*Смяна на курсантските униформи с железничарски*

### **72-ри ВИПУСК – 1994 г.**

#### **ПОЛУВИСИ КУРС**

**ПЪРВЕНЕЦ НА ВИПУСКА** – Момчил Кръстев Рагулов – специалност „Счетоводство и контрол“

**ПЪРВЕНЦИ НА СПЕЦИАЛНОСТИ:** Красимир Георгиев Зарев – специалност „Железопътна техника – дизелови локомотиви“; Огнян Костадинов Кандиларов – специалност „Железопътна техника – електрически локомотив; Георги Христов Апостолов – специалност „Подемно-транспортни, пътни и строителни машини“; Мартин Миланов Стоянов – специалност „Железопътна техника – вагони“; Христо Любенов Златков – специалност „Транспортно строителство“; Иво Христов Христов – специалност „Съобщителна и осигурителна техника и системи“ и Тихомир Тодоров Трифонов – специалност „Технология и организация на железопътния транспорт“



*1998 год. Отличникът на випуска и първенците на специалности*



1999 год. Началникът на Войските на Министерството на транспорта генерал-майор инж. Йордан Димитров награждава курсантите- първенци на специалности от завършващия випуск

**С ЛЮБОВ И ГРИЖА ЗА ЧОВЕКА**  
**ПОЛКОВНИК МЕД. ДОКТОР НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВ ШОПОВ**



Доктор Николай Шопов е роден на 7 октомври 1947 година в гр. Силистра. Средното си образование завършва в родния си град, а висшето - във Висш медицински институт в гр. Варна. Допълнително придобива медицинска специалност „Организация на военното здравеопазване и военна хигиена“.

През 1991 година е назначен за началник на „Медицинска служба“ във ВВТУ „Тодор Каблешков“.

Поради девоенизиране на службата през 1997 год., е освободен, преминава в запаса и продължава да работи една година в поделението в Казичене. До 2000 год. заема длъжността „Началник на медицински отдел“ в Главно управление на ВМТ.

След девоенизиране на Войските го април 2013 год. работи в отдел,,



Безопасност и контрол“ на ДП „Транспортно строителство и възстановяване“.

Полковник Николай Шопов е единствения доктор във ВМТ, преминал през всички длъжности от лекар на батальон до началник на медицински отдел в Главното управление на Войските.

През октомври 2022 год. ще празнува 75 –годишен юбилей и продължава да е все така енергичен, деен, любознателен, изпълнен с идеи и предложения как те да се реализират.

Фин човек, който трудно би търпял грубостта, лицемерието и фалша в отношенията между хората. Търпелив, спокоен, приветлив, прекрасен събеседник и винаги с грееца на лицето добродушна усмивка. Съхранил у себе си благородството и мъдростта на времето, готов да даде полезен съвет, да изкаже на място своето мнение и тактично да насърчи всекиго.

Наследник на Хипократ, бащата на медицината, синоним на човечност, всеотдайност и висок професионализъм. Оставил следа в сърцата на колеги, курсанти, офицери и др., а и в историята на тази славна професия на хората с бели престилки във ВМТ и ВВТУ „Тодор Каблешков“.



Полковник г-р Николай Шопов с колеги, офицери от ВВТУ „Тодор Каблешков“

## ИНЖЕНЕР КРАСИМИР ХРИСТОВ ПАНУКЧИЙСКИ



Роден е на 7 декември 1974 г. в гр. Рила, Кюстендилска област, в семейство на потомствени железничари. Семейен, с една дъщеря. Основното си образование завършва в гр. Рила, средното – в гр. Стара Загора, а 1996 г. – ВВТУ „Тодор Каблешков“, специалност „Технология и управление на железопътния транспорт.“



*Красимир Панукчийски – курсант от 71 – ви випуск на ВВТУ „Тодор Каблешков“*

През 2012 г. завършва магистърска степен „Икономика на транспортната фирма“ във ВТУ „Тодор Каблешков“ с ръководител на дипломна работа професор доктор инж. икономист Даниела Тодорова, а през 2015 г.- магистърска степен по специалността „Управление на проекти“, под ръководството на професор доктор Т. Размов в същото висше учебно заведение.

Инж. Красимир Панукчийски е генерален директор на Държавно предприятие „Национална компания Железопътна инфраструктура“ от 8 февруари 2017 г. до 5 януари 2022 г. Професионалната му кариера е изцяло свързана с железопътната инфраструктура. През август 2022 год. е назначен за заместник – министър на транспорта.

През годините е заемал следните длъжности: ръководител-движение към Подделение за товарни превози – Бургас, влаков диспечер към НК БДЖ. От 2002 г. до 2007 г. е последователно старши влаков диспечер, завеждащ

сектор „Оперативен“ и заместник-началник отдел „Движение“ към ДП „НКЖИ“. В началото на 2007 г. е назначен за директор на Поделение „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност“- Пловдив, а от ноември 2008 г. е директор на Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“ в Централно управление на ДП НКЖИ. В следващите години професионалният път на инж. Папукчийски продължава в ДП НКЖИ като ръководител отдел „Централно диспечерско ръководство“, ръководител отдел „Експлоатация и гарова дейност“, заместник-ръководител на Звено за управление и изпълнение на проект „Модернизация на железопътен участък Септември-Пловдив“ и ръководител на проект „София-Пловдив“.

В годините на управление като генерален директор на НКЖИ са започнати и завършени множество проекти с европейско и национално финансиране като: гарови комплекси: Подуяне, Искър, Казичене, Карнобат, Стара Загора, Нова Загора, Ямбол и над 100 малки посредни гари и спирки; проектирани гари: Септември, Шумен, Разград и др.; рехабилитирани и модернизирани са участъците Реброво - Своге, Стражица - Славяново, Русе - Каспичан, Христо Даново - Сопот, Карлово -Ботев, гара Синдел, най-дългия тунел Козница и много други.

Стартирано е строителството в участъците София-Септември, с изграждането на най-големият тунел на Балканския полуостров, възел Пловдив, гара Пловдив и пробив под железопътната гара, проекта за сигнализационна телекомуникация GSM-R Пловдив-Бургас, 29надлежавещия участък, София-Воляк-Драгоман, Перник-Радомир, Видин-Медковец, Скутаре-Оризово, Оризово-Михайлово, гара Зимница. Проектирани са участъците: Медковец-Мездра, Радомир-Гюешево-граница с Република Северна Македония, Димитровград-Михайлово, Пловдив-Свиленград-Капъкуле (удвояване на линията). Положено е началото на интермодалните превози през граничен преход Свиленград-Капъкуле към интермодален терминал Пловдив. Изградена е нова система за диспечерско управление в участъка София -Карлово. Стартирани са преговорите с Турските железници за изграждане на втори граничен преход Одрин-Лесово-Елхово. По време на изпитанията на новоизградените участъци инж. Папукчийски, съвместно с неговия екип за първи път „прекръчват“ 200 километрова бариера на територията на България и достигат скорости на движение на изпитателните влакове над 220 км./ч.



Инж.Папукчийски /в дясно/ обсъжда проекта за модернизация на жп възел Пловдив с кмета на града и областния управител.

Инженер Красимир Панукчийски :

„ ... Управлението на безопасността в жп транспорта е сложен и комплексен процес, изискващ цялостен подход при неговото решаване. С внедряването на Европейската система за контрол на влаковете ERTMS/ETCS ще бъде възможно както наблюдаването на подвижния състав, така и динамичното му управление. Целта на тази система е стандартизация на различните видове сигнализация в железопътния транспорт и системите за контрол на скоростта, съществуващи в отделните европейски страни. По този начин се улеснява максимално преминаването от една страна в друга, без изяви на затруднения от технологични и нормативни бази и се повишава сигурността, безопасността, контролът и управлението на влаковете ...“

През 2021 год. стартира изграждането на модерни системи за сигнализация и телекомуникация по жп линията Пловдив-Бургас и най-мощният проект в България – Модернизация на железопътния участък Елин Пелин –Костенец – Септември



Генералният директор на НКЖИ инж. Красимир Панукчийски подписва договора за модернизация на железопътен участък Елин Пелин-Вакарел - ЛОТ 1 от проект „Модернизация на жп участък Елин Пелин-Костенец“.

Участъкът между Елин Пелин и Вакарел е най-тежкия и труден за изпълнение от цялото трасе между София и Пловдив. Неговата дължина е приблизително 20 км и в обхвата му попада най-големият жп тунел в България, с дължина 6.8 км, който се строи по тунелен способ и ще бъде напълно съвместим с изискванията за оперативна съвместимост. Подобно съоръжение не е строено у нас от 50-те години на XX век, когато в периода 1949-1951 г. е построен тунел Козница, свързващ Стара планина и Същинска Средна гора. В целият участък от Елин Пелин до Септември предстоят да се изградят общо 13 тунела, като очакванията са това да се превърне в една от най-красивите железопътни линии в страната. По линия на Механизма за свързване на Европа (МСЕ) са започнати 4 големи инфраструктурни проекта, а именно: „Модернизация на жп участък София-Елин Пелин“, „Модернизация на жп участък Костенец-Септември“, „Развитие на жп възел Пловдив“ и проект „Модернизация на жп участък София-Волуяк“.

През юли 2021 г. завършва рехабилитацията на железопътния участък Копривщица - Стряма и жп гара Копривщица, където се намира най-дългият жп тунел на Балканския полуостров - „Козница“. Той е с дължина 5812 метра и преминава под рида Козница, свързващ Стара планина и Същинска Средна гора. На съоръжението не е правен капитален ремонт от близо 50 години.

През октомври 2021 г. приключва електрификацията на 83-та жп линия Нова Загора - Симеоновград. Поради увеличаването на обема на товарите по направление Русе - Свиленград, както и нуждата от намаляване на време пътуването и обема на вредните емисии, през 2019 г. започва електрификацията на този жп участък. Той преминава през областите Хасково и Сливен и е с обща дължина 63 км и се модернизира по проект „Електрификация на 83-та жп линия Симеоновград - Нова Загора“. С този проект се намаляват вредните емисии, отделяни при обслужването на влакове с дизелови локомотиви.

След електрификацията ѝ, се осигурява конкурентноспособен превоз на товари с железопътен транспорт между Западна Европа, Република Турция и Близкият Изток като се предоставя възможност за привличане на товарите от автомобилния и морския транспорт.

На 15 юни 2021 г. приключва реконструкцията на жп гара Казичене - част от мащабния проект „Реконструкция на гарови комплекси Подуяне, Искър и Казичене“, който се финансира със средства от Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.

На 22 декември 2020 г. приключва и реконструкцията на втората по големина жп гара в София - гара Подуяне, осъществена със съфинансиране от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.



22 декември 2020 г. Приключва реконструкцията на жп гара Подуяне



24 юли 2020 г. Генералният директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“ инж. Красимир Папукчийски подписва договор за модернизация на гаров комплекс Нова Загора

Гара Нова Загора е шестата ключова железопътна гара, обновена по проект, финансиран по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014-2020 г.



Напълно преобразена с европейски средства е и жп гара Карнобат - четвъртият по големина железопътен възел в страната и единствената железопътна връзка между южните и северните части на Източна България.



Подписване на Спогодба по коридор 8 между генералните директори на Албания- г-н Дурмиши, Р България- инж. Красимир Папукчийски и Северна Македония - г-н Локвенец,

На 11 август 2022 година, служебния министър-председател, Гълъб Донеф издава заповед, с която назначава инж. Красими Панукчийски за заместник-министър на транспорта и съобщенията.

**ХРОНОЛОГИЯ НА ПО-ВАЖНИТЕ СЪБИТИЯ  
ОТ ИСТОРИЯТА НА БЪЛГАРСКИТЕ ДЪРЖАВНИ ЖЕЛЕЗНИЦИ  
И ВВТУ „ГОДОР КАБЛЕШКОВ“  
/1866 – 2000 г./**

**1866 ГОДИНА**

- 7 ноември – Въведена е в експлоатация жп линията Русе – Варна, с дължина 223,6 км;

**1873 ГОДИНА**

- Юни – Официално откриване на жп линията Цариград – Одрин – Пловдив – Белово, с дължина 561 км;

**1885 ГОДИНА**

- 4 февруари – Народното събрание приема Закон за железните пътища, съгласно който железницата става държавна собственост;

**1888 ГОДИНА**

- Открива се за международни превози железопътната линия Цариброд – София – Белово, държавата откупува линията Русе – Варна и се учредяват Българските държавни железници;

- Обнародван е княжески Указ № 4 от 1 януари /13 януари/ 1888 г., с който в пионерния полк в Русе е сформирана първата железопътна рота в България;

- Декември – Първите локомотиви поръчани от българското правителство са произведени в Австрия и са наречени с имена на реки: за пътническите влакове – Искър, Марица, Янтра, Струма и на планини, за товарните влакове – Рила, Родопи, Витоша, Люлин, Стара планина, Странджа, Средна гора. Закупени са 58 пътнически триосни и 205 товарни двuosни вагони, произведени в Германия.

**1889 ГОДИНА**

- Заповед № 90/1889 г. на Министерството на войната – към 8-ма железопътна рота се създава военна железопътна школа.

**1900 ГОДИНА**

- 31 май 1900 г. С княжески рескрипт на княз Фердинанд е учреден орган „За военна заслуга“, в знак на „...особено благоволение към храбрата ни армия ..“

**1904 ГОДИНА**

- Заповед №132/1904 г. на Министерството на войната – железопътната рота се трансформира в железопътна дружина, която изпълнява функциите на учебна школа.

### **1906 ГОДИНА**

- Към железопътната дружина /учебната школа/ от учебната 1906/1907 година се създава специален курс.

### **1908 ГОДИНА**

- По държавните железници има 135 локомотива, система,, „Comround“ и „Zwiling“, 5 мотора и 3382 вагона, от които 15 дворцови, 6 служебни, 26 пощенски, 70 фургона, 13 отоплителни и 3064 товарни вагона.

### **1912 ГОДИНА**

- Създадено е Министерството на железниците, пощите и телеграфите.

### **1919 ГОДИНА**

- Заповед № 70/08.02.1919 г. по Военното ведомство. В железопътната бригада с командир полковник инж. Руси Лудозоров в състава на Втора железопътна дружина се открива Военно железопътно училище с командир майор инж. Милевой Бакърджиев. /ЦВА, ф.2563, оп.1,а.е.2, л.539-542 и 547 /. Училището има кратък живот- три месеца.

### **1920 ГОДИНА**

- 25 декември - Българските държавни железници експлоатират общо 2596 км железопътни линии, от които 2212,4 км с нормално междурелсие /1435 мм /,50,7 км теснолинейни /760 мм / и 332,9 км с междурелсие 600 мм .

