

Автобиография
и Спомени от Миналия
Век

Лазар Михайлов

*Автобиография
и
Спомени от миналия век
Лазар Михайлов*



ПО СТРЪМНАТА ПЪТЕКА

„По-добре късно, отколкото...“ и аз вече на 85 години реших, че трябва да разкажа на сегашното поколение за миналото в родния ми край, което е интересно, защото няма нищо общо със сегашните условия на живот, особено за децата и младежите. Заслужава да се припомни и да не се забравя. Става въпрос и за една закъсняла изповед от моя страна, за пропуснатите признания към тези, които заслужават това, които са ме превели през джунглата от немотия и мизерия, за да премина успешно по стръмната пътека и след 20 години да се изправя с надежда за справяне в борбата за живот и оцеляване.

Родният ми край се намира в полите на Осоговска планина в дясно от река Струма на 5–6 километра от гр. Горна Джумая (сега Благоевград). Освободението ни от турско робство е станало през 1912 година, но и 20 години след това нищо не се е променило, даже и името на селото ни – с. Кърджево си е същото и много по-късно е прекръстено на с. Българчево. Много неща помня, други са ми разказвали по-големите и родителите ми. Трудно преживяване, бедно разпокъсано земеделие с два вола и малко дребен добитък, целогодишно робство в отглеждането на тютюна за припечелване на дребни пари за купуване на най-необходимото от пазара. Разбира се, и тук по това време е имало и по-зможни семейства, с повече имоти и по-малко деца, но ние сме били от най-бедните. Забавачници, детски градини, по-

чивни лагери и други приятни неща тук са били непознати дълго след освобождението.

Проблемите свързани с оцеляването на семейството са принудили родителите ми да обмислят да ме дадат за осиновяване на чичо ми Ангел и стрина Сава, които са били по-заможни, но са нямали деца, които да наследят и обработват имотите им. Това не се случило. Плача и сълзите на по-големите ми сестри, които обещавали да работят повече и по чужди ниви и да се лишават от много неща и с това се разминало осиновяването ми. Едва сега, на стари години, си спомням и осъзнавам жертвите и лишенията заради мен в най-трудните години и никога не съм се сетил да им благодаря и да им се отплатя. Сега мога само да се упреквам и съжалявам, защото вече ги няма.

Тръгнах на училище 6 годишен. То беше малка паянтова сграда с една класна стая за четирите отделения и се намирал на 100 метра от дома. Там премина първоначалното ми образование. Имаше още една стая за жилище на учителката и малък, но хубав двор, ограден с телена мрежа, за игри в междучасията. Помня всичко добре, но вече го няма. Бях много старателен ученик и изкарвах само шестици, а от второ за трето отделение минах със 7 по случай рождението на престолонаследника – Симеон II. Имах късмет и с чудесна учителка – Богданка, от Ловешкия край, благодарение на която научих правилно българския език и правопис, иначе говорът там беше доста смотан. В началото пишехме с калем на плоча, а след втората година се научихме да пишем с перодръжка и мастило. Учихме четене, писане, история, география и вероучение. Между нашата къща и

училището беше къщичката на поповото семейство, които имаха дъщеря, моя съученичка, но съм ѝ забравил името. Те бяха много добри хора, разрешаваха ми в празнични дни да слушам приказки по тяхното радио, което беше единствено в махалата и ме черпеха с бонбони и сладкиши. В тези години живях доста самотно, не се събирах с децата на игри и интересни занимания. Бях малко и свито момче, страхувах се по-големите - да не ме бият, не можех да се защитавам, когато ме обиждаха и упрекваха за нещо.

Така стигнах до прогимназията в с. Селище, което е по-голямо село на 6 километра от нас. Там е и общината, ходехме пеша при всякакво време, зиме и лято, на дъжд и сняг и вятър и често закъснявахме за първия час. Нямаше автобуси и никакви превозни средства. Писарят на общината беше наш съсед и имаше велосипед, което беше рядкост, с който ходеше на работа. Не беше лесно, но все пак завърших прогимназията – от I до III клас с добър успех, включвах се от време на време и в работата вкъщи, по нивите и с добитъка. Чувствах, че съм под средното ниво сред съучениците си – облекло, обувки, обноски, общуване, а проблемите у нас се увеличаваха. Настъпиха гладни години, или както сега му казват „криза“ – хлябът не достигаше като се правеше и от боб, картофи и царевица, но не беше като истински хляб. Оставахме го за другия ден за да изстине, защото топъл го изяждахме по-бързо. Въведоха се и купони за хранителни продукти.

В такава обстановка, семейството все пак настоя и се записах в гимназията в Благоевград за IV клас.

Оказа се, че тук проблемите са много по-големи и по-сложни. Намерихме квартира в краен квартал, за по евтино, заедно с едно момче от с. Лозодаш на име Георги, което беше от моята черга – бедно, но добро. Тук в училище не можеше да се ходи с цървули и селски дрехи, за това набързо поръчахме униформа, купиха ми обувки и всичко необходимо, за да бъда примерен ученик. От къде и как баща ми е намерил толкова пари тогава – не знам, но сигурно е вземал заеми, продавал е яйца, кокошки и добитък, без да са им излишни. В гимназията също бях от най-малките и най-бедните, но си спомням, че бях поет под закрилата на две по-големи и добри момчета - Михаил от с. Бобошево и Никола от с. Бараково. Класната ми учителка – Фрона Деспотова от с. Лешко също беше много внимателна и снизходителна към мен, не ме упрекваше и не ми се караше при грешки в отговорите и домашните по аритметика, което беше нейният предмет.

Училището, макар и трудно, не беше проблем. Стараех се да се подготвям и да бъда редовен, но животът тук не е за описване, поне за мен, затова ще бъда кратък. Храната ни с Гошо беше каквото можеха да ни донесат от село при идването на пазара в Сряда – боб, сланина, зеленчуци, плодове и по един комат селски хляб. Готвихме си сами на печката в квартирата вечер. Баща ми донасяше на пазара яйца, кокошки и друго, каквото можеше да продаде, за да ми остави пари за наема и за дребни, неотложни неща за училище. В училището имаше столова, но тя не беше за нас. С Гошо често чувахме от съученици за разни вкусови в трапезарията, които ни бяха непознати – макарони, сутляш, еклери и други. Случваше се до среднощ да лепим

купони при фурнаджията в замяна на един топъл бял хляб. Срещу един купон получавахме по половин хляб на ден. Дърва за печката ни докарваха с магаретата от село, а и ние с Гошо често ходехме над града в гората и събирахме сухи клони, които ни топлеха много добре. Едва сега си давам сметка за лишенията на семейството ми и за целия им труд по чуждите имоти, за да ме задържат в гимназията до края. За мой късмет, поради промяна в програмата на училищата тогава, завърших VII с VIII клас едновременно, с което спестих една година мъчение в града. През летните ваканции бях редовен овчар на село, имахме около 20 овце и ги пасяхме с още 3-4 момчета. През деня ги прекарвахме през Струма да се къпят, а след това пладнуваха до късно под сенките. Водата на реката беше много хубава и ние се къпехме на воля. Вечерно време, когато изкарвахме овцете на паша, издебвахме пъдарите и откъсвахме по някоя диня, пъпеш или каквото намерим из полето. Палехме огън и до късно през нощта печехме царевица или тиква и беше много забавно. На другия ден спяхме до късно и пак отново.

И така през юни 1946 година получих диплома за завършено средно образование. Трябва да отбележа още и това, че не помня да съм бил на абитуриентски бал, сигурно защото не съм имал подходящ костюм и обувки, но освен това нямаше и подготовка и желание за подобна вечер. Не съм ходил на забави, вечеринки, журове и други подобни развлечения, не можех да играя и да танцувам като другите и не умеех да водя подходящи за случая разговори.