### **1922 ГОДИНА**

- Царски указ № 16/1922 г. Създава се Държавно железопътно училище към Министерството на железниците, пощите и телеграфите. С отделен царски указ № 60/1922 г. е утвърден закон, приет на 30 ноември 1922 год. от Деветнадесето обикновено народно събрание „...за откриване на телеграфо- пощенско и железопътно училище.“

### **1923 ГОДИНА**

- 5 май. В Държавното железопътно училище е учредено ученическо неутрално въздържателно дружество „Трезвен железничар“, с отговорник Христо Стойков, възпитател в средния отдел.

### **1925 ГОДИНА**

- 6 март 1925 год. На излизане от Народното събрание от наемен убиец е разстрелян Хараламби Стоянов – възпитаник на Железопътната школа, виден синдикален деец.

### **1926 ГОДИНА**

- Октомври 1926 год. Първият випуск на Държавното железопътно училище-80 ученици от средния отдел и 50 от професионалния



завършват курса на обучение.

### **1927 ГОДИНА**

- 16 август - Ученикът от трети курс Д. Ц. Ханджиев написва марш на випуска, който се превръща в марш на училището. Автор на музиката е маестро Георги Атанасов.

### **1928 ГОДИНА**

- Заповед № 10/1928 г. на министъра на войната. Държавното железопътно училище влиза в състава на новосформирания железопътен полк на Българската войска.

- 13 септември - Съгласно заповед номер 22 от 13 септември 1928 год. на министъра на железниците, пощите и телеграфите директорът на училището Милевои Бакърджиев предава длъжността на полковник Илия Сарълиев.

### **1929 ГОДИНА**

- Юли 1929 год. В резултат на тежката икономическа криза командването на полка прекратява приема на ученици в средния и професионалния отдел на училището. От 1929 год. до 1935 год. приемът се осъществява в ограничен размер и през година.

### **1930 ГОДИНА**

- Към 15 май Българските държавни железници експлоатират 2950,6 км железопътни линии, от които 2530 км с нормално междурелсие, 160,9 км теснолинейни / 760 мм/ и 259,7 км /600 мм/- всички на парна тракция.

### **1931 ГОДИНА**

- 1април 1931 год. Техническите части, в състава на които влиза и железопътния полк, формират техническа бригада.

### **1934 ГОДИНА**

- 11 декември - Полковник Борис Борисов Колчев е новият главен директор на железниците и пристанищата.

### **1937 ГОДИНА**

- На 6 май цар Борис III връчва на командира на Железопътния полк полковник Никола Христов бойно знаме номер 68, придружено с грамота и служебна книжка.

- 14 май 1937 год. В железопътното училище се организират учебни курсове за повишаване квалификацията на висш експлоатационен персонал. За началник на курсовете е назначен полковник Борис С. Балтаджиев, който изпълнява тази длъжност до 1943 год.

- От 7 август до 8 октомври 1937 год. в околностите на Попово се провеждат царски маневри, в които участват железопътното училище и една железопътна дружина.

## 1938 ГОДИНА

- 1 януари 1938 год. В железопътния полк с командир полковник Никола Христов е открит военен музей. За негов завеждащ е назначен капитан Никола Хайдутков - командир на възелнейната рота.

## 1939 ГОДИНА

- 30 юли - Пуснат е в експлоатация участъка Якоруга - Белица от теснолинейната жп линия. В участъка Сараньово - Белица първият машинист е цар Борис -трети, който полага изпит за машинист 1-ва степен и получава правото да управлява пътнически влакове.

- 1 септември. Започва Втората световна война.

- 2 декември - Целият вагонен парк на България преди Втората световна война се състои от 11244 вагона за нормално междурелсие и 11135 вагона за теснопътни линии.

## 1941 ГОДИНА

- 1 февруари 1941 год. БДЖ създават военновременно мобилизационно формирование- Железопътни войски на БДЖ

- 1 март 1941 год. Железопътният полк мобилизира военновременните си формирования и развърща Управление Железопътни войски с командир полковник Георги Лекарски. От 26 юни 1941 год. то е на гарнизон в Ксанти.

- С Царски указ № 8/03.03.1941 г. е утвърден Закон за Държавното железопътно училище.

- 19 и 20 април 1941 год. българските войски и части от новосформираното Управление Железопътни войски навлизат във Вардарска Македония, Поморавието и Беломорска Тракия.

## 1942 ГОДИНА

- 16 май 1942 год. На Гарнизонното стрелбище в София е разстрелян редник Петър Йорданов Атларски - войник от тракционната рота на железопътния полк.

## 1944 ГОДИНА

- януари 1944 год. В изпълнение на плана за евакуация железопътният полк напуска столицата и се евакуира: жп училище и учебната част- в Левски, където се организират занятия с първи курс. Втори курс е на стаж по БДЖ. Железопътната дружина -станционната, превозната, тракционната рота и младите войници от втора строителна рота - в Поликрайще. Мостовата рота - в Ресен, а възелнейната рота и щаба на полка -в Бояна.

- 1 юни - В Шестнадесетото правителство на Иван Багрянов за министър на железниците, пощите и телеграфите е назначен о. з.

полковник Борис Колчев – бивш командир на железопътния полк и директор на железопътното училище.

- 9 юни 1944 год. Щабът на войската поставя Железопътни войски под свое командване. Инспекторът на Инженерни войски остава само началник в техническо отношение, както е в армейските инженерни полкове.

- 28 септември 1944 год. Командирът на Железопътните войски при Главното командване полковник Симеон Дейнов е назначен за главен директор на железниците.

### **1945 ГОДИНА**

- Постановление № 3/29.11.1945 г. на Министерския съвет на Народна република България. Държавното железопътно училище е преименувано в Държавно средно железопътно училище и предадено на подчинение на Министерството на железниците, пощите и телеграфите.

### **1946 ГОДИНА**

- 8 септември – Провежда се референдум за ликвидиране на монархията и обявяване на страната за „народна република“. В него участват 91,63 процента от гласоподавателите, а 97,01 процента от бюлетините са действителни и от тях 95,63 процента са за република.

- 15 септември – Двадесет и шестото Обикновено Народно събрание провъзгласява България за народна република.

### **1947 ГОДИНА**

- 1 март –Главно управление на железниците се настанява в сградата на Земеделска банка, на ул. „Иван Вазов“ №3 в София.

- 4 декември - Шестото Велико Народно събрание приема първата конституция на Народна република България .Тя влиза в сила на 6 декември 1947 год. и утвърждава промените след 9 септември 1944 год. и републиканското устройство на страната.

### **1948 ГОДИНА**

- 20 април - Министерският съвет с Постановление № 5 преименува Главната ж. п. работилница в София на Локомотиво –вагонен ремонтен завод „Георги Димитров“.

- 5 септември –В локомотивния завод в София е предаден за експлоатация първия парен локомотив, произведен в България /експл.№ 48.04 /

### **1949 ГОДИНА**

- 5 октомври – Създаден е Научноизследователски институт по транспорта.

## **1950 ГОДИНА**

- Заповед № 52/31.01.1950 г. на министъра на транспорта. Държавното средно железопътно училище е преобразувано в Средно транспортно училище;
- 4 Август -Учредява се Ден на железничаря- през първата неделя на месец август.
- Президиумът на Народното събрание издава Указ № 376 за учредяване на званието „Почетен“ за работниците и служителите от ведомството на Министерството на транспорта.

## **1951 ГОДИНА**

- Заповед № 802/13.12.1951 г. на Министъра на транспорта. Средно транспортно училище е преименувано и девоенизирано в Транспортен техникум. Установена е местостоянка в кв. Слатина, София.

## **1952 ГОДИНА**

- 21 декември -Завършена е и въведена в експлоатация цялата подбалканска линия София – Карлово – Карнобат –Бургас. Това е третата основна артерия в направление изток – запад. При строителството ѝ е пробит и най – дългия тунел Козница – Гълъбец, 6 км.

## **1953 ГОДИНА**

- 20 юни -Открива се железопътен и шосеен мост на р. Дунав, свързващ Русе с Пюргево - /Румъния / с дължина 2224 м .

## **1956 ГОДИНА**

- С Постановление № 242 на Министерския съвет се признава средно специално образование на завършилите от 1926 до 1931 год., бившето ж.п. училище – отдел професионален.

## **1958 ГОДИНА**

- Постановление № 76/13.05.1958 г. на Министерския съвет на Народна република България. Транспортният техникум е преобразуван в Полувисш железопътен институт /ПЖИ/.
- 1 декември – Въведена е в експлоатация жп гара Горна Оряховица – разпределителна.

## **1961 ГОДИНА**

- 24 май. Среца на първият космонавт в света Юрий Гагарин с личния състав на Полувисшия железопътен институт.

## **1962 ГОДИНА**

- 24 юли - Постановление № 118/24.07.1962 г. на Министерския съвет на Народна република България за по-нататъшно развитие на железопътния транспорт и подобряване на неговата работа:

а/ Съвместна Заповед № 267/31.07.1962 на министъра на народната отбрана и министъра на транспорта - Полувисшият железопътен институт е реорганизиран във военно учебно заведение.

б/ съгласно раздел втори, алинея три на точка 5 се разпорежда учредяването на значката „Образцов железничар“.

в/ от 24 декември наименованието на издаваното професионално списание се променя на „Железопътен транспорт“

### **1963 ГОДИНА**

- 27 април 1963 год. Заместник-председателят на Министерския съвет и министър на транспорта Пенчо Кубадински открива първия електрифициран жп участък в България – отсечката София – Пловдив. Започва използването на дизелова и електрическа тяга в железниците.

- 20 юли –Влиза в експлоатация втората в България електрифицирана ж. п. линия Русе – Горна Оряховица

### **1964 ГОДИНА**

- 10 февруари – С решение № 47 на Министерския съвет се приема Правилник за военните превози.

- 12 декември - Завършен е първият удвоен жп участък Синдел – Варна.

### **1965 ГОДИНА**

- 12 август – Президиумът на Народното събрание въз основа на чл. 35, точка 5 от Конституцията на Народна република България и чл.5, буква „а“ от Закона за Президиума на Народното събрание издава Указ №564 за създаване на Бригада за железопътно и свързочно строителство / БЖСС / към Министерството на транспорта

### **1966 ГОДИНА**

- Юни 1966 год. Излиза брой 1 на вестник „ Железопътен войн“, а от Юни 1976 год. преименуван на вестник „Магистрали“ - орган на Командването на ВМТ.

- Открит е Музей на транспорта и съобщенията в приемното здание на първата ж. п. гара Русе. Със заповед на министъра на транспорта № 318 от 30 април 1968 год. той става ведомствен музей към Министерството.

### **1967 ГОДИНА**

-10 април 1967 год. Създава се Специално управление към Министерството на транспорта и съобщението с началник генерал – майор Иван Митрев в състав: БЖСС, учебно – експлоатационен полк, учебен център в Горна Оряховица и Полувисш железопътен институт.

- Указ № 539/20.07.1967 г. на председателя на Народното събрание на

НР България. Връчено е бойно знаме на ПЖИ. С Указ № 671/23.09.1967 г. е гаден за патрон на института името на Тодор Каблешков.

### **1968 ГОДИНА**

- 5 януари 1968 год. Към ПЖИ, „Тодор Каблешков“ е сформирана спортна школа с 10 вида спорт и началник майор Димитър Радев.

### **1969 ГОДИНА**

- 16 януари – Група военни писатели се срещат с обучаемите курсанти;

- 28 юни – на посещение в ПЖИ е делегация на Висшето военно железопътно училище в гр. Санкт Петербург, Русия;

- 27 юли – В района на ПЖИ „Т. Каблешков“ е открит паметник – барелеф на Тодор Каблешков.



- 13 ноември – на посещение в ПЖИ е руска делегация, водена от началник щаба на Железопътните войски на Русия.

### **1970 ГОДИНА**

- 12 март – Видни български писатели се срещат с личния състав на института;

- 5 май- По инициатива на в. „Железопътен воин“ в ПЖИ се провежда среща на три поколения железопътни воени .Участват: генерал – майор Иван Митрев, полковник Михаил Ралев, В. Босев, Х. Янкулов, З. Киров, Х. Коцев, К. Богданов и др.;

- 22 септември – на посещение в ПЖИ е делегация водена от министъра на транспорта на Румъния;

- 13 октомври – Открива се първата изложба на младежкото движение за ТНТМ в института.

## 1971 ГОДИНА

- 15-20 март – На посещение в института е делегация от Румъния;
- 10 април – На посещение в ПЖИ е делегация от Унгария – железопътния техникум в гр. Сегед;
- 17 април – Среца на курсантите с писатели и поети, завършили железопътното училище, по случай 50-годишнината от основаването му;
- 30 юни – На посещение в института е делегация водена от началника на Железопътните войски на Чехословакия;
- 16 ноември – Среца на личния състав на института с изтъкнати спортисти /олимпийски, световни и европейски шампиони/, завършили железопътното училище.

## 1972 ГОДИНА

- 26 юни – Направен е първия късометражен чернобял документален филм за Железопътни войски със заглавие „Коловози на гълга“;
- 8 септември – За активно участие в изграждане на БНА се повишават в звание „генерал – лейтенант „генерал – майор Иван Митрев и в звание „генерал – майор „полковник Григор Жотев“;
- 28 септември – На посещение в института е министъра на транспорта на Чехословакия;
- 26 декември – Тържествено честване на 50-годишния юбилей от създаването на транспортното училище в салона на Народната опера в София. ПЖИ „Тодор Каблешков“ е награден с орден „Народна република България – I степен“.

## 1973 ГОДИНА

- 2 март – Началникът на Железопътни войски генерал-лейтенант Иван Митрев е назначен за заместник – министър на транспорта;
- 25 юни – На посещение в института е министъра на въздухоплаването на Куба;
- 9 юли – На посещение в института е заместник-министъра на транспорта на Египет;
- 5 декември – На посещение в института са министрите на транспорта на източно-европейските държави;
- 28 декември – Посещение в ПЖИ на висши държавни ръководители от България, във връзка с направеното предложение за прерастване във ВУЗ.

## 1974 ГОДИНА

- 26 март – С Указ на Държавния съвет се създават два медала: „ За отличие в Железопътни войски „ и „За заслуги в Железопътни войски“;
- 26 март - 8 април – Железопътни специалисти от Куба посещават института за обмяна на опит;
- 9 май – На посещение са военните аташета на източно-европейските държави;
- 31 май - На посещение в института е първият заместник-министър на транспорта на Куба;
- 8 юни – Посещение на командващият Железопътните войски на СССР;
- 6 септември – Открива се и се въвежда в експлоатация новата сграда на Централна жп гара София. Приемното здание е проектирано от „Транспроект“ - София, с главен проектант арх. Милко Бечев.

## 1975 ГОДИНА

- 11 март – Тържествено събрание на личния състав по случай Дравската епопея на Втората световна война. Среща с участници във войната;
- 7 май – На посещение в Института е делегация, водена от министъра на транспорта на Румъния;
- 22 юли – Подписване на договор за сътрудничество между ПЖИ „Тодор Каблешков“ и ръководството на град Белово.