Все пак събитието е важно и всички въкъщи се радваха заедно с мен и веднага започна подготовка за по-нататък, за бъдещата ми кариера.

Бяха готови да се мъчат още две-три години, за да изкарам учителския институт в Благоевград и да стана учител на село. А тогава имаше голяма разлика в семейството да има поне един на заплата и това щеше да сложи край на проблемите и немотията. Започнах като студент в учителския институт през септември 1946 година, но още от началото ми беше съвсем безинтересно и безразлично. Давах си кураж и се надявах да свикна със съдбата си. Как съм издържал до пролетта – не знам, но не се явих на годишни изпити и годината си беше загубена. Жалко за надеждите на семейството ми и за издръжката и излишните разходи покрай обучението ми. През пролетта в града се водеше усилена пропаганда за участие в националните младежки бригади за строителството на Димитровград, Жп. линията Перник – Волюяк и Прохода на Републиката – Хаинбоаз. Без предварително съгласие вкъщи, казах, че съм се записал и заминавам бригадир в Хаинбоаз и скъсвам с мечтания, особено за сестрите ми, Учителски институт. Така в края на юни се озовах в средата на Стара планина на лагер в местността Пчелински рът. Наред с работата там, се провеждаха семинари по Маркс–Ленинска подготовка, от което нищо не разбирах. Но имаше нещо друго, което ме заинтересува, а именно възможността за кандидатстване в някое висше училище с известни привилегии след края на бригадата. Аз преценявах възможностите си за Политехниката, но предвид икономическото положение на село се насочих към ПЖИ „Тодор Каблешков“, където имало подобна на политехниката специалност при пълен пансион и с признаване на военна служба, която тогава беше задължителна. На връщане от бригадата се явих направо в ПЖИ

на ул. Фритъоф Нансен №2, където сега е НДК, и се записах в специалност „Строителство и поддържане на жп линии“. Скоро се сдобих с нова униформа и с безплатни билети за БДЖ и се явих на село да се похваля, че не съм пропаднал и не съжалявам за постъпката си. Бях приет справедливо и всичко ми беше простено, включително и това, че не станал учител. Лично аз смятах, че съм попаднал на място съобразно моите възможности и желание. Имахме много добри преподаватели и съученици, повечето от моята черга и добре се разбирахме. Живеехме на пълни казармени условия, с частична военна служба. Преподавателите по техническите предмети бяха предимно с европейска подготовка – внимателни, търпеливи и настоятелни за правилното усвояване на материала. През лятото на първите две години бяхме на военен лагер, а третата беше определена за практически стаж по специалността.

Трите години минаха неусетно и без проблеми, защото всичко беше интересно и осигурено. Стажа прекарах по строежа на новата жп. линия Перник – Волюяк, жп. надлеза след гара София – север и в участъка Мирково – Челопеч, на строящата се тогава жп. линия Макоцево – Клисуре.

Пристигнах в Долно Камарци, секционния инженер Добрилов ме прие и ми каза:

–Ще минеш от тука, през 5-те участъка, Долно Камарци-Тунела, Буново, Бърдо, Мирково и Челопеч. Където ти харесва ще останеш и ще ми се обадиш да те запиша, да знам къде си. Харесах си Мирково и останах там.

В строителната жп. секция Долно камарци още тогава видях един голям, истински ръководител – инженер Добрилов, за когото останах завинаги с отлични спомени в

отношението му към хората и организацията на работата по обектите. Много скоро обаче му назначиха началник на секцията – партиец, от когото организацията нямаше полза. Тук ще опиша накратко работния ден на инженер Добрилов – той идваше на работа поне един час преди работното време, минаваше през работилниците, автотранспорта, складовете и проверяваше каква е подготовката за деня; след половин час отиваше в канцеларията, от където по телефона приемаше докладите на техническите ръководители и тези от службите в секцията, даваше указания и необходимите нареждания, а след това с файтона обикаляше по ред всички по-важни обекти по участъците. Приемаше обяснения, заявки, нареждания и така се подготвяше и програмата за работа за следващите дни. При такива впечатления, един ден служителят със „специални задължения“ ми предложи да му донесам писмено за вредителската дейност на инж. Добрилов, тъй като той бил западен възпитаник. Разбира се, категорично отказах и той повече не ме потърси.

В Мирково попаднах също при добър технически ръководител, който ми оказа голямо доверие като помощник и ми предостави проектите на участъка заедно с фигуранта бай Пешо. Имах възможността да изпълнявам самостоятелно геодезическите задачи. Септември 1950 година приключих със стажа, получих дипломата за завършен курс на ПЖИ и бях назначен в планово-техническия отдел на секцията в Долно Камарци. Задълженията ми включваха изготвянето и разпределението на годишните и тримесечните планове на секцията по технически участъци, по видове работи и стойности и отчитане на плановете, съобразно призна-

ните от банката документи. ВИзглежда съм се справял добре със задачите си, защото редовно се получаваха пре-
мии в секцията и по участъците. Работих заедно с двама
белогвардейци руснаци в една канцелария. Единият от тях,
гр. Корепанов беше рядко дисциплиниран и стриктен в ра-
ботата си, за разлика от другия. Той ползваше сметачната
луния и сметало, което много ме интересува, но нищо не
ми показваше. Един ден в секцията дойде зам. началника на
УСТС инж. Кискинов. Отби се и при нас, за да види какво
и как работим. Попита ме дали съм се научил да работя с
това сметало, но гр. Корепанов се обади и даде да се раз-
бере, че всеки може да ползва само личен инвентар. Шефа
разбра и каза, че идва от инвентаризация в секция Ловеч,
където видял едно неизползвано сметало и обеща да нареди
да ми го изпратят. Той изпълни обещанието си и така се
сдобих с много хубаво сметало, научих се сам да работя с
него и го ползвах перфектно до края на службата си.

*Третият колега в канцеларията беше гр. Лалош - корен-
но различен от Корепанов, като човек и работник. Сутрин
идваше на работа обикновено "махмурлия", седаше пред
бюрото си и задремваше. При звън на телефона, по който
го търсеха, се събуждаше, отваряше някаква папка и започ-
ваше да диктува исканите сведения за работата на маши-
ните по обекта през миналия ден (като повече гледаше в
тавана, явно съчинавяваше). След това отново задремва-
ше. А другия колега само го поглеждаше от време на време
и нищо не казваше.*

Сега пазя сметалото като скъпа реликва, но още не съм
решил на кого да го завеща.



Бонка, м. май, 1952г, гр. Антон

Това е и първото ми впечатление за инж. Кискинов като добър и грижовен към проблемите на хората ръководител, който в много случаи след това също ми е помагал за напредване и устройване в работата и живота ми.

През пролетта на 52-ра година участъкът на секцията в Долно Камарци приключи и в началото на месец май бях пре-назначен на същата работа в секцията на гара Антон. Работа-

та ми беше позната и приятна, бързо се опознах с хората и всичко вървеше добре. Интересно е, че след преместването си в Антон, като ползвах същото онова сметало известно време, на останалите започна да им прави впечатление, че работя с него, а не със фацитката (сметачната машина). Един ден главният счетоводител ме попита:

—Защо се излагаш с това сметало, а не си работиш на машината?

—Дай да направим едно съревнование тогава - на по кутия шоколадови бонбони-отвърнах му аз.

Взехме една вedomост за заплати, напечатана в два екземпляра—той работеше на сметачната машина, а аз на мен, обаче цифрите ни бяха различни. Решихме да повторим отново. Записахме първите резултати и започнахме отначало—този път той работеше по бавно—да не сбърка—и във втория случай моят резултат излезе верен—както го бях сметнал първия път. Счетоводителят си излезе и се върна с кутията шоколадови бонбони.

По-забележителното тук обаче си остава, че случайността тогава ме срещна с едно мило момиче, втората половина от живота ми — Бонка. Работата ни не беше свързана, но често, случайно или нарочно се виждахме и разбрахме, че ни е писано да се съберем и заедно да създадем бъдещото си семейство.

В края на 53-та година работата и тук привърши и УСТС, както винаги се грижеше като майка за персонала и правеше възможните разстановки никой да не остане без работа, особено ергените, които можеха да се изпратят където и да е. Бях определен за технически ръководител на участък гара Елисейна по строителството на двойна жп линия София — Мездра, което се предвиждаше да започне през 54-та година. Оказа се обаче, че то се отлага поради липса на средства и през януари 54-та година получих заповед за технически ръководител близо до родния ми край — на обект Дековилна жп линия от гара Крупник за мина Брежани. През тази зима падна неவிждан сняг и студ и движението на влаковете беше блокирано. При гара Световрачене, един влак остана засипан от пресни сняг за няколко дни.

Едва през февруари заминах за гара Крупник, но през Карлово, Пловдив и София. До началото на април разчиствахме снега, за да откриваме фронт за работа по трасето. Тук за първи път използвах наученото по геодезия и с малка промяна в края на трасето постигнах значително намаление на изкопа в скални почви. Тогава не знаех за закона за рационализациите, но използвахме умело тези количества за по-добро заплащане на бригадите. Така няхаме проблем с недостиг на работна ръка, от какъвто страдаха другите организации в района. С приятелката по-рядко се срещаме в София, но често си пишехме писма.

През септември същата година се създаде строителният район в гр. Димитрово (Перник), в който бях назначен за началник на плановия отдел, по предложение на Кръстю Мишев – тогава началник на планов отдел в УСТС, който вече имаше добри впечатления от работата ми в Долно Камарци и Антон. В периода 51/54-та година от време на време ходих на село. Двете по-големи сестри се бяха омъжили, имаха отделни семейства и считях, че животът тук се е нормализирал. Брат ми Игнат беше заминал на гурбет в Коми – СССР, а най-малката сестра беше вече в прогимназията. Бях изненадан при една среща с кака Милка – най-голямата сестра, когато спомена, че близнаците Богомил и Божидар вече ходят и тичат, но нямат пари да им купят обувки. Разбира се помогнах, но си дадох сметка, че пак нищо не се е подобрило, напротив – създаваше се насилствено кооперативно стопанство, всичко, включително имоти и добитък, се национализираше и който се противопоставеше бе обявяван за „Кулак“ и се подлага на тормоз и унижения.

За това бяха принудени да работят по кооперативни ниви срещу 50 стотинки надница и всичко се разпределяше по рацията според „заслугите“. Преди трагедията с кооперацията срещнах бай Иван и той ми се оплака, че умрял единият му вол и ме помоли да му помогна да си купи друг като ми каза, че селянин без вол по-добре да не е жив. Бях получил наскоро премии, парите си носех винаги в джоба. Нямах спестовна книжка и му дадох „заем“, който знаех, че никога не може да върне. Тогава сериозно се замислих и за училището на Виолета, най-малката сестра, но го отложих за по-късно, когато вече съм създал семейство, защото сам не можех да направя нищо съществено. Тогава не държах много сметка за парите си, правех услуги на дребни служители в секцията с малки суми и не търсех да ми ги връщат, а на един началник склад в Долно Камарци дадох „на заем“ 5 хиляди, но той забрави да ми ги върне.

След постъпване на работа в район Перник, Бонка вече по-често идваше в София и се срещаме. По-късно заех една стая в служебната сграда под старата крепост „Кракра“ и тя дойде при мен неофициално, но „будното око“ на партията не позволяваше такова съжителство и се наложи да организираме подписването на граждански брак. Заведох я в София при леля и Бонка, майката на Маргарита и Николай, а аз тръгнах на командировка в Сандански и пътьом се отбих на село. Там се срещнах с кума Яким и уточнихме подписването да стане на 5-ти февруари 1955 година в София. То протече наистина по най-скромен начин в районния съвет при театър София само с двамата свидетели - кумът и леля и Бонка. Върнахме се в Перник като семейство, набързо уредихме една стая в складовата база на района,



С Бонка, 1954г.

под гара Перник, оборудвахме я с най-необходимите вещи и се получи по-добре от канцеларската стая в службата. Заехме се с подготовката за сватбата, която направихме на 20 февруари. За разлика от февруари миналата година, този февруари беше истинска пролет, като че ли за наш късмет - цъфнали дървета и зелени поляни. От тогава до сега такъв февруари не се е случвал. Имаше много гости, духова музика, подаръци и всичко като на сватба. Върнахме се обратно в Перник, но квартирата не ни беше удобна и заех едно помещение в същия район. За 2-3 месеца успях да го устроя като по-удобно и уютно жилище - маломерни стаи, кухня и антре, но чешмата и тоалетната бяха на двора и ги споделяхме с още две-три по-възрастни семейства в района. Заведох Бонка за няколко дни на село, да види как се отглежда млочният и зеленчуците, но не беше във възторг. Върнах се от командировка и се прибрахме в Перник. Аз ходех на работа, а Бонка си уплътняваше времето в новото жилище и с голямо желание и амбиция за кратко време успя да направи нещо забележително и много удобно. Към края на август отидохме в Антон, при баба Неда и дядо Васил, където на 15 септември се роди и Венетка. През октомври се прибрахме в Перник и есента и зимата там бяхме вече тричленно семейство. Бяха много приятни месеци и макар и студени, в къщата имаше много топлина и спокойствие. Почти не ходех в командировка и зимата мина без проблеми.

Работата ми в Перник продължи само година и половина. Тя беше разнообразна и много полезна за квалификацията ми, особено благодарение на началника на района Любен Николов „Папата“, опитен ръководител, който ме научи

на много тънкости и комбинации в ръководството и отчитането на строителството.

Трябваше подробно да следя какво се работи на по-големите обекти и как се отчитаме пред банките. Но винаги трябваше да има резерви, които да ползваме при необходимост, с цел осигуряване на необходимата печалба по баланса, за получаване на редовни премии от персонала. Изпълнявах тази задача перфектно, като за целта създадох необходимите контакти и доверие с банковите инспектори в Пловдив и Благоевград и при необходимост внасях допълнителни или подменени сметки. Такива "резерви" поддържах на обектите "Разпределителна гара Перник", "ж.п. линия за мина Брежани" и др. Този начин на работа, макар и незаконен преодължих и по следващите обекти с банките в София, Червен бряг и Силистра. В банките ходех с голямо доверие, никога не съм злепоставял съответните технически инспектори.

Тогава често ставаха реорганизации и в началото на 56-та година районът в Перник се закри и от УСТС ми предложиха работа в район Пловдив. За първи път ми се налагаше да предявявам условие пред зам. началника на УСТС г-р. Кискинов, с който вече добре се познавахме. Вече бяхме тричленно семейство и единственото ми условие беше жилището. Шефът ме разбра и обеща да направи необходимото, за да убеди и началника на район Пловдив да се изпълни молбата ми. Действително беше проблем, защото на двете жилища, които се довършваха в момента, разчитаха още 5-6 семейства на служители в района. Все пак в края на април получих едното от тях – стая, кухня и баня с тоалетна. Настанихме се и започнах работа като старши

инженер в ПТО. Станахме жители на този хубав град и в свободното време се разхождахме с количката по ул. Иван Вазов от гарата към центъра, в градския парк срещу пощата, до Бунарджика, от където се виждаше целият град и околностите. Ходехме и до р. Марица, където се намираше градският пазар за плодове и зеленчуци. Жилището ни беше близо до гарата, а край квартала ни беше и зеленчуковата градина на района, която помним с огромните марули. Ходех често в командировка по обектите и се занимавах с организацията и проблемите, които докладвах на ръководството в района при необходимост от съдействие. Разбрахме се добре както с техническите ръководители по обектите, така и с ръководството на района, тъй като работата ми беше интересна и приятна. Имах време и да помагам и отделям внимание на семейството.