## 1976 ГОДИНА

- 14 април – Провеждане на научно-теоритична конференция в Института по случай 100-годишнината от Априлското въстание;
- 31 май – В. „Железопътен войн“ отбелязва 10 – годишен юбилей. По този повод министъра на транспорта го награждава с юбилеен медал „30 години БНА“ и обявява ,че от 1 юни 1976 год. той се преименува на в. „Магистрали“.
- 23 септември – Героят на НРБ генерал- полковник Захари Захариев и генерал – майор Полина Недялкова посещават ПЖИ.
- 30 октомври – На посещение в института е делегация от Министерството на транспорта на Мавритания;

## 1977 ГОДИНА

- 12 март – Посещение в института на заместник-министъра на Въоръжените сили на Куба, той и началник на Младежките строителни войски на страната.



## 1978 ГОДИНА

- 24 март – Среца на личния състав с писатели-фронтоваци по случай годишнината от провеждането на Дравската епоея на Втората световна война;
- 6 април – Среца на курсантите с редакцията на вестник „Стършел“;
- 9 юни – На посещение в института е министърът на отбраната и началникът на Генералния щаб на Българската народна армия;
- 14 ноември – Открита е за редовна експлоатация фериботната връзка между Варна и Иличовск / СССР / с дължина 550 км.

## 1979 ГОДИНА

- 18 април – В ж. п. завода „Г. Димитров“ в София е даден за ремонт последния парен локомотив, с което приключва поддържането на парните локомотиви в България;
- 19 юни – На посещение в института е делегация на Железопътните войски на Чехословакия;
- 27 юли – Посещение на военна делегация от Унгарската народна армия, водена от началника на ВОСО;
- 7 септември – Посещение на делегация на Железопътните войски на СССР.

## 1980 ГОДИНА

- 29 април – На посещение в института е председателя на Държавния съвет на Народна република България;
- 19 май – Гостува делегация на Военното железопътно училище в гр. Санкт Петербург. Подписва се Договор за сътрудничество между двете учебни заведения;
- 27 септември – Посещение на делегация на Военната академия „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург, Русия.

## 1981 ГОДИНА

- Честване 1300 годишнината от основаването на Българската държава с посещение на артиста Стойко Пеев – изпълнител на ролята на хан Аспарух.
- 8 юни – Тържествено е отбелязана 15 – та годишнина на в. „Магистрали“. По този повод министъра на транспорта го награждава с медал „За заслуги към ВМТ“
- 16 юни 1981 г. Учредена е Вапцаровска награда, която се връчва на

първенеца на випуска на института. Първи носител на тази награда е първенецът на випуск „Аспаруховски-81“ – младши лейтенант Павлин Марчевски от специалност „Машинисти на дизелови локомотиви“;

- 2 декември – На посещение в института е делегация водена от Началника на Транспортното управление при Националната народна армия на ГДР;

### **1982 ГОДИНА**

- 12 март – Провеждане на тържествено събрание по случай националния празник на Монголската народна република с присъствието на посланика на МНР;

- 13 април – Министърът на железниците на СССР посещава института;

- 30 юни – Посещение на делегация, водена от заместник-министъра на транспорта на Ирак;

- 29 октомври – Тържествено честване на 60-годишния юбилей от създаването на транспортното училище в салона на Народната опера в София;

- 10 ноември – Посещение на делегация, водена от министъра на транспорта на Корейската народна демократична република;

- 22 декември – В ПЖИ се провежда съвместен колегиум на Министерството на транспорта и Министерството на народната просвета, за обсъждане предложение за преобразуване на ПЖИ „Тодор Каблешков“ във висше учебно заведение към министерството на транспорта.

### **1983 ГОДИНА**

- 22 юли – Посещение в института на делегация, водена от министъра на пътищата и съобщенията на СССР;

- 9 октомври – Среща с изтъкнати български композитори, по случай 50-годишнината от създаването на Съюза на българските композитори;

- 15 декември – Открит е удвоеният електрифициран ж. п. участък София – Пловдив

### **1984 ГОДИНА**

- 19 март 1984 год. Възпитаникът на 32-ри випуск на Транспортния техникум Атанас Тодоров Станев е удостоен със званието „Герой на социалистическия труд“;

- 21 май – С Указ № 1562 на Държавния съвет на НР България, Полувисшият железопътен институт се преобразува във Висше народно военно транспортно училище „Тодор Каблешков“. В Института се провежда официално тържество. Началникът на училището генерал – майор Григор Жотев е удостоен със званието „Заслужил деятел на образованието“;

- 26 май – Министерският съвет приема Постановление № 23 за решаване на някои въпроси на ВВТУ „Тодор Каблешков“. В член 2 определя номенклатурата на специалностите;
- 24 юни – Провежда се първото заседание на новоучредения Академичен съвет на ВВТУ „Т. Каблешков“;
- 19 ноември – Посещение във ВВТУ на делегация водена от министъра на транспорта на Полша;

### 1985 ГОДИНА

- 5 юни – Със Заповед № РД-08-274 на министъра на транспорта, ВВТУ „Тодор Каблешков“ преминава на пряко подчинение на Министерството на транспорта.

### 1986 ГОДИНА

- 29 май – На посещение в училището е делегация, водена от министъра на железопътния транспорт на Китайската народна република;
- 30 май – Посещение във ВВТУ на делегация, водена от първият заместник-министър на транспорта на Република Куба.
- 3 юни – Влиза в действие двойната електрифицирана железопътна линия София – Горна Оряховица – Варна;

### 1987 ГОДИНА

- 24 март – ВВТУ „Тодор Каблешков“ става асоцииран член на Министерството на транспорта /Постановление на Министерския съвет № 17/1987г./.

### 1988 ГОДИНА

- 29 февруари – Училището се посещава от делегация на Московския институт за инженери по транспорта /МИИТ/ за обмяна на опит. Подписва се договор за сътрудничество между двете висши учебни заведения;



Делегация на МИИТ „Дзержински“ – Москва на посещение в кабинета по чужди езици

- 25 април – На посещение във ВНВТУ „Т. Каблешков“ е делегация от Военния факултет на Висшето училище по транспорт и съобщения на Чехословакия от град Жилина;
- 6 юни – Посещение във ВНВТУ на делегация, водена от началника на Дрезденския инженерен институт. Проведена е среща за обмяна на опит и сключен договор за сътрудничество между двете висши учебни заведения;
- 18 октомври – Във ВНВТУ „Тодор Каблешков“ е проведена обмяна на опит с делегация от МИИТ, Москва;
- 29 ноември – В училището е на посещение делегация от Корейската народно демократична република, водена от Председателя на Комитета по транспорт и съобщения.

### 1989 ГОДИНА

- 1 януари. По решение на Секретариата на ЦК на БКП се закрива в. „Магистрали“
- 18-22 май – Училището се посещава от делегация на Военното транспортно училище в Санкт Петербург, Русия;
- 15 юни – Държавният съвет на НРБ издава Указ №1116 за откриване на Средно сержантско училище в Горна Оряховица;
- 19 юни – На посещение във ВНВТУ „Т. Каблешков“ са посланиците на Камбоджа и Лаоската народно демократична република;
- 19 октомври – ВНВТУ издава книгата на генерал- майор доцент Григор Жотев „100 години железопътно образование в България -1889-1989 г.“;
- 29 октомври – Провежда се тържествено честване на 100-годишнината на железопътното образование в България.



16 юни 1989 г. Откриване изложба в Националния музей на образованието – Габрово, посветена на 100-годишнината от железопътното образование в България

- 4 август –Началникът на ВНВТУ „Тодор Каблешков“ доцент генерал – майор Григор Жотев е назначен за заместник – началник на ВМТ по ВУЗ и специална подготовка;

## 1990 ГОДИНА

- 15 ноември –Великото Народно събрание приема Закон за изменение на Конституцията на Народна република България, като името на страната става Република България;

## 1991 ГОДИНА

- 12 юли – Великото Народно събрание приема Конституцията на Република България.

- Септември. Представители на съветските и чехословашките железопътни войски гостуват в училището.

## 1992 ГОДИНА

- 11 август – Излиза от печат стихосбирката на о. з., възпитаник на ПЖИ „Тодор Каблешков“ Веселин Найденов „Любовта на скитника“.

- 26 ноември –България е приета за редовен член на Европейската конференция на министрите на транспорта в Париж.

## 1993 ГОДИНА

- 15 април – Ратифицирано е споразумение за асоцииране на България с Европейския съюз – 10 ноември – Европейската общност променя наименованието си и започва да се нарича Европейски съюз.

## 1994 ГОДИНА

- 14 юни – На посещение във ВВТУ „Тодор Каблешков“ е делегация на Железопътните войски на Русия;

- 17 октомври – За генерален директор на БДЖ е назначен инженер Стамен Делков Стаменов- възпитаник на 32 – ри випуск на Транспортния техникум.

## 1995 ГОДИНА

- 13 януари – Чествва се патронния празник на ВВТУ „Тодор Каблешков“, на който присъстват председателя на Министерския съвет на България и министрите на отбраната, транспорта и вътрешните работи.



13.01.1995 г.Професор доктор инж. Райко Райков говори пред министър-председателя на Република България Жан Виденов и министъра на транспорта инж. Стамен Стаменов

## 1996 ГОДИНА

- 13 януари – На патронния празник на ВВТУ „Тодор Каблешков“ присъстват председателя на Министерския съвет на Р България и командващите железопътните войски на Русия, Украйна, Беларус и Румъния;
- декември – Посещение във ВВТУ „Тодор Каблешков“, на работна група от Япония, водена от министъра на транспорта и участваща в разработването на генерален план за развитие на Българските държавни железници.

## 1997 ГОДИНА

- април – Посещение във ВВТУ „Тодор Каблешков“ на министъра на транспорта и среща с Академичния съвет на училището;
- 24 юли – Посещение във ВВТУ „Тодор Каблешков“ на помощник-военния аташе на САЩ в България.
- Тържествено отбелязване на 75-тия юбилей на ВВТУ „Тодор Каблешков“

## 1998 ГОДИНА

- 3 юни – С Постановление №125 се приема Правилник за устройството и дейността на ВВТУ „Тодор Каблешков“ „...Член 7. /1 / Структурата на ВВТУ „Тодор Каблешков“ включва командване и органи на управление, основни звена / факултети, Транспортен колеж и катедри / и обслужващи звена Тя се утвърждава от министъра на транспорта по предложение на началника на училището ...“



24 май 1998 год. Тържествено отбелязване празника на славянската писменост и култура

## 1999 ГОДИНА

- 8 април- С решение на 38 –то Народно събрание е приета Военна доктрина на Република България. На основание чл. 90 от нея военните формирования извън състава на Министерство на отбраната се девоенизират и със закон се преобразуват в държавни предприятия.
- 26 април – Утвърдена е с Решение № 260 на Министерския съвет Спогодба между правителството на Република България и Република

Македония за свързване на железопътните мрежи на двете страни.

„...Член 1. Да се изгради железопътната линия с междурелсие 1435 мм по направлението Кюстендил –Обща гранична гара Гюешево –Беляковци – Куманово ...“

## 2000 ГОДИНА

- 31 август – Висшето военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ се деволюира във Висше транспортно училище „Тодор Каблешков“;

- 15 ноември –Приет е Закон за железопътния транспорт от 38-то Народно събрание.

- Към 15 ноември общата разгърната дължина на ж.п. инфраструктурата в страната е 6938 км, като средната ѝ гъстота е 68 км на 1000 кв. км територия



*Декември 2000 г. Участници в инициативния комитет за учредяване на фондация „Тодор Каблешков“*

## ПО ЗАВОИТЕ НА ЖИВОТА ПОДПОЛКОВНИК ПЕТКО СТОЯНОВ ЕЛЕНКОВ



Петко Стоянов Еленков е роден на 6 февруари 1962 год.

Завършва Полувисшия железопътен институт „Тодор Каблешков“, специалност „Експлоатация и ремонт на дизелови локомотиви“ в

периода 1979-1982 г. и ВВТУ през 1991 г. с придобита квалификация „инженер – оператор по железопътна техника“. В периода 1997 – 2003 г. се обучава в Академията на Министерството на вътрешните работи където получава висше образование „бакалавър –инженер по Пожарна и аварийна безопасност“. През 2008 г. във ВТУ „Тодор Каблешков“ получава диплом за магистър по икономика на транспортната фирма.



1991 год. Военна клетва на випуск – 69 във ВВТУ „Тодор Каблешков“. От ляво на дясно: подполковник Веселин Банов, капитан Петко Еленков и лейтенант Иван Омайски

Офицерската му служба протича във Войските на Министерството на транспорта/1982-1990 год./; ВВТУ „Тодор Каблешков“ на длъжност командир на курсантски взвод /1990-1997 г./; в Министерството на вътрешните работи на длъжност заместник-началник на ШВСМ/1997-2000 г./; Национална служба, „Жандармерия“- на длъжност командир на взвод, охранителна рота и полицейски инспектор в сектор „Охрана на обекти“/2000-2009 г./; в „Бюро за охрана и сигурност – ИТ“-ЕООД /2009 – 2013 г./ и от март 2015 год. в Охранителна фирма „Прайд холдинг“ .



Капитан Петко Еленков провежда занятие по стреева подготовка

Във връзка със 100- годишнината от провъзгласяването на Независимостта на България, на 22 септември 2008 год. е удостоен



от министър – председателя Сергей Станишев с Почетна офицерска карта.

Членува в Клуба на офицерите и сержантите от запаса и резерва от бившите ВВТУ „Тодор Каблешков“ и Войските на Министерството на транспорта.



1991 год. Военна клетва във ВВТУ като командир на рота – електрически локомотиви

**ГЕНЕРАЛИ И ОФИЦЕРИ, ВЪЗПИТАНИЦИ И СЛУЖИЛИ В  
ДЪРЖАВНОТО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ, ПЖИ „ТОДОР  
КАБЛЕШКОВ“ И ВВТУ, ЗАВЪРШИЛИ ПЪЛНИЯ КУРС НА ВОЕННАТА  
АКАДЕМИЯ „ТИЛ И ТРАНСПОРТ“ В САНКТ ПЕТЕРБУРГ**

**/1952 – 1999 г./**

**УЧЕБНА 1952 – 1957 г.**

**Специалност „Експлоатация на железните пътища“**

Подполковник инж. Йордан Рангелов Златански.

Роден през 1924 г. и починал през 1993 г. Заема длъжността Директор на Полувисшия железопътен институт в периода 1965 – 1970 г.

**УЧЕБНА 1953 – 1958 г.**

**Специалност „Строителство и възстановяване на железопътни  
линии“**

Подполковник инж. Никола Димитров Жеков.