С Бонка помислихме и разговаряхме за съдбата на Виолета, ако остане на село, защото отидеше ли да учи в гимназия в Благоевград, я чакаше моята стръмна пътека. За това решихме да я вземем още сега и тук да довърши прогимназията – III кл. А после какво, ще решаваме заедно с нея. Речено-сторено. Доведохме я, настанихме се и мисля, че ни беше удобно. Помагахме си кой с каквото може. На другата година тя се записа в икономическия техникум, който довърши в София след преместването ни там. Къщата ни беше на 5 минути пеша до гарата, толкова беше и до службата ми.

Струва ми се през пролетта на 57-ма година имаше много валежи, реките от Рило-Родопския район придойдоха и нанесоха много щети по пътищата и железниците. Беше отнесен и мостът на р. Въча при село Кричим. Линията

беше укрепена аварийно с метални греди и движението на влаковете беше осигурено с намалена скорост. Получихме проект от Транспроект за възстановяване на моста на същото място при много утежнени условия с преукрепвания и спиране на движението за по няколко часа. Тук за първи път направих предложение за рационализация – изгодна както за строителството, така и за експлоатацията. Предложих направа на нов мост в ляво на 6-7 метра от съществуващия и с малка варианта след това да се пусне движението по новия мост, без никакви затруднения за експлоатацията и за строителството. Беше прието без никакви условия и забележки от Транспроект и от инвеститора – БДЖ и това беше първата ми истинска рационализация. През трите години в район Пловдив имах и други предложения, но без особено значение. За командировките пътувах с влак, обикновено през нощта, но ще отбележа, че никога не съм пропускал влак и не съм ползвал будилник както и до края на службата. В съседния апартамент на къщичката ни живееше семейство с момче на 5-6 години и Венетка често казваше, че иска и ние да си имаме един „Гого“. Това се случи на 18 март 59-та година и щъркелът ни донесе Валентин, с което семейството ни стана солидна фамилия. През лятото на същата година бяхме на почивка на море във Варна и там дойде една щастлива случайност за семейството. На пясъка на плажа се срещнахме с познатите ни вече инж. Кискинов, като началник на строителния район София, и Кръстю Мишев – началник на планов отдел в УСТС. Приказвахме за работата ми в район Пловдив и аз изразих известно неудовлетворение от началника на ПТО, инж. Бъчваров, който не обръщаше



Великден, 1962г, Благоевград, с Венетка и Валентин

особено внимание на докладите ми от обектите. Тогава гр. Мишев ми предложи вариант – да ме назначи началник планов отдел в район Русе с осигуряване на апартамент в центъра на града, а пък гр. Кискинов веднага излезе с друго предложение – да ме назначи технически ръководител на участък на Удвояване и електрификация жп линия София – Мездра с осигуряване на Софийско жителство и двустаен апартамент в кооперация, която в момента се довършва. Имаше едно условие, което трябваше да приема – поне три години докато съм технически ръководител на участък, да се прибирам в София само за почивните дни. Върнах се в Пловдив и обсъдихме двете предложения с Бонка. Решихме направо – София, пък да става каквото ще. Обадох се на гр. Кискинов и отидох в София.

Получих заповед за технически ръководител на участък гара Бов. Инж. Бъчваров ми се обиди за това напускане, но от м. септември започнах работа в участъка, а семейството остана в Пловдив и често ходех да ги виждам. Най-после сградата беше завършена и приета. От името на шефа ми се обадиха, че жилището ми е осигурено, за да отида в Пловдив и да си докарам багажа. Разбрах, че на 1-ви декември ще заседава комисията за разпределение на апартаментите при много спорни въпроси. Взех камион и реших да чакам решението. Паркирах го пред района на ул. Лега и отидох горе при секретарката. По едно време излезе началникът и ме попита защо не съм заминал. Отговорих му, че искам да разбера къде ще се настанявам. Той каза, че изпълнява уговорката, но се налага временно съжителство с още едно семейство. Очаквах подобно решение и затова не заминах и заявих, че уговорката ни е за самостоятелен апартамент,

и ако не удържи на думата си ще освободя камиона, който ме чака долу и ще се върна в Пловдив, където все още имам квартира. Началникът се ядоса и влезе в съвета. Чувах се много спорове и разправии, но после излезе и без да ме поглежда каза на секретарката: „Славке, обади се на Генков в Красно село, да му даде ключовете за 12-ти апартамент.“, след което се върна обратно в съвета. Проблемът приключи добре, докарахме багажа и се настанихме в София. Не ни беше леко с работата и трудностите по дефилето и преживяното от Бонка сама в София с две деца, но издържахме уговорените три години и един ден ме извика Кръстьо Мишев – вече началник планов отдел в Министерство на транспорта и ми каза, че разговарял с инж. Кискинов, да ме вземе там. Аз се съгласих, макар че заплатата беше по-малка, почти на половина, но и работата беше по-лека и без отговорностите и задълженията по обекта – в центъра на София и то на служба в Министерството.

В средата на 63-та година вече бях в плановия отдел на Министерството като старши инженер. Приемах, проверявах и комплектувах строителните програми на УСТС по райони и други организации, изпълняващи обекти на Министерството. Подготвих необходимите обосновки до ДПК за включване в плана на нови обекти през годината – по изключение. По това време министър на транспорта беше Пенчо Кубадински, който много ни тормозеше с обещанията си за строеж на непредвидени обекти при обиколките из страната. Имах няколко такива командировки за проучване и обосновки с доклади до ДПК за нови обекти, като автогара в Смолян, пощенска сграда в Раднево, нова гара Търговище и други. При тези командировки проблеми

нямах, защото всичко беше поръчано и подготвено предварително от заинтересованите. Имах карти за свободно пътуване по БДЖ I клас, автоконтролърска карта и при това положение беше леко и приятно да се изпълняват задачи по поръчение на Пенчо Кубадински или от негово име. Почти три години в Министерството минаха неусетно, това за мен фактически беше една почивка. Имах време да се занимавам със семейството, децата растяха и имаха нужда от разходки и с мен. Разхождахме се из парковете, ходехме и до Витоша заедно с приятелските семейства, както и на море. С парите, които бяхме спестили в Пловдив, за да се включим в кооперация за строителство на апартамент, усилено се обзавеждахме. Първи в блока имаше телевизор „Рубин“, пералня, кухненска и холна мебел, гардероби и др. Тогава направихме и първата екскурзия с „Орбита“ до Киев, Москва и Ленинград; с „Балкантурист“ до Унгария, Чехословакия и ГДР – до желязната завеса. Но освен Берлин видяхме Лайпциг, Потсдам, Вернигероде и други забележителности, които ни оставиха незабравими спомени за цял живот.

През лятото на 65-та година, при мен в отдела дойде полк. Жеков, с молба да му помогна с подготовката на постановление за създаване на бригада за жп и свързочно строителство към УСТС. Скоро разбрах, че постановлението е излязло и полк. Жеков е назначен за командир на бригадата. През октомври при комплектуване на персонала за бригадата, той дойде лично при мен и след съгласието на началника ми – Кръстью Мишев, ми предложи да постъпя в бригадата на работа в техническия отдел на офицерска длъжност при доста съблазнителни условия, на

което скоро дадох съгласие. Той беше подготвил заповед за назначаването ми като начало със звание капитан, но понеже бригадата беше на подчинение на УСТС с началник инж. Бъчваров, който ми имаше зъб за напускането ми на район Пловдив, казал, че съм още млад за това звание и заповедта беше преработена за старши лейтенант. След това инж. Бъчваров лично докладвал заповедта за подпис от инж. Коларов, зам. министър на транспорта, и му подшушнал, че полк. Жеков се поувлича с предлагане на по-високи офицерски звания. Така инж. Коларов задраскал частта „старши“ и останало само лейтенант.

Разбрах, че съм сбъркал и трябваше да откажа това назначение. Полковник Жеков можеше да се справи с инж. Бъчваров и да реши въпроса. Още повече аз си бях на добра работа в Министерството и всички, котио идваха след това от Трансстрой в ЖП бригада получаваха звание "капитан", само аз си останах "лейтенант" Това беше първата ми грешка в службата

Прецених, че разликата в заплатата е незначителна и от 1.XII.65 г. приех работа в бригадата като старши инженер в ПТО със звание лейтенант. Разбрах, че съм сбъркал и е трябвало да държа на званието капитан, с което скоро щях да вляза в категорията „старши офицери“. На бригадата бяха дадени за изпълнение малки и по-големи обекти из цяла България и често ходех в командировка, обикновено с командира и главния инженер. Бяхме с джип и общо взето ми беше интересно и приятно. Много скоро разбрах значението на по-високото звание, тъй като моето беше най-ниско. Също така разбрах, че съм се насадил на пачи яйца, когато началник щаба ми донесе заповед за командировка с

пътуване с влак II класа. Не приех заповедта и командирът ме извика за обяснение. Каза че това е съгласно устава – младшите офицери пътуват във II-ро класно купе. Заявих, че идвам от Министерството с карта I клас за цялата мрежа и ако се налага да пътувам във II класа, ще напусна със съжаление и ще се върна обратно в министерството или в Трансстрой. Върнах се в канцеларията и докато размишлявах какво да правя, дойде отново началник щаба и ми предаде нова заповед с пътуване в I класа. Първата битка с недоразуменията беше спечелена. В първокласния вагон пътуваха само старши офицери, поглеждаха ме подозрително и често с въпроси, но аз свикнах и си пътувах свободно.

След година и нещо полк. Жеков напусна. Не можеше да понася граждан (инж. Бъчваров) да го командва и да му дава съвети. За командир беше назначен полк. Митрев – военен и политически офицер. С него също ходехме в командировки, особено по Удвояването на жп линия Зимница – Карнобат, където вече имах приета и внедрена рационализация за преустройство коловозите на гара Зимница. Заповедта за възнаграждението ми стоя при командира повече от месец без подпис. Отидох при него да питам защо, а той ми каза направо: „Аз съм командир на бригада, офицер от 20 години и до сега не съм видял в джоба си 3500 лева пари, как ще ги дам на тебе. Освен това ние заедно ходим по обектите, а само ти ще получаваш такива пари“. Наложих се да му обясня, че докато той води разговори къде има интересни неща наблизо, за лов, развлечения и други, аз гледам къде проектантите са пропуснали доброто решение и вечерта в хотела смятам и чертая намисленото, вместо да

присъствам на интересните му вечери в ресторанта. На другия ден заповедта беше подписана и получих възнагражението си, но моят характер доста ми пречеше. Аз бях един от редките офицери в бригадата, които не са членове на партията. Партийният секретар – колега в отдела, ми предложи още в началото да подам молба, за да се уреди въпросът, но аз вместо да откажа направо, казах, че трудно бих издържал партиен стаж една година и така се размина. Това не се харесваше на щаба и на полит отдела, но ме търпяха като дефицитен специалист. Въпреки това често се опитваха да ми прехвърлят техни неудачи при съвместните ни обиколки по обектите. Това наложи да поставя условия пред командира и главния инженер, че при важни задачи не желая да придружавам партийни и щабни работници и предпочитам да се справям сам. Новият командир на бригадата инж. подп. Каракехайов и следващите командири след него общо взето приеха условието. Ще отбележа и някои случаи на незачитане поръченията на полит или щабни работници, където имам определена вина. При удвояване на жп линия Темелково – Радомир бях командирован непрекъснато, поради недостатъчно техническо ръководство. Един репортер изпратен от ЗКПЧ дойде при мен и поиска заедно да напишем дописка за вестника, но отказах с довода, че командирът ме е изпратил тук не за да пиша дописки, а да ръководя строежа. На другия ден дойде лично ЗКПЧ-подп. Брезовски, пред който потвърдих отказа си. След завършването на строежа в срок бях предложен за награда с орден и предсрочно повишаване в звание „Капитан“. Златния орден получих, но за званието бях задраскан лично от ЗКПЧ.

Това беше груба грешка от моя страна и началото на войната ми в социалистическото командване, в която аз винаги губех. В този случай загубих една година с една звезда по-малко в пагоните. А въобще на беше проблем да излезна и да разменим няколко думи с репортера за да свърши и той това, за което беше изпратен.

След това ходех по строежа на жп линията гара Генерал Тодоров – Петрич, Кюстендил – рудник Николичевци, Калотино – Станянци и други, не помня всичките. Забележително изменение на проекта направих на обект Разширение на коловозното развитие на гара Разменна, край Русе, където оставих служебните сгради на по-високо ниво, с което постигнах по-добра видимост на персонала към коловозния парк, по-добро отводняване на площадката и икономисах близо 10 хиляди кубически метра изкоп. Беше прието и реализирано.

След 70-та година преди гара Карнобат започна строителството на язовир, който заливаше жп линията и се налагаше ново трасе за двойната жп линия. Следях с интерес проектирането и ми направи впечатление, че проектантите се насочиха далеч от язовира при много земни работи и скъпи съоръжения. Реших и организирах успоредно проектиране, но в почивните дни, когато проектантите ги няма. По моя вариант двойната линия минаваше непосредствено покрай язовири на 2-3 метра над нивото на язовирните води. През м. юли 72-ра година получихме одобрените проекти от Транспроект, но аз вече също бях готов с моя вариант и след няколко дни го предложихме на БДЖ. Изненадахме се, че БДЖ вместо да разгледа и вземе отношение по предложението, подготвиха заповед от името

на зам. министъра на транспорта, с която анулират одобрения проект и възлагат на Транспроект ново проучване. Това беше незаконно и трябваше да възразим и щяхме да спечелим безспорно, но командирът заяви, че не можем да възразяваме срещу заповед на министерството и така пропадна най-голямото ни за сега предложение, а бяхме в правото си. Транспроект преработи проектите си и мина точно по моята идея.

Явно командира-подполковник Каракехайов не беше прав и независимо от неговото решение трябваше да възразя пред отдел технически прогрес в министерството и 100% щях да спечеля. Командирът по-късно разбра грешката си и като компенсация до края на службата ми ме защитаваше от несправдливи упреци и доноси по мой адрес от "приятели", включително и от предложението за дисциплинарно уволнение. А той вече беше генерал и заместник началник в управлението на транспортни войски. Простил съм му за грешката, вечна му памет.