Роден на 22 април 1928 г. и починал на 21 ноември 2003 г. Заема длъжностите: командир на Железопътния полк в Горна Оряховица -1959-1960 г.; директор на Полувисшият железопътен институт – 1962-

1965 г.; командир на Бригада за железопътно и свързочно строителство в София – 1965-1966 г. и началник на Транспортно управление на Тула на БНА – 1977-1989 г.

#### **УЧЕБНА 1957 – 1962 г.**

##### **Специалност „Строителство и възстановяване на железопътни линии“**

Генерал-майор инж. Георги Христов Каракехайов.

Роден на 21 ноември 1926 г. и починал на 25 февруари 2010 г. Заема длъжността заместник-началник на Войските на министерството на транспорта, той и главен инженер – 1974-1992 г.

#### **УЧЕБНА 1967 – 1972 г.**

##### **Специалност „Строителство и възстановяване на железопътни мостове“**

Генерал-майор инж. Рангел Лозанов Рангелов.

Роден на 14 юни 1940 г. и починал през 2021 г. Заема длъжността Началник на Войските на министерството на транспорта – 1992-1994 г.;

Полковник инж. Атанас Йорданов Атанасов.

Роден на 15 ноември 1943 г. Заема длъжността началник на направление „Специални дейности“ в Министерството на транспорта;

Полковник инж. Христо Спасов Георгиев.

Роден на 25 ноември 1941 година. Служи в управление „Отбранително – мобилизационна подготовка“ при Министерството на транспорта – 1985-1992 г. и в отдел „Отбранително-мобилизационна подготовка“ на Национална компания „Български държавни железници“ – 1993-1997 г.

#### **УЧЕБНА 1968 – 1972 г.**

##### **Специалност „Строителство и възстановяване на железопътни линии“**

Полковник Александър Николов Мануилов.

Роден на 29 септември 1944 г. Заема длъжността: Началник на отдел „Военни съобщения“ в Транспортно управление на Тула на БНА – 1984-1991 г.;

Полковник инж. Димитър Трифонов Живков.

Роден на 30 януари 1944 година. Заема длъжността: Първи Заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“ – /1994 – 1997 г./;

Полковник инж. Виктор Крумов Граховски.

Роден през 1944 година и починал на 20 август 2009 г. Заема длъжността Началник на отдел в Главно управление на Войските на Министерството на транспорта.

Полковник инж. Кирил Спасов Георгиев.

Роден през 1944 година. Заема длъжността: Началник на учебния отдел във ВВТУ „Тодор Каблешков“ – /1984 – 1988 г./

### **УЧЕБНА 1969 – 1973 г.**

#### **Специалност „Строителство и възстановяване на жп мостове и тунели**

Полковник инж. Николай Истилиянов Вукадинов.

Роден през 1944 година и починал през 2020 г. в София. Заема длъжността Заместник-началник на Войските на Министерството на транспорта – /1993-1997 г./

Полковник доктор инж. Георги Енев Топалов.

Роден през 1945 година. Заема длъжността Началник на отдел в управление „Подготовка на страната за отбрана“ в Министерството на отбраната-/1993-1997 г./

Полковник инж. Виктор Костадинов Вутов.

Роден през 1946 година. Заема длъжността Заместник-командир на учебна експлоатационна железопътна бригада в гр. Горна Оряховица – /1990-1997 г./

### **УЧЕБНА 1970 – 1974 г.**

#### **Специалност „Строителство и възстановяване на жп мостове“**

Генерал-майор доктор академик инж. Христин Кирилов Христов.

Роден на 16 ноември 1946 година. Заема длъжността Началник на Войските на Министерството на транспорта – /1994-1997 г./

Полковник инж. Методи Спасов Георгиев.

Роден на 8 март 1945 година. Заема длъжност Заместник-началник щаб на Войските на Министерството на транспорта – /1991-1997 г./

Полковник инж. Божидар Зиновиев Григоров.

Роден през 1945 година. Заема длъжност Командир на железопътна строителна бригада, Илиянци – /1987-1993 г./ и началник на отдел в КВМТ.

Полковник инж. Иван Костадинов Станков.

Роден през 1944 година. Заема длъжност Командир на пътно-строителна бригада – /1987-1992 г./

### **УЧЕБНА 1971 – 1975 г.**

#### **Специалност „Експлоатация на железните пътища“**

Полковник инж. Тодор Григоров Соколов.

Роден 15 ноември 1945 година. Заема длъжност Командир на учебна експлоатационна железопътна бригада Горна Оряховица –/ 1983-1987г./ и/ 1993 – 1995 г./; Началник щаб на Войските на Министерството на транспорта –/ 1995 – 1997 г./ и старши преподавател във ВВТУ „Тодор Каблешков“.

Полковник инж. Атанас Георгиев Кичуков.

Роден през 1946 година. Заема длъжност Началник на Висше военно инженерно строително училище „Любен Каравелов“, Суходол-/1993-2000 г./

Полковник инж. Димитър Асенов Милошев.

Роден през 1945 година. Заема длъжност Преподавател по строителство и възстановяване на железопътни линии във ВА „Г.С.Раковски“, София.

Полковник инж. Иван Стефанов Митев.

Роден през 1945 година и починал на 26 юли 2008 г. Заема длъжност Началник на отдел „Отбранително-мобилизационна подготовка“ на Национална компания „Български държавни железници“.

## **УЧЕБНА 1972 – 1976 г.**

### **Специалност „Строителство и възстановяване на жп линии“**

Полковник инж. Михаил Христов Карамаринов.

Роден на 12 юни 1945 година. Заема длъжност Началник на висше военно транспортно училище „Тодор Каблешков“ - /1993–1997 г./

Полковник инж. Живко Иванов Рашков.

Роден на 14 юни 1946 година. Заема длъжност в отдел „Транспортен“ на Българската армия - /1992–2000 г. /;

Полковник инж. Стойчо Панайотов Дойчев.

Роден през 1947 година. Заема длъжност Командир на железопътна строителна бригада, Пловдив- /1991–1996 г./

## **УЧЕБНА 1973 – 1977 г.**

### **Специалност „Строителство и възстановяване на жп мостове и тунели“**

Полковник инж. Васил Златков Тонков.

Роден на 2 февруари 1947 година. Заема длъжност Командир на учебна експлоатационна железопътна бригада Горна Оряховица - /1987–1993 г./; Заместник-началник по тила на Войските на Министерството на транспорта - /1997 - 2000 г./

Подполковник инж. Георги Седяков Будинов.

Роден през 1949 година. Заема длъжност Командир на строителен жп батальон в железопътна бригада гр. Пловдив - /1980 - 1987 г./

Полковник инж. Неделчо Кузманов Неделчев.

Роден на 4 август 1947 година. Заема длъжност Началник на катедра „Общовойска и тактико-специална подготовка“ във ВВТУ „Тодор Каблешков“ - /1990 - 1995 г./

Полковник инж. Софрон Василев Софронов.

Роден на 30 октомври 1950 година. Заема длъжност Началник на управление в Главния щаб на Войските на Министерството на транспорта - /1996 - 1997 г./

### **УЧЕБНА 1975 – 1979 г.**

#### **Специалност „Средства за техническо въоръжение на железопътни войски“**

Полковник инж. Върбан Милев Върбанов;

Полковник инж. Емил Георгиев Темелков;

Полковник инж. Николай Никуфоров Николов;

Старши лейтенант инж. Райчо Ангелов Митев.

### **УЧЕБНА 1976 – 1980 г.**

#### **Специалност „Строителство и възстановяване на жп линии“**

Подполковник инж. Цветан Георгиев Цанков - роден 1947г;

Подполковник инж. Симеон Георгиев Симеонов;

Подполковник инж. Трендафил Иванов Стоянов;

Майор инж. Йордан Илиев Букев.

### **УЧЕБНА 1981 – 1984 г.**

#### **Специалност „Командно щабна-оперативно тактическа на военните съобщения“**

Полковник инж. Георги Иванов Бирданов.

Роден на 17 април 1945 г. Заема длъжност Началник на направление „Военни превози“ в отдел „Транспортен“ на БА -/ 1992-2000 г./

### **УЧЕБНА 1986 – 1989 г.**

#### **Специалност „Командно щабна-оперативно тактическа на жп войски“**

Полковник Велико Енчев Великов.

Заемана длъжност: Началник щаб на железопътна строителна бригада в гр. Варна -/ 1991-1998 г.

Полковник Валентин Ангелов Филев.

Заемана длъжност: Служи в управление „Отбранително-мобилизационна

подготовка“ при Министерството на транспорта - /1985-1992 г./

Забележка: Посочените звания и длъжности на офицерите и генералите са при приключване на кадровата им военна служба.



Среща на офицери, завършили ВА „Тил и транспорт“ в Санкт Петербург, Русия

### **ИНЖЕНЕР ДОКТОР ЗЛАТИН АНГЕЛОВ КРУМОВ**



Златин Крумов е инженер - магистър по специалност „Транспортно строителство“ и притежава научна степен доктор по „Проектиране, строителство и поддържане на железни пътища и съоръжения“ от ВВТУ „Тодор Каблешков“. Роден е на 2 ноември 1976 г. в гр. Твърдица. Семейен е, има дъщеря.

Заемал е редица длъжности в НКЖИ: ръководител-производствена група, инвеститор и проектант в отдел „Технологичен“ и началник отдел „Основни ремонти“ в Първа железопътна секция - София; главен инженер в Железопътна секция - София1; ръководител на отдел „Инвестиционни проекти“; заместник - директор/ръководител-звено в Дирекция „Управление и изпълнение на инфраструктурни проекти“; ръководител - отдел „Строителство и ремонт на сгради“ и ръководител

- отдел „Изпълнение на програми с национално финансиране“. От 2010 г. инж. Златин Крумов е назначен за заместник генерален директор „Експлоатация“ на Национална компания „Железопътна инфраструктура“. От декември 2019 г. до декември 2021 г. инж. Крумов е управител на „Фьосталпине рейлеуей системс България“ ООД. На 23 декември 2021 г. е назначен за генерален директор на ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“.



*Инж. Крумов заедно с колеги от ДП Национална компания „Железопътна инфраструктура“*



*Официална среща в Истанбул на генералните директори на ДП НКЖИ инж. Златин Крумов и на ТСDD г-н Метин Акбаи. Обсъдени са приоритети и перспективи пред двете компании, проекти за развитие на железопътната инфраструктура на двете страни и взаимодействието между тях.*





Генералният директор на НКЖИ инж. Златин Крумов участва в обществено обсъждане на проект за градска железница в Русе. В дискусиата, която се води от министъра на транспорта и съобщенията Николай Събев, са очертани възможности и срокове за изграждане на бърза връзка между централната градска част с района на бившия Комбинат за тежко машиностроене (КТМ), двете промишлени зони на града, индустриалния парк, връзката с град Мартен и други населени места.



Работата на терен е най-голямото предизвикателство за генералния директор на ДП НКЖИ.

*„За мен е много важно да изляза на железния път и да видя, че той се ремонтира. Защото се изморих от документи, от срещи, от преговори. Най-голямото ми желание е, когато отида в някое международие или стъпя на някоя гара да видя, че се извършват строително-монтажни работи, че кипи усилен труд от строителни организации, които подновяват релсите и*

*траверсите. Там е истината. Истината е да си обновяваме и съхраняваме железния път и прилежащите съоръжения.*

*Това е мотивацията ми - когато имаме сключен договор и се засичаме на самия обект и решаваме проблеми - реални и истински, свързани с модернизацията и рехабилитацията на железопътната инфраструктура. Аз вървам в бъдещето на железопътния транспорт."*

*инж. Златин Крумов*

*Генерален директор на ДП НКЖИ*



Като активен спортист инж. Крумов не пропуска възможността да участва в ежегодната Спартакиада на транспортните работници. Със своята решителност и непоколебим дух, успява да вдъхнови много свои колеги, които вземат участие и печелят награди в тях.



*Инж. Златин Крумов е страстен почитател на футбола, а симпатиите му към „железничарските“ отбори не са тайна.*

### **ВЪЗПИТАНИЦИ**

**НА ДЪРЖАВНОТО ЖЕЛЕЗОПЪТНО УЧИЛИЩЕ, ПОЛУВИСШИЯТ  
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ИНСТИТУТ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“ И ВИСШЕТО  
ВОЕННО ТРАНСПОРТНО УЧИЛИЩЕ, ЗАЕМАЛИ РЪКОВОДНИ  
ДЛЪЖНОСТИ В СИСТЕМАТА НА БДЖ, МНО, МВР, МИНИСТЕРСТВО НА  
ТРАНСПОРТА И ДР.**

**/1922 – 2000 г./**

#### **Вундук № 1**

- Доктор инж. Цано Тончев – заместник-началник на Железопътно управление;
- Лука Шопов – заместник-началник на Железопътно управление;
- Григор Върбанов – генерален директор на „Авторемонтстрой“;
- Инж. Никола Гайдаров – инженер – конструктор.

#### **Вундук № 2**

- Полковник Георги Патронов – военен прокурор;
- Михаил Попов – заместник-министър на транспорта.

#### **Вунуцк № 4**

- Полковник Боню Марков – началник ВОСО в Българската армия;
- Иван Стателов – заместник-началник на Железопътно управление;
- Генерал-майор Ради Томов – началник управление в Министерството на отбраната.

#### **Вунуцк № 5**

- Инж. Марин Баков – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Иван Бенев – директор в Български държавни железници;
- Димитър Гюзелев – директор в Български държавни железници;
- Петър Диков – заместник – кмет на гр. София;
- Димитър Димитров – директор в Български държавни железници;
- Доцент Нако Дойнов – ръководител катедра ВУЗ;
- Дончо Донеv – директор в Български държавни железници;
- Георги Иванов – директор на железопътно училище.

#### **Вунуцк № 6**

- Иван Илиев – заместник-началник на Полувисшия железопътен институт.

#### **Вунуцк № 8**

- Георги Рангелов – директор на Полувисшия железопътен институт.

#### **Вунуцк № 10**

- Полковник Васил Босев – началник катедра във ВА „Г.С.Раковски“, София;
- Полковник Георги В. Георгиев – заместник-началник ВОСО в Българската армия.

#### **Вунуцк № 11**

- Професор доктор на икономическите науки Стефан Цанков – ръководител катедра във ВУЗ.

#### **Възпитание № 12**

- Инж. Кънчо Бончев – директор в Български държавни железници;
- Доктор Начо Симеонов – заместник-министър на транспорта.

#### **Възпитание № 13**

- Койчо Радев – началник на Железопътно управление.

#### **Възпитание № 14**

- Инж. Иван Иванов – началник на Железопътно управление;
- Теню Казака – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Васил Инев – директор в Български държавни железници;
- Кою Кънчев – директор в Български държавни железници.

#### **Възпитание № 15**

- Професор доктор Марин Георгиев – ръководител катедра във ВУЗ;
- Доктор инж. Атанас Джонев – директор на НИИТ;
- Нейко Нейков – главен редактор на вестник „Транспортен глас“;
- Марко Кочев – заместник-началник на Железопътно управление;
- Христо Минчев – началник на Железопътно управление;
- Иван Стоименов – началник на отдел в Министерство на транспорта;
- Милчо Христов – заместник-генерален директор на Български държавни железници.

#### **Възпитание № 16**

- Ангел Ал. Димитров – главен редактор на вестник „Транспортен глас“;

- Диман Диманов – Генерален директор на Български държавни железници;
- Ефтим Добрев – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Крум Дойчинов – директор в Български държавни железници;
- Славчо Драгомиров – заместник-министър на транспорта;
- Полковник доктор Христо Коцев – заместник-началник на Железопътни войски;
- Инж. Минчо Марков – Директор на Полувисшия железопътен институт;
- Дончо Михов – началник на Железопътно управление;
- Кръстю Мишев – заместник-министър на транспорта;
- Димитър Панов – директор в Български държавни железници;
- Ангел Тонев – Завеждаш контрол на „Парни котли“;
- Златко Христов – директор в Български държавни железници;
- Ганчо Чолаков – заместник-генерален директор на Български държавни железници;

### **Възпуск № 17**

- Инж. Боян Анев – директор в Български държавни железници;
- Инж. Васил Бакалов – директор в Български държавни железници;
- Асен Димитров – директор МТС в Български държавни железници;
- Величко Къдринов – заместник-министър на външната търговия;
- Георги Нейков – главен редактор на вестник „Транспортен глас“;
- Славчо Драгомиров – заместник-министър на транспорта;
- Инж. Рад Синигеров – заместник-генерален директор на Български държавни железници.

### **Възпуск № 18**

- Генерал-майор Анев – Началник управление в Министерството на вътрешните работи;
- Костадин Богданов – началник на отдел в Министерството на транспорта;
- Вълко Вълков – заместник-министър на транспорта;
- Полковник Жеко Койчев – Началник ВОСО на Втора българска армия;
- Полковник Ганчо Старибратов – заместник-генерален директор на Българска гражданска авиация;
- Иван Цеков – началник на отдел в Министерството на транспорта.

### **Възпуск № 19**

- Коста Ганчев – началник на отдел в Министерството на транспорта;
- Драгомир Николаев – главен редактор на вестник „Транспортен глас“;
- Нино Нинов – Началник на Железопътно управление;
- Полковник Цветан Павлов – заместник-началник на Полувисшия железопътен институт;
- Полковник Иван Паунов – заместник-началник на Полувисшия железопътен институт;
- Янко Чибукوف – заместник-министър на транспорта;
- Полковник Христо Янкулов – началник управление „Транспорт“ в Министерство на отбраната.

### **Възпуск № 20**

- Никола Влахов – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Инж. Костадин Костадинов – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Полковник Кирил Минков – заместник-началник на Железопътни войски;

- Доктор инж. Иван Панчев – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Инж. Ангел Петков – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Захари Стоянов – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Доктор инж. Марко Тринзов – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Марин Ценов – Началник управление в Министерство на транспорта;
- Георги Ямаков – заместник-началник на Железопътно управление.

#### **Възпуск № 21**

- Доцент доктор Неделко Вражалиев – директор в Български държавни железници;
- Величко Янчев – директор в Български държавни железници.

#### **Възпуск № 23**

- Генерал-майор инж. Георги Каракехайов – Заместник-началник на Войските на Министерството на транспорта.

#### **Възпуск № 24**

- Инж. Желязко Петров – началник на Железопътно управление;
- Илия Томов – Началник на отдел в Министерството на транспорта;

#### **Възпуск № 26**

- Инж. Марин Захариев – заместник-началник на Железопътно управление;
- Миле Костов – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Инж. Стамен К. Стаменов – Първи заместник-министър на транспорта.



### **Възпитание № 28**

- Васил Василев – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Пейчо Киров – началник на Железопътно управление;
- Стоил Фердов – заместник-министър на транспорта;

### **Възпитание № 29**

- Инж. Георги Момчилов – заместник-началник на Железопътно управление.

### **Възпитание № 30**

- Инж. Георги Бойкин – експерт в бюро „ОПВ“ – гр. Прага, Чехословакия;
- Велчо Велев – заместник-началник на Железопътно управление;
- Тодор Спасов – директор в Български държавни железници;
- Минко Христов – директор в Български държавни железници;
- Ангел Виденов – Генерален директор „Транспрег“;
- Кръстю Руйников – директор в Български държавни железници;
- Ангел Димитров – Генерален директор на Български държавни железници;
- Инж. Минко Христов – директор в Български държавни железници.

### **Възпитание № 31**

- Йордан Димитров – директор в Български държавни железници;
- Доцент Ангел Йорданов – преподавател във ВУЗ;
- Атанас Станев – Председател на федерация на профсъюзите;
- Доцент Борис Михайлов – преподавател във ВУЗ;
- Йордан Стоянов – директор на дирекция в Министерство на транспорта;

- Асен Томов – директор в Български държавни железници;
- Доцент доктор Евгени Василев – ръководител катедра във ВУЗ;
- Николай Тончев – директор в Български държавни железници;
- Инж. Иван Харизанов – Директор на Домостроителен комбинат.

### **Въпрос № 32**

- Инж. Стамен Д. Стаменов – министър на транспорта;
- Петко Батев – заместник-председател на федерация;
- Лазарин Възленов – заместник-началник на Железопътно управление;
- Илия Данголов – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Йото Кръстев – главен редактор на вестник „Железничар“;
- Иван Лашов – Главен счетоводител на Български държавни железници;
- Инж. Пейко Ралчев – заместник-генерален директор на Български държавни железници;
- Иван Ставрев – заместник-началник на Железопътно управление;
- Кирил Табаков – заместник-началник на Железопътно управление;
- Цоло Цолов – Началник на Железопътно управление.

### **Въпрос № 33**

- Симеон Христов – директор в Български държавни железници;
- Ангел Мъзлов – влаков диспечер;
- Борис Михайлов – заместник-началник на Железопътно управление;
- Инж. Стоил Гелев – представител на Български държавни железници в Москва;
- Любен Ефтимов – заместник-началник на Железопътно управление;
- Александър Каменов – заместник-генерален директор на Български държавни железници;

- Боян Лозанов – Началник на Железопътно управление.

#### **Вуцук № 34**

- Михаил Чалъков – заместник-началник на Железопътно управление;
- Инж. Симеон Р. Христов – директор в Български държавни железници;
- Димитър Коларов – заместник-началник на Железопътно управление;
- Парашкев Сираков – Началник на Железопътно управление;
- Инж. Франц Францов – заместник-началник на Железопътно управление.

#### **Вуцук № 38**

- Андрей Русинов – началник на отдел в Министерството на вътрешните работи.

#### **Вуцук № 40**

- Доцент доктор Антон Бояджиев – заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Полковник инж. Николай Вукадинов – заместник-началник на Войските на министерството на транспорта;
- Полковник Георги Харамлийски – началник на отдел във ВМТ;
- Петър Диксоков – началник на отдел в Министерството на транспорта;
- Полковник Цветан Лозанов – началник на отдел във ВМТ;
- Полковник Стефан Петков – Началник щаб на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Полковник Веселин Стефанов – началник на отдел във ВМТ;
- Лозан Такев – Заместник-генерален директор на Българската национална телевизия;
- Полковник Веселин Мичев – началник на отдел във ВМТ;
- Марин Гинчев – директор на училище;

- Генерал-майор инж. Рангел Рангелов – началник на Войските на министерството на транспорта.

#### **Вунук № 41**

- Полковник инж. Божидар Григоров – началник на отдел във ВМТ;
- Полковник Любомир Тошков – началник щаб на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Полковник Георги Бирданов – Транспортно управление на Българската армия;
- Полковник инж. Иван Цанков – началник щаб на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Полковник инж. Димитър Живков – първи заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“.

#### **Вунук № 42**

- Христо Дончев – заместник-генерален директор на Българска гражданска авиация;
- Полковник инж. Стойко Йовчев – началник тил на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Полковник инж. Михаил Карамаринов – началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Полковник инж. Атанас Кичуков – началник на ВВСУ „Благой Иванов“;
- Полковник Славчо Леков – заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Полковник инж. Методи Георгиев – заместник-началник щаб на ВМТ;
- Минчо Минчев – главен редактор на вестник „Железопътен транспорт“;
- Полковник инж. Ради Радев – началник на транспортен отдел в Министерството на отбраната;
- Полковник инж. Тодор Соколов – началник щаб на Войските на министерството на транспорта.
- Полковник инж. Иван Станков – командир на железопътна бригада;
- Полковник инж. Георги Топалов – началник на отдел в Генералния щаб

на БА;

- Генерал-майор доктор инж. Христин Христов – началник на Войските на министерството на транспорта.
- Полковник инж. Виктор Граховски – командир на железопътна бригада и началник на отдел във ВМТ
- Полковник Христо Петков – заместник-началник на управление във ВМТ;
- Полковник Васил Велков – началник отдел в МВР.

#### **Възвук № 43**

- Полковник инж. Стойчо Дойчев – командир на железопътна бригада;
- Подполковник Асен Йосифов – началник на отдел във ВМТ;
- Полковник Митко Димитров – началник на отдел във ВМТ;
- Полковник инж. Васил Тонков – заместник-началник на Главно управление Строителни войски;
- Инж. Веселин Павлов – министър на транспорта.

#### **Възвук № 44**

- Полковник Стефан Димитров – заместник-началник по тила на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Подполковник Илиангър Тодоров – заместник-началник на ВВТУ „Тодор Каблешков“;
- Полковник Георги Стойнов – началник на отдел във ВМТ;
- Тодор Костадинов – Областен управител – София;
- Румен Христов – Началник управление в Министерство на транспорта;
- Полковник .Фьодоров – началник управление в МВР.

#### **Възвук № 45**

- Полковник инж. Константин Духалов – командир на железопътна бригада;

- Полковник инж. Софрон Софронов – командир на железопътна бригада и началник на управление във ВМТ

#### **Вупуск № 46**

- Инж. Георги Митовски – директор в Български държавни железници.

#### **Вупуск № 47**

- Полковник инж. Илия Д. Иванов – командир на железопътна бригада и началник на отдел във ВМТ

#### **Вупуск № 49**

- Полковник Озгян Тодоров – началник щаб на ВВТУ „Тодор Каблешков“
- Полковник Виктор Николов – първият главен директор на ДП ТСВ

#### **Вупуск № 50**

- инж. Веселин Стоев Захариев – Директор – ПСТ НКЖИ

#### **Вупуск № 51**

- Инж. Тончо Караджов – заместник-генерален директор на НКЖИ
- Инж. Никола Алексиев – ЗКТЧ под. 58060, ръководител отдел „Механизация и автотранспорт“ ТСВ ЕАД

#### **Вупуск № 53**

- инж. Валентин Венков Кузманов – директор- ПСТ НКЖИ
- инж. Стойл Павлов Гелев – директор Секция СТ НКЖИ

#### **Вупуск №56**

- инж. Пламен Величков Митов – директор ЖП секция София
- инж. Валери Здравков Барбулски – директор ЖП секция София
- инж. Иван Бакалски – директор под. СуТ НКЖИ

### **Bunyck № 57**

- инж. Димитър Маринов Стоянов - директор под. Варна ДП ТСВ, управител клон Варна ТСВ ЕАД

### **Bunyck №58**

- инж. Георги Шилов - директор под. Пловдив ДП ТСВ
- инж. Иван Любенов Неков - директор Транселстрой гр. Г. Оряховица
- Инж. Милчо Кирилов Богданов - главен ревизор по БДВ на ТСВ ЕАД

### **Bunyck №60**

- инж. Румен Стойлов Стоянов - директор „Център за професионална квалификация“ НКЖИ
- инж. Тодор Лазаров Радев - заместник-директор под. София и под. КМ и ОИ - ДП ТСВ
- инж. Никола Стефанов Калайджъски - директор под. СИТ и Директор ССТ -София НКЖИ

### **Bunyck №61**

- инж. Христо Тодоров Беширов - директор „ЖП и съоръжения“НКЖИ

### **Bunyck № 62**

- Професор доктор инж. Димитър Живков Димитров - преподавател във ВТУ
- Инж. Севдалин Николов Вълнаров - управител на Рубикон Инженеринг АД
- инж. Иво Михайлов Петров - директор „Железопътна секция - Враца“
- инж. Кирил Ерусалимов Петров - зам.- директор под. София ДП ТСВ, Главен инженер - Клон София ТСВ ЕАД
- инж. Красимир Димитров Шопов - директор - под. Пловдив ДП ТСВ, управител - клон Пловдив ТСВ ЕАД

### **Вуныск № 63**

- Инж. Иван Омайски – заместник-изпълнителен директор на ТСВ ЕАД
- Инж. Милчо Ламбрев – генерален директор на ДП НКЖИ.
- Инж. Красимир Василев – директор на дирекция „Строителство“, Главен инженер на ТСВ ЕАД
- инж. Бисер Розенов Минчев – заместник-генерален директор НКЖИ
- инж. Кирил Григоров Костадинов – главен ревизор НКЖИ
- Инж. Валери Василев – главен директор на ДП ТСВ
- Инж. Борислав Аврамов – директор –“Сигнализация и телекомуникации“ НКЖИ
- Димитър Йорданов Груев – управите Клон София ТСВ ЕАД
- Инж. Славчо Стоянов Анастасов – директор под. Варна ДП ТСВ
- Инж. Милчо Илиев Маринов – заместник-директор на под. Г. Оряховица – ДП ТСВ, Главен инженер в ТСВ ЕАД – Клон Г. Оряховица
- инж. Николай Митков Киров – ръководител отдел „Строителство“ ТСВ клон ГО
- инж. Валентин Димитров Демостенов – ръководител РРЖПСМВ ТСВ клон ГО

### **Вуныск №64**

- инж. Ивайло Велинов Спиридонов – главен комисар от МВР на Р България.
- инж. Йордан Димитров Райков – директор „Ж П секция – Г. Оряховица“
- инж. Борис Костадинов Борисов – директор ЖП Секция Дупница, Директор на под. София – ДП ТСВ, координатор обекти ТСВ ЕАД.