По това време започна строежа на жп линия Дулово - Силистра. Аз вече имах десетина приети и реализирани предложения, но имах и някои неофициални бележки, че работя сам, а не с колектив. Приех критиката и реших да опитам, бяхме в командировка с още двама колеги – партийният секретар инж. Йордан Брайков и още един. В края на трасето, пред гара Силистра спряхме и споделихме една идея – за малко изместване на последната крива в ляво на 5-6 метра ще се икономисат значителни количество от изкопа, обясних точно как може да стане и се прибрахме в града. На другия ден се оказа, че двамата ненадейно са си заминали за София. След два дни се върнах и аз и предложих на

капитан Брайков да седнем и да оформим предложението. Той ми каза, че няма смисъл, защото вече има такова предложение от инж. Русинов. Запитах го дали и те двамата участват в това, но той ме излъга, разбрах по-късно, че те двамата са съучастници и фактически ми откраднах идеята. Разочаровах се от липсата на лоялност в колегиалните отношения и това бе последен опит за съвместна работа в това отношение. Вече имах нова по-добра идея, но реших да работя сам и както си знам. Площадката на гара Силистра беше ниско над нивото на р. Дунав и трябваше да се повдигне с насип от речна баластра от коритото на реката, добивана с дразажна техника. Забелязах, че проектантът беше нов, млад инженер и се беше разпуснал излишно на широко, поради неправилното разположение на екипировъчните коловози. Беше необходимо ново решение, но това беше извън моите възможности и потърсих опитен проектант от Транспроект, който няма участие в одобрения проект. Намерих такъв в лицето на инж. Константинов, който хареса идеята ми и след като оформихме скицата на коловозите, той ме свърза с двама негови студенти-дипломанти, които направиха необходимите икономически и технологични обосновки и изчисления за маневрената работа в гарата. Оформих окончателно проекта и го предложихме в БДЖ, който след разглеждане от експертен съвет го одобри. По него се реализира ефект над 120 хиляди лева и съкращаване срока на строителството, поради намаляване обема на насипите.

Започна разширението на пристанище Варна запад и на бригада беше възложено изместването на двойната жп линия от гара Разделна до спирка Страшимирово.

Труден и спешен обект. Почти целия ИТР персонал на бригадата бяхме непрекъснато там, почти нямахме почивни дни и рядко си идвахме в София. Този обект беше особено важен и срочен за пускане в експлоатация на разширението на пристанището Варна-запад. Ще се спра на края - превключването на движението по новата двойна жп линия при Страшимирово. Операцията трябваше да стане в „прозорец“ от 150 минути, разрешен от БДЖ, по подготвен от мен подробен график. Предната вечер полк. Каракехайов проведе оперативка за уточняване на програмата и разбрахме, че ще има и доста гости и наблюдаващи от управлението. Предложи ми се ръководството на превключването, което приех при условие, по време на „прозореца“ никой по-старши от мен да не идва на място за указания и нареждания, което би объркало организацията, а тиловата служба да уреди маса с достатъчно столове и безалкохолни напитки в страни на 15 метра над жп линията и от там командващия може да ми предава чрез куриер необходими бележки, но без заповеди. Всичко беше уредено, организацията беше образцова и пуснахме движението по новата линия на време. За работата ми на този обект бях награден със сребърен орден.

През 1975 година стана преустройство и войските на министерство на транспорта се отделиха от УСТС с отделно главно командване и се формираха отделни жп бригади в София, Русе, Пловдив, пътна строителна бригада Враждебна и отделен полк за свързочно и ел. монтажно строителство. За началник на войските дойде генерал Кисов от ГУСВ със зам. началник по строителството инж. полк. Каракехайов, който скоро стана генерал-майор.

Софийската бригада се настани в квартал Иленци, близо до гарата, командир на бригадата беше полк. Сотиров, аз бях старши инженер в ПТО с началник инж. подп. Костов. Основен обект на бригадата се очертаваше Удвояване и електрификация на жп линия Мездра – Горна Оряховица, нашия участък беше до гара Хумата. Получихме първите проекти и работех усилено, по проучване и подготовка за сключване на договора за строителството. По това време бях по постоянно в София и край семейството. Скоро беше назначен нов командир на бригадата – полковник Петър Иванов (бай Пешо). Вече имах привилегията, задачите които ми се възлагат да се съгласуват предварително с мен, но новия командир не приемаше това и често ми възлагаше несвойствени задачи, налагаше ми се да отказвам и в последния случай стана скандал довел до доклад за дисциплинарното ми уволнение. Този случай ще трябва да опиша. Получих една преписка за дегуби на вагони на гара Иленци с резолюция на командира да разследвам и да предложа виновните за наказания. Под резолюцията аз написах: „Др. полковник, не съм учил за следовател и не мога да приема задачата“. Той ме извика и каза, че за трети път отказвам изпълнението на заповед и се налага да ме уволни. Отвърнах, че той не ме е назначил и не може да ме уволнява. Стана му зле, ВКР-то му даде вода, свести се и аз си излязох. Но на следващият ден той веднага написал доклад до командващия с предложение за дисциплинарно уволнение. За това ме уведоми един от кадровиците в управлението и ми каза: „Очаквай да те газят мечка“. Дълго време не последва нищо, но ми се наложи да отида на доклад при командващия по доноси от „приятели“. Явих се и казах: „Другарю

генерал, капитан Михайлов се явява по служба“, „Ти ли си Лазар Михайлов?“, „Тъй вярно аз съм“. Дълго време не каза нищо, гледаше към тавана и накрая: „Сегни и докладвай“. Нищо не спомена за доклада на полк. Иванов и всичко се размина, не бях уволнен.

Бях определен за направлениц на обекта Мездра – Ху-матa, който вече познавах добре. Сключихме договора за строителство и започнахме работа в първия участък. Виждах, че в проектите много въпроси не са добре решени и още в началото, успоредно с организацията и техническата помощ на обекта, направих няколко удачни рационализаторски предложения, които бяха приети и реализирани. Така продължих и в следващия участък и често бях определян като най-добър рационализатор на бригадата и войските - с почетни грамоти.

През 1977 година командир стана полковник Драганчев, който бързо се ориентира към мен с пълно доверие, разбра възможностите и характера ми и умело ме използваше при по-трудни задачи . Вече бях майор – в категорията „старши офицери“ . През есента беше извършено едно несполучливо масово взривяване в траншеята „Синьо бърдо“ и беше изоставена дълго време с отчаяни реплики – „тук влак няма да мине скоро“. Аз също мислех по въпроса и имах известнo решение, но изчаках пролетта. В края на м. март 78-ма година бригадата водеше редовно военно занятие в района над Мездра с целия личен състав. Един ден командирът ме взе с джина и отидохме при траншеята. Запита ме какво смятам аз за този капан. Казах му, че тази работа може да се свърши за не повече от три месеца, при условие, че се работи организирано, усърдно и разумно, а не само да

се подминава. Каза ми: „Вярвам, че ти можеш да се справиш, кажи си условията, ще осигуря каквото е необходимо.“ Уточнихме необходимия състав от двата батальона, строителния и механизацията, със съответното оборудване и команден състав след 5 дни да се установят тук на лагер, на пълно подчинение само на мен и през тези три месеца да не идва никой по-старши от мен, за да не отговарям на излишни въпроси и да не ми се месят в работата. Всичко беше стриктно изпълнено и на 3-ти април командирът пред строя нареди: „От днес до края на юни тук единствен началник е майор Михайлов и никой не може да напуска обекта без негово разрешение“. Още от другия ден започнахме подготовка и работа, бавно и внимателно, но уверено и особено внимавах за безопасността в тези грозни скали. Работата потръгна добре, но с след десетина дни тук изненадано дойде ЗКПЧ на бригадата – полк. Пенчев, отиде на по-високо и ме извика. Попита ме защо постоянно размествам хора и машини и защо някои хора работят вързани с въжета по скалите, а други бездействат. Малко прибързано и невъздържано му отговорих: „Др. полковник, мене ме изпрати тук командира на бригадата да правя това, което според мен е необходимо, а Вие, ако не знаете, че не трябва да идвате тук, след малко има влак за София и може да си отивате“. Така и стана, но той не забрави това „внимателно посрещане“ от моя страна. При завършването на обекта Мездра – Горна Оряховица бях предложен за награда с най-големия орден „Георги Димитров“ – златен, но той беше успял да ме задраска, а аз бях поканен на тържеството и седях на първия ред в залата.