### **Вуныск № 65**

- Инж. Чавдар Трендафилов – изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД
- Инж. Петър Петров Марколесков – ръководител РРЖП ТСВ ЕАД клон ГО



### **Bunyck № 66**

- Инж. Пенчо Попов – изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД.
- Инж. Георги Йорданов Манов – директор РВП София
- Инж.Тихомир Стоянов Тодоров – гл. инженер ОТ-ССТ НКЖИ Г. Оряховица
- инж.Димитър Пенчев Димитров – гл. инженер ОТ-НКЖИ Г. Оряховица

### **Bunyck № 67**

- инж. Христо Цветанов Цаков- директор „ЖП и съоръжения“НКЖИ
- инж. Валери Тодоров Радев – зам. – директор ЖП Секция София
- инж. Румен Кирилов Трайков – зам.-директор ЖП Секция София
- инж Пламен Петров Филипов – директор секция СuТ НКЖИ – Г. Оряховица
- Инж. Георги Д. Иванов – представителство „Райл Карго“ – Австрия;

### **Bunyck № 68**

- инж. Юлиан Маслянков – изпълнителен директор ТВІ info
- инж. Вълчо Вичев Тодоров – директор ЖПС Шумен

### **Bunyck № 69**

- инж. Нивелин Тодоров Папазов – директор „ЖП секция – Шумен“
- инж. Венцислав Венков Николов – зам.-ръководител РРЖПСМВ ТСВ клон ГО

### **Bunyck №70**

- инж. Пенчо Стефанов Събев – директор на поделение „УДВГД-Г.Оряховица НКЖИ
- инж. Първан Георгиев Рахмалиев – директор „ЖП секция София“
- инж. Любомир Ангелов Пантилеев – директор ЖП секция Г. Оряховица,

директор подг. Г.Оряховица ДП ТСВ, управител клон Г. Оряховица, - ТСВ  
ЕАД

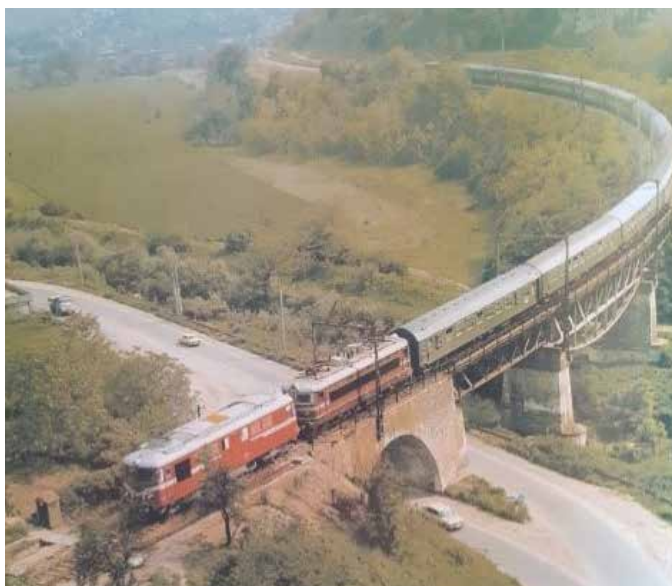
- инж. Кирил Филипов Костадинов – директор, Поделение С и Т - НКЖИ

### **Вунуцк № 71**

- Инж. Красимир Панукчийски – генерален директор на ДП НКЖИ, заместник- министър на транспорта
- Инж. Георги Атанасов Вардев – директор на поделение „УДВГД - Пловдив“ НКЖИ
- инж. Тодор Макариев Петров – директор Поделение „УДВГД - София“ НКЖИ
- инж Георги Захариев Георгиев – директор Енерго Секция ГО НКЖИ

### **Вунуцк № 72**

- Доктор инж. Златин Крумов – генерален директор на ДП НКЖИ
- инж. Калин Тодоров Тодоров – гл. инженер Експлоатация – ССТ НКЖИ Г. Оряховица



*Забележка: Включени са лица заемали длъжност:*

- за офицерите – от командир на бригада нагоре;
- за цивилните – от директор на дирекция/отдел/ нагоре.

## НУЖЕН СИ НИ И ДНЕС, АПОСТОЛЕ!



През 2022 год. се навършват 171 години от рождението и 146 години от героичната гибел на патрона на бившите Полувисш железопътен институт, Висше военно транспортно училище и техния наследник днес- Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“.

Нека за пореден път отдадем почит към паметта, да си спомним и се поклоним пред краткия но героичен живот на този велик българин-първия началник на железопътна гара, мъченик и герой от Априлското въстание 1876 год.

Тодор Лулчев Каблешков е роден на 13 януари 1851 год./нов стил 1 януари/ в гр. Копривщица, Османска империя. Родовото име на Каблешкови произхожда от „каблица“ – голямо гървено ведро за мляко, използвано от родопските овчари. Това ведро е пренесено в Копривщица и от там прякорът е приет за фамилно име. Тодор Каблешков израства в заможното семейство на хаджи Лулчо Каблешков. Баща му се занимава с безликчийство и джеленство.

Въпреки, че принадлежи към чорбаджиите, хаджи Лулчо е патриот и родолюбец /вдъхновяван е от големия си брат Илия, убит от кърсердари в Берковица през 1858 г./.

Тодор Каблешков е силно привързан към майка си Стойка и понася тежко ранната ѝ смърт. За него и петимата му братя и сестра са грижи сестрата на баща му – Пена /жена на копривщанския чорбаджия и хайдутин Дончо Ватах/. Пена е образувана българка.

По-късно баща му се жени за Ана Григорова и Каблешков изгражда силни приятелски връзки с нея.

Първоначално учи в копривщенското взаимно училище. През 1862 год. се записва в класното училище, където учител му е Харитон Груев /брат на възрожденеца Йоаким Груев/. Отличава се като добър и прилежен ученик. В края на 1864 година баща му го завежда в гр. Пловдив при по-малкия си брат Цоко Каблешков и го записва в главно епархийско училище, където учи при Йоаким Груев до 1867 год. Там се сблъсква с гърцизацията на града и надменното отношение към българите.

През 1867 година Каблешков се разболява тежко и баща му е принуден да го върне в Копривщица. Продължава обучението си като частен ученик. Тук основава младежко ученическо дружество за просвета „Зора“ и като негов ръководител организира театрални представления, кръжоци, сказки и др. Брат му Цоло Каблешков убеждава баща си, че Тодор има нужда от по-сериозно образование и той става ученик във френския лицей „Мехмен Султание“ в Галатасарай. Започва обучението си през 1868 г. и тук в Цариград има възможност да се включи в кръжока на Петко Р. Славейков, където за първи път се запознава с някои произведения на Любен Каравелов. В лицей учи с други български ученици по-известни от които са: Павел Бобеков от Панагюрище и Константин Величков от Татар Пазарджик. Тук той прочита стар и окъсан екземпляр на „Горски пътник“ на Раковски, смятан тогава за „бунтарска литература“. Проявява интерес и към френската и руската литература и прави опит да пише стихове под влияние на Славейков.

През 1871 година напуска лицей и се завръща в Копривщица. От тогава датират и първите му революционни прояви. По това време тук има основан революционен комитет. Дружи с общуаря Петко Бояджиев и учителя Найден Попстоянов. На 25 май 1871 г. даскал Попстоянов основава женско дружество „Благовещение“. Втората му майка Ана Григорова става председател на дружеството и това дава възможност на Каблешков да упражнява необезпокоявано революционната си дейност. През 1871 г. в Копривщица Тодор Каблешков се среща с Васил Левски, който е придружаван от Ангел Кънчев. Тази среща оказва силно влияние в по-нататъшното му развитие като революционер. В лицето на младия Каблешков Левски намира талантлив последовател и помощник. С негово участие революционният комитет в Копривщица развива активна дейност.

На 1 януари 1872 година Тодор Каблешков основава кооперативно дружество „Трудолюбие“ – за икономическо и културно издигане на народа. Става всепризнат ръководител на революционната организация, защото е не само запален патриот, активен общественик, но и ръководител с широки познания, който печели сърцата и душите на будното средногорско население. Той е истински ученик на Левски. Проникнат дълбоко от неговите идеи, Каблешков пише:

„Трябва да знаеш, че човек, кога се реши да бъде за полза на народа си, принуден е да изоставя по някой път собствената си работа, а понякога и най-приятните си минути за наслаждение...“

През 1873 година заминава за Одрин като ученик телеграфист в Одринската железопътна гара на Барон-Хиршовата железница където се научава да работи на телеграф. Там организира първия си бунт, макар и символичен.

Учениците от неговия кръжок запяват „Стани, стани юнак балкански“ по време на литургия. След намеса на заптиетата е арестуван и по-късно освободен. Овладел добре телеграфа, Каблешков постъпва като чиновник-телеграфист в станция на Баронхиршовата железница в Пловдив. За показани завидни умения е назначен за телеграфист на гара Белово и по-късно повишен за нейн началник.



*Тодор Каблешков като началник на жп гара Белово*

Под прикритието на началник на гара обикаля селата около Белово, просвещава селяните и ги увлича в революционна дейност. Основава читалище в село Голямо Белово, което се превръща в културно и революционно средище в района. Взема активно участие в подготовката на Старозагорското въстание.



*Читалището в село Голямо Белово, основано от Тодор Каблешков*

През 1874 година подава оставка като началник на гара и се установява в Татар Пазарджик. Като търговец на дървен материал обикаля градовете София, Самоков, Пирот и други селища, за да провери революционното настроение на българите. През 1875 година здравето му отново се влошава и той се установява в Копривщица. Запознава се с двете учителки Мария Българова от Сопот и Евлампия Великова. Те ще избродират знамето на копривщенските въстаници. Влюбва се в Мария Българова, но тя заминава за Габрово и след това преподава в Сопот. Не се опитва да я спре и на раздяла и подарява своя снимка и ножички /да ги използва за ушиване на други знамена, а ако се наложи да си пререже вените, за да не я заловят турците/.

Тодор Каблешков често пътува до Пловдив, където се отбива в книжарницата на Христо Г. Данов, за да закупи новите български книги. По време на пътуванията си посещава редица села, в които създава и укрепва революционни комитети. Оглавява местния революционен комитет и е провъзгласен за помощник – апостол на Панагюрския революционен окръг.

През есента на 1875 година, след неуспешния край на Старозагорското въстание в Гюржево се събират видни революционни дейци. Планират ново въстание, което трябва да избухне през пролетта на 1876 г. Тук са Никола Обретенов, Стоян Заимов, Георги Бенковски, Стефан Стамболов, Иларион Драгостинов, Георги Измирлиев и др. След дълги размисления българските земи се разделят на 4-ри революционни окръга – Врачански, Търновски, Сливенски и Пловдивски /по-късно Панагюрски/. Решено е въстанието да избухне на 1 май. В четвърти революционен окръг за главен апостол е избран Панайот Волов и за негов помощник Георги Бенковски. В началото на 1876 година те преминават Дунав при Оряхово и посещават Пловдив. Развиват революционна мрежа в Панагюрище, Клисурса, Брацигово, Пещера, Татар Пазарджик, Калофер и Белово. Двамата апостоли намират помощници в лицата на Тодор Каблешков, Кочо Чистименски, Захари Стоянов, Найден Попстоянов,

Иван Арабаджиев и др.

В Копривщица са сформирани пет чети от по сто въстаници, шият се униформи. Особено внимание се обръща на въоръжаването. Набавят се пушки и пищови, лаят се куршуми, изработват се четири черешови тона. Ушито и извезано е атлазено знаме със златен лъв, който търче турския полумесец и още дванадесет по-малки знамена за отделните чети.

Паметна за Тодор Каблешков е вечерта на 13 януари 1876 год. В домът на Танчо Шабанов в Копривщица се събират Панайот Волов, Найден Попстоянов, отец Николай Белчев, Цоко Будин и Нешо Попбрайков. Заедно с домакина и Тодор Каблешков те се заклеват пред евангелието и полагат следната клетва:

„Заклевам се в името на всевишния бог, че за славата на народа си и за честта на православната вяра ще забия петстотин годишния ръждясъл български нож в гърдите на турския султан...“

Първоначално турците подценяват мащабите на съзаклатието и в Копривщица са изпратени единствено Неджиб ага и няколко заптиета да арестуват бунтовниците. Датата е 19 април 1876 година. Арестуван е Георги Тусонов, но Брайко Енев и Пратко Бояджиев се укриват. Тодор Каблешков лежи болен в бащината си къща. Майка му заблуждава Неджиб ага, че синът и не е в дома си. Изправен пред разгром на въстанието в Копривщица Тодор Каблешков взема решение да го обяви преждевременно. По негова заповед камбаната на църквата забива и е обявен бунта.

Датата е 20 април 1876 г. - 10 часа сутринта. Избухва Априлското въстание. Сформират се две чети със задача да обградят конака и заптиетата в него. Заптието Карахюсеин Хайдук е първият турчин, застрелян на Калъчовия мост. Турците успяват да избягат и с кръвта на убития турчин Тодор Каблешков написва прочутото в историята „Кърваво писмо“ до Волов и Бенковски в Панагюрище. Накрая на писмото той рисува християнския кръст с кръвта на убития мюдюрин. Писмото е отнесено от Никола Салчев в Панагюрище толкова бързо, че конят умира от преумора.

С тези пламенни думи Т. Каблешков запалва пожара на Априлското въстание, чието кърваво сияние се превръща в зора на българската свобода. Каблешков се отправя с отряд от 200 въстаници в помощ на Клисуря, но я заварва опожарена и се изтегля обратно в Копривщица заедно с 4000 бежанци.

Въстането не успява. Оцелелите въстаници се изтеглят в планините с намерение да преминат Дунав. От четата на Тодор Каблешков са останали Найден Попстоянов, Георги Търнев и Стефан Почеков. Стигат до село Чифлик в Троянския Балкан. Бивакът им край Розачева река е нападнат изненадващо от турците. Георги Търнев и Стефан Почеков

са убити. Каблешков е заловен жив заедно с ранения Найден Попстоянов. Отведени са в Троян, а оттам в Ловеч. В Ловешкия зетвор двамата бунтовници са подложени на мъчения. Там заварват и Захарий Стоянов. На разпитите не признават нищо. На 3 юни Тодор Каблешков, гаскал Найден и Ботя Комитата, оковани във вериги, са подкарани към Търново. Каблешков е изтощен и не може да се държи на краката си, поради което турците го качват на кон. В негово лице турските заптиета виждат един много образован българин, служил в Барон-хиршовата железница. Наричали го „Телеграфа“ и се отнасяли с известно уважение към него. От Търново на път за Пловдив той е настанен в Габровския конак. Пашата на града преценил, че от този високообразован комита може да научи много за организаторите на въстанието. Подложен е на разпит. Каблешков не признава нищо. Той добре знае какво ги чака в Пловдив. Още мъчения и бесило.

Отведен е в заптийската стая при караула, а другите бунтовници - в затвора. Чаушинът, виждайки окаяното му състояние, заповядал да му развържат ръцете.

Към полунощ на 16 юни, когато всички заспиват, Тодор Каблешков става, взема един пищов на турско заптие и се прострелва в главата. Въпреки опитите на караула да спре изтичащата кръв той издъхва.

Габровският архиерейски наместник измолва Селями паша да му даде тялото, за да бъде погребан по християнски. Въстаникът е измит, облечен в нови дрехи и тялото му е погребано близо до гробовете на двама четници от четата на Хаджи Димитър, обесени в Габрово.

През 1883 год. тленните останки на Тодор Каблешков са пренесени и препогребани в Мавзолея-костница на априлци в Копривщица.

Паметният 16 юни 1876 година! На този ден Тодор Каблешков-копривщенецът със смело сърце, председателят на революционния комитет в града, поема своя път към безсмъртието. От тази дата изминаха 146 години. Каблешков издъхва само на 25 години, като сам слага край на живота си, за да избегне мъченията, на които са щели да го подложат турците след потушаването на Априлското въстание.

... Ех, Апостоле, Тодоре...Краткият ти живот е такава вихрена въртележка, от която спира дъхът. Как е там, горе, отвисоко? Виждаш ли ни, чуваш ли ни? Страдаш ли като ни гледаш?

Как е? По- различно ли е? Защото днес тук всичко все още изглежда постарому. От времето на твоята „оставка“ нещата не са се променили, така както ти ги желаеше ...

Бдиш над нас, зная, но все още много са тези, които продължават да се крият в низините, покорно навели глава. Продължаваме да се люлеем в „таз робска люлка“, сбогуваме се с децата на родината ни и им пожелаваме



успешно и красиво бъдеще в чужбина, „изхвърляме“ богатата си далеч от нас, извън пределите на България.

От всички тези и още много други неща, за които говориш в „Оставката“ разстоянието между теб и нас става все по-голямо и по-голямо. Докога!

Кажу ми, би ли тръгнал днес някой безкористно към своята Голгота, така както ти тръгна? Би ли се осмелил да ври в ада, за да подари рая на своите близки?

Зная, че все още бушува кръвта във вените ти, сърцето ти не намира покой като гледаш това бездушно общество, раздирано от противоречия, опиянено от грозотата на апатията и омразата, породена от диаметрално противоположни възгледи и нетърпимост към чуждото мнение...

Боли те, нали? Много от нас също търпят тази болка. Търпят я! И дотам! Няма какво и кой да ни събере и обедини. Нужен си ни и днес, Апостоле! Да знаеш само как си ни нужен! Сурова е днес истината. Плащаме си, скъпо си плащаме, за да живеем в сиромашия...

Но знай, Апостоле! Идва груго време. Има ни нас, има ги младите, решителните, всеотдайните, умните и смелите като теб. Заедно ще направим всичко възможно да има утре. Няма да позволим нито твоите завети, нито твоя зов, нито идеалите ти да преминат „тихо като през пустиня“!

Достойни българи има и днес, категорично вярвам в това. Но е факт, че живеем в трудно време, в което мнозина загубиха посоката. Любознателността, разсъдливостта, способността да се усеща и преценява реалността по адекватен и здрав начин като че ли поуцезнаха от живота ни. Част от българите, с огромна болка и съжаление го казвам, допуснаха духовната нищета да се настани в живота им, а тя е пострашна и от робство, защото поражда страх, примирение и подчинение.

Ще ми се да вярвам обаче, че рано или късно нацията ни отново ще се върне към свободолубието си и ще започнем да се борим за изконното си право да правим избори и да ги следваме. Ако съумеем да заобичае живота, така, както ти Апостоле го обичаше, ако възстановим човечността, истинността, смелостта, свободолубието и родолубието си, много е възможно сред нас да се появи следващия Каблешков, който да вдъхновява и води към един достоен и честен живот в силна, успешна и горда България.

България ще я има, докато я има нашата, каблешковска вяра в нея и нейното бъдеще!

Асен Йосифов

**ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖЕНЕР-МАТЕМАТИК  
НЕНЧО ГЕОРГИЕВ НЕНОВ**



*Ректор на ВТУ „Т. Каблешков” от ноември 2000 г. до ноември 2008 г.*

Проф. Ненчо Ненов е роден на 17.09.1958 г. в гр. Горна Оряховица. Завършва средно образование в техникум по електротехника „М. В. Ломоносов” - Г. Оряховица през 1977 г. по специалност „Автоматизация на производството” с пълно отличие и медал. В периода от 1979 г. до 1984 г. завършва висше образование в Технически университет - София (тогава ВМЕИ Вл. Ленин) по специалност „Подвижен железопътен състав” с отличен успех и златен медал. През 1985 г. придобива квалификация „Инженер математик” след завършена следдипломна специализация по „Приложна математика” в ЦПМ на ВМЕИ. След двугодишен стаж като „инженер-технолог” в Научноизследователски институт по транспорта (НИИТ) записва редовна аспирантура във ВТУ „Т. Каблешков” и през 1990 г. защитава дисертация на тема: „Оптимизация на регулиране на работата на електрически тягов подвижен състав, с оглед минимизиране на енергийните разходи” (ВАК). Непосредствено след придобиването на научната степен „кандидат на техническите науки” (сега ОНС „доктор”) е избран за главен асистент, а през 1996 г. след конкурс придобива научното звание „доцент” по научната специалност „Подвижен железопътен състав и теглителна сила на влаковете” (ВАК). През 2007 г. защитава дисертация за придобиване на научна степен „доктор на техническите науки” на тема: „Взаимодействия в системата „локомотив-железопът” – проблемни области и съвременни решения” (ВАК). През 2009 г. след конкурс придобива научното звание „професор” по научната специалност „Подвижен железопътен състав и теглителна сила на влаковете” (ВАК). От 2014 г. е избран за „професор” по професионално направление „5.2. Електротехника, електроника и автоматика”, специалност „Електроенергетика – производство и

разпределение” (по ЗРАСРБ, Технически университет - София).

Проф. Ненчо Ненов заема длъжност Ръководител катедра „Локомотиви и вагони” във ВТУ от 1996 до 2000 г. След девоенизирането на ВТУ „Т. Каблешков”, на 17.11.2000 г. е избран от Общото събрание за Ректор на висшето училище (първият цивилен/невоенен ректор/началник). Изпълнява тази длъжност в продължение на два мандата до 2008 г. (отново след избор от Общото събрание за втория мандат през 2004 г.). В периода 2008 – 2012 г. е избран и заема длъжността заместник-ректор по научна и международна дейност на ВТУ „Т. Каблешков”.

Изпълнявал е редица административни и обществени функции, в т.ч.: Председател на Академичен съвет към ВТУ „Т. Каблешков”; член на Факултетен съвет на факултет „Техника, технология и управление в транспорта” и на факултет „Техника и строителни технологии в транспорта”; Член на Съвета на ректорите в България; Член на Управителен съвет на НТС; Заместник-председател на Специализиран научен съвет към ВАК по „Транспортна техника и логистика”; Член на специализирани комисии към Министерството на транспорта и железопътните компании; Член на обществен съвет на БДЖ ЕАД; Член на Експертен съвет по наука, технологии и иновации към кмета на столична община; Член на IEEE (Международната организация на електроинженерите); Член на Организационния комитет на ISSE (Международен пролетен семинар по електроника) към IEEE; Председател и член на Научни, организационни и програмни комитети на значителен брой национални и международни научни конференции; водещ експерт на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията при разследване на железопътни произшествия; водещ експерт на Национална следствена служба при разследване на железопътни произшествия и др.

Автор и ръководител на редица проекти по предприсъединителните и по структурните фондове на ЕС (BG051P0001-3.3.06-0043, ОП „РЧР”; BG161P0003-1.1.06-0093, ОП „Конкурентоспособност...”; BG05M20P001-2.009-0033, ОП „НОИР”; Член на екипа за изпълнение на проект BG05M20P001-1.001-0008, ОП „НОИР”; Член на екипите на международните проекти: „RRTC” (БРП), „CONSTANT” ASO София, TransBonus (7РП), TransNew (7РП) и мн. др.

Автор е на шест книги и над 150 научни труда, като значителна част от тях са публикувани в реферирани научни списания и световни бази данни (Scopus, Web of Science и др.) и са цитирани над 100 пъти.

Като член и ръководител на научен колектив е участвал в изпълнението на над 80 договора за проектиране, разработване, внедряване, авторски контрол и калибриране на стационарни уредби (стендове и съоръжения) в локомотивните и вагонни депа на железопътни превозвачи, Метрополитен ЕАД - София, производствени железопътни предприятия („Трансвагон” АД - Бургас, „Коловаг” АД - Септември и др.

От 2005 г. притежава сертификат за „Европейски железопътен инженер“ (EURAIL-ING), участва в редица европейски научни мрежи, сред които: NewRail - the Centre for Railway Research at Newcastle University, ACOMIN и редица други.

**ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖЕНЕР - МАТЕМАТИК  
ПЕТЪР КОЛЕВ КОЛЕВ**



*Ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“ от ноември 2008 год. до 2016 год.*

Професор, доктор на техническите науки, инженер, математик, магистър по икономика

Роден на 27.06.1952 г. в гр. София. Завършва специалност „Технология на машиностроенето и металоурежещи машини“ (1978 г.), а по-късно „Приложна математика“ в Технически университет в София и на 22.02.2016 г. „Икономика на транспортната фирма“ във ВТУ „Т. Каблешков“

Защитава:

- дисертация за образователната и научна степен „Доктор“ в направление „Механика на манипулатори и роботи“ в специализиран научен съвет (СНС) по „Динамика, якост и надеждност на машините“ към Висшата атестационна комисия (ВАК) (1988 г.) и

- дисертация за получаване на научната степен „Доктор на техническите науки“ на тема „Метод на центровете оси в еластодинамиката на манипулационни системи“ в СНС по „Механични технологии и транспорт“ към ВАК (2003 г.)

От 1991г. е доцент, а от 2005 - професор по Приложна механика във Висшето транспортно училище „Т. Каблешков“ – София. Преподава Теоретична механика, Приложна механика, Техническа механика,

Методи за динамичен анализ, Динамичен анализ и моделиране на сложни механични системи.

Изнасял е лекции по програма Еразъм в университети в Турция, Словакия, Чехия, Румъния и Латвия.

Научен ръководител е на трима докторанти: единият от 2001 г. е доктор – направление манипулатори и роботи, а от 2014 г. професор по приложна механика, вторият от 2014 г. е доктор – направление нехолономна механика, а на третия му предстои защита на дисертацията.

Ръководител на катедра Механика (1994-2004 г.), член на колективни органи за управление (Факултетни съвети, Академичен съвет), както и на Общото събрание на Висшето военно транспортно училище (1999-2000 г.), председател на Академичния съвет на ВТУ (2008-до сега), зам. ректор по научноизследователската и международна дейност (2004-2008 г.) и ректор от 2008 г. до 2016 г. на ВТУ „Т.Каблешков“.

Районен съветник (1995-1999 г.), Общински съветник в Столичен общински съвет (2005-2007 г.) член на комисии на Столичния общински съвет по образование, здравеопазване, екология и вероизповедание.

От 1995 г. до сега, член на ръководството на Националния комитет по Теоретична и приложна механика към БАН., главен редактор на списание „Механика Транспорт Комуникации“ от създаването му през 2003 г., на младежкото списание „Млад форум“, на „Годишник на ВТУ „Тодор Каблешков“.

Председател на организационните комитети на международни конференции „ТРАНСПОРТ-2005, 2006, 2007, 2008“, председател на програмните комитети на международни конференции „ТРАНСПОРТ-2009, 2011, 2013, 2015“, както и на факултетните конференции през 2012, 2014 г.

Член е на Симпозиума на транспортните факултети и университети в Европа (2007 г.), член на редакционната колегия на Международно научно списание: „Management Education Science Technology Economics“, Р Сърбия, (The MEST Journal is registered in DOI system by CrossRef with DOI 10.12709/issn.2334-7058. All articles published in this issue, as well as in the previous issues of the MEST Journal, have their own DOIs).

Председател е на „Асоциация на руски и български висши училища и представители на бизнеса“. Зам. Председател е на секторен консултативен съвет – Транспорт и логистика, оценка на компетентностите на сектор „Транспорт“ към Българска стопанска камара. Член е на професионална организация: EUROPEAN ASSOCIATION for SECURITY, Secretary of Bulgaria, [www.eas.info.pl](http://www.eas.info.pl).

Зам. председател на Специализиран научен съвет (2004-2006 г.) към Висшата атестационна комисия (ВАК), член на Научната комисия по машинни науки на ВАК (2006-2011 г.), където се присъждат научните степени „доктор“ и „доктор на техническите науки“ и научните звания „доцент“ и „професор“, валидни на национално равнище.

Научните му разработки са в областта на теоретичната и приложна механика, моделиране на сложни механични системи и процеси, механика на нехолономни системи, интелигентни транспортни системи. Има над 100 публикации в страната и чужбина. Автор е на цялостна теория за динамично моделиране на роботи и валови структури с отворени континуалнодискретни еластични системи, където са дефинирани и обосновани нови понятия като: „кораб възел с променлива геометрия“, „особена и неособена еластична механична система“, „центрова ос и центрона равнина“, „геометрични центрови условия“, „центрови обобщени координати“ и други, чрез които се постигат - експлицитна, обозрима форма на математичните модели на континуалнодискретни системи в обикновени диференциални уравнения; разделяне на променливите, а чрез това и коректно решение на смесените гранична задача и задача на Коши; разделяне на диференциалните уравнения описващи микро и макро динамиката. Автор е на нова форма на Общото уравнение на динамиката за идеални холономни системи, подчинени на идеални, склерономни и двустранни връзки в зависими обобщени координати, наречена „Модифицирани уравнения на Лагранж от II-ри род“ приложени в описаната, по-горе, теория.

Участвал е в 10 инженерно-внедрителски теми, свързани с автоматизацията на производствени процеси в строителството с помощта на активно управляеми промишлени роботи; автоматизация на зареждане и изпразване на циментови силози; изследване и оптимизиране на машина за челно маркиране на горещ метал при стан 950/500 – ТМК „Кремиковци“; внедряване на система за дистанционно управление на мостови кран; механоматематично моделиране и изследване динамиката, якостта и управлението на сложни механични системи с приложение в машиностроенето и транспорта.

Съавтор е на проекта-договор „Създаване на център за организация и управление на научноизследователската работа и международния академичен обмен“ във ВТУ „Т. Каблешков“ (2001-2002 г.) наречен „Центъра за наука информация и международен академичен обмен“ (ЦНИАМО) и ръководител на проекта-договор „Нови дейности във виртуалното пространство на Центъра за наука информация и международен академичен обмен“ на ВТУ „Т. Каблешков“ (2002-2003 г.). финансирани по програма „Образование“ на фондация „Отворено общество“. По този проект през 2003 г. създава електронното списание „Механика Транспорт Комуникации“, което се издава и в книжен формат, от

когато е и негов главен редактор.

Ръководител е на пет значими европейски проекти:

2015г. Национален доверителен екофонд, „Намаляване на вредните емисии и подобряване на енергийната ефективност на сграда и съоръжения на корпус Общежитие-2 на ВТУ „Тодор Каблешков”

2014-2015 г. Фонд Научни изследвания, „Издаване на рецензирано научно списание „Механика, транспорт, комуникации” по Конкурс Българска научна периодика – 2014 г.