Тук направих втората си груба грешка към политическо-то командване и отново загубих. Не беше толкова фатално посещението на полк. Пенчев - той дойде от любопитство, въпреки указанията на командира на бригадата тук да не идват по-старши от мен през тези 3 месеца. Можех да му отделя 5-6 минути и да го изпратя - по живо, по здраво - вместо да го изгоня така грубо. В случая, освен войната, загубих и определения ми златен орден "Г. Димитров". Имало е отново и предложение за дисциплинарно уволнение, но командирът отказал.

Синьо бързо приключи на време. В началото на м. юни тук мина и гр. Тодор Живков, интересувахе се от хода на работата по обекта. Командирът му рапортува, че се осигурява срочното завършване. В участъка до гара Роман имаше още много работа и непрекъснато бяхме на обекта с още няколко техници и офицери, но ще се спра само на края, когато заради планираната ми почивка стигнахме до конфликт и с полк. Драганчев. В края на ноември времето се разваляше, а пусковият срок приближаваше и се налагаше затягане на организацията. На поредната оперативка, командирът направи разчет на задачите и ме посочи за отговорник на една от групите, въпреки че знаеше много добре за планираната ми почивка във Велинград от 1.XII - след два дни. Казах, че не съм съгласен и довечера ще си замина, за да се подготвя. На другата сутрин вкъщи дойде дежурният офицер със заповед в 8:00 часа да се явя пред ВСС на бригадата, да ме съди за нарушаване на дисциплината. 10 минути преди определеното време влязох при командира, но той ми каза да дойда точно в 8:00 часа. Аз обаче не влязох и заявих направо, че ако ме съди за постъпката ми,

лично той много ще съжалява, защото аз защитавам правото си и ще разкажа пред ВСС, а и по-нагоре много неприятни неща. Например как той идва всеки петък вечер, за да осигури никой да не си отива да види семейството си, да се изкъпе и т.н., и как на сутринта взима джипа и два дни обикаля околностите на лов с приятели, а вечер почиват с приятни компании. Нас ни подсигурява да работим добре, за да може в края на годината началството да каже: „Вижте какво можа да направи полк. Драганчев“, а никой не разбира за работата на истинските строители. Казах му, че това е ясно на много хора, но се страхуваме да приказваме и също добре да помисли и да реши дали да ме вика пред ВСС, или не, и излязох. Не последва повикване и така не бях съден от ВСС, а към обяд при мен дойде докторът и ми предаде въпросната карта за почивка от утре, с което този конфликт приключи. Върнах се от почивката и отношенията ми с командира въобще не се бяха променили, все едно такова недоразумение не е имало. През следващата 79-та година работехме усилено следващия участък, Роман – Кунино, който беше сравнително по-лек, само с едно голямо съоръжение – мост на р. Искър, непосредствено след гара Роман, и няколко по-малки съоръжения. Земните работи също не бяха много и всичко вървеше добре. Получихме и проектите за следващия участък Кунино - Карулково – най-трудният от досегашните. Съществуващата линия тук върви в ляво от р. Искър с много завои и покрай високи скали. Новите изисквания за високи скорости на влаковете налагаха значително изправяне на трасето на двойната жп линия, за сметка на навлизане в реката с големи и скъпи подпорни стени и укрепителни съоръжения, постоянни утеж-

нени условия за експлоатацията с превключвания и прекъсване на движението по време на строителството. Още при проучване на проектите и сметките при подготовката на договора за строителството ми хрумна смелата идея да прехвърля двойната жп линия в участъка от гара Кунино до гара Карулково от дясната страна на реката – с два моста на реката и да върви по една широка и равна поляна, без никакви подпорни стени и утежнени условия за нас и за експлоатацията. По предварителни груби сметки този вариант щеше да бъде много по-евтин и по-бърз за изпълнение. Споделих идеята си с командира – полк. Драганчев, под секрет и получих пълно съдействие. Предостави ми джип и неограничени права за извършване на предварителни измервания и съгласуване с РИОПС в Ловеч и Враца – участъкът обхващаше терени и в двете области. Сам извърших всичко необходимо, за геоложките проучвания наех геолози от Транспроект в извън работно време и това беше свършено бързо. Лесно уредих и съгласуванията с Риопс, комплектувах проекта и го представих ме на БДЖ за одобрение, което стана без проблем, като много по-изгоден вариант – линията се изправяше и се избягваха утежнените условия по време на строителството. Конструктивните проекти за двата моста договорих с проектантите от отдал сговорения на Транспроект и бяха готови за кратко време. Започнахме работа в този участък още в края на 79-та година и беше готов в средата на 81-ва, с реализиран икономически ефект от около 600 хиляди лева. Това беше едно уникално предложение във всяко отношение.

През 80-та година получихме и проектите за следващия участък – Карулково - Червен бряг. Линията се изнасяше в

ясно от реката с един мост, гарата също се изнасяше в
ясно, но близо край реката с големи подпорни стени и ви-
соки насипи, с цел избягване минаването през природната
забележителност „Струпаница“. Следва тунел, мост на р.
Искър, през голямата орехова градина и още два моста и
край на спирка Реселец. Не са правени и опити за минава-
не през „Струпаница“ поради непристъпност за геодезиче-
ските измервания и сложността за строителството през
уникалните скални блокове. Аз реших да опитам късмета
си, който до сега не ми беше изневерявал. Минаването през
„Струпаница“ щеше да подобри трасето, да се избегнат
скъпи подпорни стени, намаляват се земните работи и оч-
акваният икономически ефект е над 1 милион лева. Зна-
ех, че в Енерго-Проект имаха по-съвременна апаратура за
измерване при непристъпни места. Намерих групата, го-
говорихме се и дойдоха – за два дни направиха трасиров-
ката с достатъчна точност. Продължих геодезически-
те измервания, оформих проекта, съгласувах го с РИОПС
Ловеч и го представихме в Транспроект за становище и в
БДЖ за одобрение. Поради сложността, беше назначен го-
лям експертен съвет в министерство на транспорта пог-
лавателството лично на първия зам. министър инж.
Стаменов (мой съученик от ПЖИ – една година преди мен).
Присъства и директорът на Транспроект и началникът на
войските, генерал Кисъов, както и много други представи-
тели на заинтересовани служби.

Докладвах проекта, последваха бързи отрицателни ста-
новища от Транспроект по отношение на времето за про-
ектиране на трите моста и тунела, което застрашаваше
пусковия срок и пораждаше съмнения за очаквания ефект.

От страна на БДЖ становищата бяха положителни, стига да не закъснее пусковият срок. Отговорих подробно и спокойно на бележките, като заявих, че проектирането ще стане в срок до три месеца, при условие, директорът на Транспроект да не забрани на негови служители да се включат в извън работно време и в редовни отпуски. Пусковият срок не беше застрашен, а по отношение на ефекта, си беше наша грижа. Накрая др. Стаменов даде думата на генерал Кисъв, който каза, че има пълно доверие в моята работа, и настоява за приемането на решението с всички рискове и неустойки по отношение на срока и ефекта за сметка на войските. Помоли да се запише в протокола само искането ни по отношение участието на проектантите от Транспроект за конструктивните проекти на съоръженията. Благодарение на тази декларация и неговият авторитет, предложението беше прието и одобрено.

Една година по-рано, не помня как, се озовах в джипа на генерала на път от Плевен за София. Докато пътувахме водехме интересен разговор. По едно време той сподели, че чува най-добри отзиви за работата ми по обектите, с инвеститорите и с банките, и особено при справяне с трудни задачи по обектите. Попита ме защо тогава мои колеги, дошли по-късно в бригадата са ме надминали в по-горни звания и длъжности, даже дошли и в управлението, а аз съм постоянен старши инженер в бригадата и с по-ниско звание. Отговорих му: „Др. генерал, на работа съм вече 15 години във войските, но не можах да се науча да казвам „тъй вярно“ и „слушам“, а работя по съвест, както смятам, че е най-добре за службата“. Каза ми само: „Щом е така, ще си останеш там, където си и ще си работиш както си знаеш.