2012 – 2014 г. Европейски социален фонд. ОП „Развитие на човешките ресурси” Развитие на електронни форми на дистанционно обучение и изграждане на „Виртуална библиотека” във ВТУ „Т. Каблешков” София.

2012 г. Национален доверителен екофонд, „Намаляване на вредните емисии и подобряване на енергийната ефективност на сграда и съоръжения на корпус Общежитие-1 на ВТУ „Тодор Каблешков”

2007-2009 г. НИК-6, 2007 г. Фонд научни изследвания, към МОН „Осъвременяване и доизграждане на компютърен и информационен комплекс за провеждане на научно-приложни изследвания в областта на транспорта”

Изпълнител е на повече от 15 национални и международни научноизследователски проекти.

Има отлични контакти с ректори и преподаватели от университети и изследователски лаборатории от Русия, Словакия, Чехия, Полша, Китай, Казахстан, Турция, Сърбия и др., придобити по време на съвместна работа по научно-изследователски проекти, конференции, симпозиуми, както и по време на Еразъм програма с изнасяне на лекции.

Утвърден учен с национално и международно признание.

**ПРОФЕСОР ДОКТОР ИНЖЕНЕР-ИКОНОМИСТ  
ДАНИЕЛА ДИМИТРОВА ТОДОРОВА**



*Ректор на Висше транспортно училище „Тодор Каблешков” от 2016 г.*

Проф. д-р Даниела Тодорова е избрана за ректор на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ през 2016 г. и преизбрана за втори мандат през 2021 г., което дава възможност да продължи управленската си политика в посока надграждане на традициите на ВТУ, възприемане и следване на модерните тенденции в световното университетско образование, укрепване на институционалния и научно-изследователския потенциал на академичната общност.

Проф. д-р Тодорова работи последователно за поддържане на установените и създаване на нови ползотворни отношения с фирми от транспортния сектор, с университети и образователни институции от България и чужбина. Води курсове в чуждестранни университети (Полша, Словакия, Сърбия, Латвия), а през 2017 г. едн от водещите технологични университети в света Ningbo University of Technology, гр. Нинбо, Китайска народно-демократична република я удостоява с титлата „Почетен професор“.

Преподавател е в катедра „Икономика и счетоводство в транспорта“ към факултет Транспортен мениджмънт от 1996 г. През 2002 г. става заместник-ръководител на катедрата, в която преподава по дисциплините: „Икономика на транспорта“, „Бизнес планиране“, „Управление на малкия и среден бизнес“, „Европейска кохезионна политика“, „Публично-частно партньорство“, „Икономика на труда“. Любимата част от професионалния път на проф. д-р Тодорова е пряката ѝ работа със студенти и докторанти, от която черпи вдъхновение, мотивация и сили за усъвършенстване на преподавателската, научната и управленската си дейност.

Научните интереси на проф. Тодорова обхващат транспортна и инвестиционна политика, икономика на транспорта, интелигентни



транспортни системи, анализ разходи и ползи на инфраструктурни проекти, ценообразуване на транспортната услуга, бизнес планиране и управление на инвестиционни проекти, управление на персонала, делови игри в управлението и бизнес решения, качество на образователната услуга. Има над 150 публикации в областите транспортна политика, инвестиционна политика в железопътния транспорт, устойчиво развитие на транспорта, анализ на разходи – ползи на инфраструктурни проекти, бизнес планиране и инвестиране, управление на проекти и др., публикувани у нас и в чужбина. Някои от тях са индексирани в световните научни бази данни SCOPUS, Web of Science, EBSCO. Съавтор е на седем учебници, помагала и ръководства, автор и съавтор на шест монографии, четири от които издадени в чужбина.

В периода януари 2013 г. – януари, 2016 г. проф. д-р Даниела Тодорова заема длъжността заместник-ректор по научноизследователската и международната дейност.

От 2010 г. проф. д-р Тодорова е Секретар за България и член на Научния комитет на Европейската асоциация за сигурност. От 2012 г. Член на секторен референтен съвет по оценка на компетентностите на сектор „Транспорт“ към Българска стопанска камара. Членува в Съюза на учените в България.

Образование и академично израстване:

- Магистър 1994 г.

Магистър, специалност „Икономика и управление на отраслите“, Московски държавен минен университет, Русия

- Доктор по икономика 2009 г.

Темнадисертационниятруд: „Усъвършенстваненаинвестиционната политика в железопътния транспорт за ефективно развитие в пазарни условия”

- Доцент 2011 г.

Доцент по научна специалност „Икономика и управление на транспорта”

• Специализация по „Икономика на транспорта” и „Финанси и кредит” в Институт по икономика и финанси, Московски държавен университет по транспорт, Русия

- Професор 2015 г.

Професор по научна специалност „Икономика и управление на транспорта”

**Дарения за книгата  
„Паметта на времето“  
към дата 16.09.2022 г.**

№ по рег	Име и фамилия	Сума
1	Софрон Софронов	1000.00лв.
2	Владимир Тодоров	880.00лв.
3	Антон Софронов	500.00лв.
4	Неделчо Неделчев	500.00лв.
5	Юлиан Маслянков	400.00лв.
6	Иван Омайски	300.00лв.
7	Антоан Танев	300.00лв.
8	Христин Христов	300.00лв.
9	Теодора Виденова	300.00лв.
10	Тончо Караджов	300.00лв.
11	Михаил Карамаринов	300.00лв.
12	Анна Илиева	200.00лв.
13	Милена Йосифова	200.00лв.
14	Радослав Василев	200.00лв.
15	Теодора Йосифова	200.00лв.
16	Тихомир Юруков	170.00лв.
17	Димитър Живков	150.00лв.
18	Константин Димитров	150.00лв.
19	Георги Младенов	150.00лв.
20	Георги Стайковски	150.00лв.

21	Милчо Маринов	130.00лв.
22	Асен Йосифов	120.00лв.
23	проф. Димитър Димитров	120.00лв.
24	Бойчо Георгиев	100.00лв.
25	Иван Гълъбов	100.00лв.
26	Лъчезар Каменов	100.00лв.
27	Милчо Богданов	100.00лв.
28	Милчо Митов	100.00лв.
29	Кирил Парпанов	100.00лв.
30	Рашко Иванов	100.00лв.
31	Райчо Райчев	100.00лв.
32	Румен Гешев	100.00лв.
33	Николай Шопов	100.00лв.
34	Тодор Тодоров	100.00лв.
35	Ненчо Ненов	90.00лв.
36	Боби Аврамов	90.00лв.
37	Симеон Пейчев	70.00лв.
38	Красимир Атанасов	70.00лв.
39	Венета Минчева	70.00лв.
40	Димитър Димитров	70.00лв.
41	Светослав Газов	70.00лв.
42	Георги Бурданов	70.00лв.
43	Мариян Флоров	70.00лв.
44	Радко Димитров Радев	60.00лв.
45	Руско Вълков	50.00лв.

46	Боздан Симеонов	50.00лв.
47	Илия Велев	50.00лв.
48	Ленко Линков	50.00лв.
49	Стефан Бъчваров	50.00лв.
50	Цветомир Ценов	50.00лв.
51	Динко Динев	40.00лв.
52	Николай Иванов	40.00лв.
53	Стефчо Мишев	40.00лв.
54	Иван Манчев	40.00лв.
55	доц. Боряна Розожерова	20.00лв.
56	Емил Петков	20.00лв.
57	Живко Кескинов	20.00лв.
58	Стойко Йовчев	20.00лв.
59	Ташко Самоковлиев	20.00лв.
60	Владимир Димитров	20.00лв.
61	Атанас Генов	20.00лв.
62	Н. Николов	20.00лв.
63	Валентин Митов	20.00лв.
64	Васил Димитров	20.00лв.
65	Живко Желев	20.00лв.
66	Петър Бараков	20.00лв.
67	Петър Кюркчиев	20.00лв.
68	Тодор Георгиев Тодоров	20.00лв.
69	Георги Дочев	20.00лв.
70	Кирил Тимев	20.00лв.
71	Атанас Атанасов	20.00лв.

72	Младен Чакъров	10.00лв.
73	Георги Райчев	10.00лв.
74	Васил Митков Данков	10.00лв.
	обща сума	9680лв.

## Л И Т Е Р А Т У Р А

1. Закон за железните пътища от 1885 год. ДВ, бр. 14/12.02.1885 г;
2. Закон за проектирането и построяването на железопътната мрежа в България от 1891 г. ДВ. бр. 10/14.01.1895 год.;
3. Отчет за учебната 1922 – 1923 год., с. 1; за учебната 1923 -1924 год. и 1924 -1925 год. С., Държавно железопътно училище
4. Вълков, Г. Създаване на жп училище – Железничарски подем № 13, 10 дек.1936 год., ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а.е. 1, л. 1 и 2;
5. Заповеди на директора на железопътното училище: 1 април 1922 год.- 11 септ.1928 год. ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а.е. 1, л. 12, 16, 25, 64, 70, 76; а.е. 5, л. 61, 65, 83, 98; а.е. 2 и 9; а.е. 12, л. 134; а.е. 21; а.е. 22, л. 114; ф. 1653, оп. 1, а.е. 487, л. 108, 151; а.е. 488, л. 39, 48, 188; а.е. 494, л. 1.
6. ЦВА, ф. 2563, оп. 1, а.е. 2, л. 539-542 и 547. Заповед на командира на Втора жп дружина № 86, 23 юли 1919 год;
7. Заповеди на командира на железопътния полк: 12 май 1928 год. до 5 април 1944 год.  
ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 487, л. 108, 151; а.е. 488, л. 39, 48; а.е. 505, л. 30,40 и 41; а.е. 521, л. 43 и 44; а.е. 530,550, л. 1, 558;
8. Устав на неутралното ученическо въздържателно дружество „Трезвен железничар“, чл. 3-7, ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а.е. 5, л. 61;
9. Програма за седмичното разпределение на уроците в 2-годишния курс при Държавното жп училище от 1 ноем. 1929 год. до 16 апр. 1930 год. ЦВА, ф. 1653, оп 1, а.е. 483 и 495;
10. Програма за седмичното разпределение на уроците в Държавното железопътно училище, ЦВА, ф. 1653, оп. 1., а.е. 483;
11. Табаков, Вл. Железничен персонал. Балевски, К. Железничен трафик. Юбилеен сборник „50 години държавни железници в България“, С., 1888-1938 год., с. 163, 220, 235, 321, 352;
12. Записки по военна статистика на Балканския полуостров, част I, Княжество България;
13. Заповеди на командира на Железопътни войски на БДЖ от 27 февр. 1941 год. до 28 септ. 1944 год., ЦВА, ф. 1653, оп. 1, а.е. 572; ф. 1654, оп. 1, а.е. 1, а.е. 48; ф. 2564, оп. 1, а.е. 1, л. 117, 161; ф. 2565, оп. 1, а.е. 1, л. 1,115; а.е. 4, л. 1; а.е.

3 и 5, л. 1, 16, 33, 165.

14. Заповед на Инженерни войски № 11, 7 дек. 1920 год., ЦВА, ф. 26, оп.1, а.е. 98;

15. Държавен вестник № 43, 27 май 1921 год. и № 249, 24 март 1923 год. Височайши указ № 7,16 февр. 1923 год. ЦВА, ф. 1, оп. 1, а.е. 167, л. 9-12;

16. ЦВА, ф. 1, оп. 1, а.е. 160, л. 107; Указ № 37, 23 апр. 1921 год.; ф. 2564, оп. 1, а.е. 6, л. 1. Заповеди на ликвидационното бюро на жп полк № 9, 22 авг. 1923 год., пар. 1 и № 25, 10 юли 1925 год., пар. 1;

17. ЦВА, ф. 2564, оп. 1, а.е. 1, л. 16; Заповеди на министъра на железниците, пощите и телеграфите №№ 2, 24 юли 1922 год.и 2847/ 1922 год.

18. Царски указ № 60, 4 януари 1923 год. Закон за откриване на телеграфопощенско и железопътно училище;

19. ЦВА, ф. 1, оп. 5, а.е. 590, филм инв.№ 1322, Закон за Държавното железопътно училище;

20. Атанасов, Б. Психологически изследвания и презгеди на войника-железничар при постъпването му в казармата, Военноинженерен и свързочен презгед, 1942, кн. 5 и 6, с. 55 и 62-63;

21. Осми випуск на железопътното училище – Железопътен чиновник, № 20, 15 окт. 1932 год.;

22. Випускът станционери 1932 г. – Железопътен чиновник, № 8, 15 апр. 1933 год.;

23. Йосифов, А. Железопътните войски в България 1888-1945 год., ВИ, С., 1991; 1946 -1990 год.,ИК „Литавра“, С.,1996

24. Йосифов, А. История на Първа железопътна бригада 1965-1999, ИК „Зеница“;

25. Йосифов, А. Коловози на гълга, автор-колектив, ВИ 2017,с.105,127,137,181,200

26. Жотев, Г. ВНВТУ,, Т. Каблешков“-учебно заведение от нов тип, Железопътен транспорт,С., 1985,№2

27. Жотев, Г. За железопътния транспорт- средни изпълнителски кадри от нов тип. Железопътен транспорт,С.,1986,№9

28. Жотев, Г.100 години железопътно образование в България, 1889 -1989, ВИ,С.,1989

29. Жотеv, Г. Висше военно транспортно училище, „Тодор Каблешков“, 1922-1997
30. Каблешкова, Р. Тодор Каблешков, С., 1988, с.18-20
31. Дойнов, Н. Железниците в България. С., 1952, с.141, 153, 158
32. Доросиев, И. История на железниците. С., 1935
33. Пашев, Г. От Цариград до Белово, София, 1965;
34. Бирданов, Г. Българската железница и нейните строители /1888-2016 год./, Изд. България, София, 2016;
35. Райков, Д. Училището;
36. В. „Железопътен воин“, 1966 – 1976 год.;
37. В. „Магистрали“, 1976 – 1989 год.;
38. Инженерните офицери в България 1878-2004, автор – колектив, ВИ, С., 2007 г.;
39. История на Отечествена война....т.1, 1981, с.293, ЦВА, ф.23, оп. 1, а.е. 830, л.361-372
40. Железопътният транспорт в България 1866 -1983 г., С., 1987, с.18, 65, 75
41. Каракехайов, Г., Животът ми във Войските;
42. Йотов, П., Китка здравец, разкази, С., 2018;
43. Йовков, Й., Те победиха, С., 2018;
44. Юбилеен сборник 2009 – 60 години 69-ти Втори Димитровски випуск /1949-2009/ на НВУ „Васил Левски“, НВАУ „Георги Димитров“, НВВУ „Георги Бенковски“;
45. Михайлов, Л., 2009; Научната слава на България. Висша книжовна школа „Сириус 4“.
46. 120 години Български държавни железници-колектив, Образование и наука, ЕАД, с. 11, 39, 51, 57, 82, 109.