Те са свикнали с твоя характер и ще те търпят, защото си им необходим“.

Започнахме подготовката за строителството на този важен за пускане на целия обект участък. Конструктивните проекти се работеха и щяха да станат на време, за тунела сключихме договор с Хидрострой, които по същото време строяха такъв тунел на магистрала Хемус срещу Ботевград. На бригадата Враждебна дадохме участък след тунела да ни помогне като подизпълнител. Общото ръководство, особено поради сложността около „Струпаница“, се възложи на мен. Тук беше съсредоточена необходимата техника и в резерв. Често идваха хора и отиваха от командването, любопитни да видят какво и как се работи. При едно такова посещение от началници от управлението и бригадата се получи доста конфузно положение, заради моя прибързана и необмислена реакция, която едва не ме раздели от службата. Генерал Спиридонов – зам. началник по механизацията във войските, видял, че една фатрома стои и не работи, и без да знае защо е така наредил да слезе при реката и да събира баластра. Видях това и наредих да се върне на мястото си в резерв, а войникът да ходи да почиства след продължителната работа. На генерала казах, че на такъв малък обект двама началници са много и ако иска да командва тук, аз съм съгласен и ще напусна веднага, отивам на гарата да чакам влака. След кратък съвет на място по мнение на генерал Каракехайов решили, че в момента този обект не бива да остава без ръководител и изпратили подп. Вукадинов – гл. инженер на бригадата. Той дойде на гарата и заповяда да се върна, а генерал Спиридонов вече си бил заминал и нямало проблем. Непосредстве-

ните ми началници никога не даваха нареждания и указания на място, където съм оставен за ръководител, а пряко ми предлагаха идеите си. Така работата тук продължи още една година, направихме нова гара Карлуково с коловозно развитие, служебни сгради, сепарация на карьерното стопанство и други. Хидрострой завърши тунела на време и целият участък беше готов. Направихме необходимото преустройство на коловозите на гара Червен бряг страна Мездра и този участък беше пуснат в експлоатация в края на 82-ра година. Вече бях подполковник, започнахме работата в последния наш участък Червен бряг – Хумата с много трудни места, особено големия насип след гарата и няколко скални траншеи свързани с превключвания на движението на влаковете. След спирка Рупци се налагаше повдигане на електропровод ВН за осигуряване на габарит за контактната мрежа с около един метър с нови жр стълбове. И тук намерих възможност да понижа нивилетата на жп линията, избегна се повдигането на електропровода, намали се обемът на насипа и се реализира значителен икономически ефект. През 83-та година завършихме последния наш участък. Бяха завършени и участъците на бригадата в Русе и през м. септември стана официалното откриване на обект Удвояване и електрификация жп линия Мездра – Горна Оряховица за експлоатация. За тържеството и наградите споменах по-горе.

През есента на същата година получихме проекти за удвояване и електрификация жп линия Гълъбник – Делян. Сравнително лек за изпълнение, в равнинен терен и без големи съоръжения. При проучването на мястото ми направих впечатление, че половината от участъка е изнесен на

10-12 метра в ляво от съществуващата жп линия, през обработваеми, поливни земеделски земи с оглед да се избегнат трудностите за трасиране през гъстите, непроходими граки и други храсти покрай линията. Все пак по равното по-лесно се работи. Това бяха земи, които сигурно възлизаха на милиони левове, но тогава, заради ТКЗС, земята беше "без пари" и никой не ги остойсти в проектите. Казах на комадира:

—Дай ми булдозера—една седмица няма да идвам в бригадата. Реших, че само за толкова кратък срок, с помощта на мощния японски булдозер „Коматцу“, с който разполагаме можем да разчистя терена покрай линията. Така се избегна унищожаването на около 20 декара обработваема, поливна земя, да се намалят значително насипите и да се реализира икономически ефект над 120 хиляди лева. Оформи предложението и то беше прието без протакане.

Интересна случка тук също беше, че имахме един колега на име Георги—войниците го бяха кръстили Жоро Грешката. Беше разрешил да се слагат релсите без да провери преди това нивото на земята отдолу. Когато пристигнах и веднага забелязах, че нещо не е наред се наложи релсите да се демонтират, платното да се изравни както трябва и релсите да се положат отново. Грешката се оправи, а и колежата все пак ме "прескочи" и стана полковник.

И тук бях проектант и технически ръководител едновременно. Наложих ми се да дам урок по дисциплина и на последния ми командир на бригадата — полк. Вукадинов. По телефона ми нареди да осигуря целия ръководен състав за оперативка в 17:00 часа на гара Делян. Стана 17:25 часа, а него го нямаше и въпреки че в джипа си имаше радиотеле-

фон, на който да се обади защо се баби и гали да го чакаме, той не го направи. В 17:30 часа освободих хората като им казах, че оперативката се отлага, за да не излагам командир му, че дисциплината е задължителна и за началници, а не само за подчинените. Все пак ме разбра и не ми се разсърди. С него започнахме работа преди 18 години на жп линия Темелково – Радомир. Беше мл. лейтенант командир на взвод, рядко добър и изпълнителен. По-късно беше изпратен в генерал-щабната академия в Ленинград, върна се и бързо израстна, стана ми началник, но си останахме приятели до края на службата и след това.

Когато строяхме Гълъбник – Делян, от тютюневия завод в Дупница (Станке Димитров) ни предложиха проект за строеж на жп клон до завода. Отидох, огледах го, нищо работа – с един малък мост над дерето с отвор 5 метра с жб конструкция. Спомних си, че на гара Костенец съм видял една желязна конструкция, ненужна на БДЖ. Отидох и я огледах, здрава, дълга 6 метра. От жп секцията и отдел поддържане в БДЖ получих съгласие да я взема – безвъзмездно, да се махне от площадката на гарата. Направих необходимото предложение за изменение на проекта, съгласувах го с БДЖ и беше прието от инвеститора – директорът на тютюневия завод. Това беше и последната ми рационализация като офицер. Превоза на конструкцията беше доста сложна операция, като особен товар, с необходимата охрана от полицията, но нашите механици се справиха отлично. Докараха я на място, монтираха я на готовите фундаменти, боядисахме я и всичко приключи.

По рационализацията за Карлуково имах неприятни спорове за приоритет с двама колеги-завистници, които също бяха правили опити за промяна там, но несполучливи. Спорът стигна до съд и вещи лица. Съдих, разбира се, управлението, което спря изплащането на възнаграждението ми. Въпросът се проточи почти три години, но накрая спечелих делото и получих възнаграждението си - около 5 хиляди лева, плюс съдебните разноски.

През 1987 година приключих смелата разходка по стръмната пътека през моя труден живот и през месец март бях пенсиониран, с три години просрочие. През шест месечния период „в разпореждане“, можах да преосмисля много от работата и от действията си, да се самокритикувам за слабостите и грешките. В крайна сметка реших, че ако трябваше да започна отново, пак щях да вървя по същата пътека, но щях да използвам необходимите отбивки, за да компенсирам непростимите пропуски, особено в отношението си към семейството. През цялото време на моята луда работа, Бонка сама се грижеше за децата, да са облечени и обути добре, да са чисти и здрави, а през това време е ходила редовно и на работа. Аз си идвах от време на време да им се порадвам, да видя да не би да останат без пари и това е всичко. Рядко съм се сещал дори да и благодаря за борбата с проблемите, за които дори не ми се е оплаквала. Рядко съм и благодарил и за грижите, с които ме е посрещала и изпращала редовно на работа. Помня само, че сутрин когато тръгвах за работа, тя винаги ставаше, за да ме изпрати и гледаше да съм добре облечен, изгладен и чист.

Размислих и за пречките по пътя ми и реших, че повечето от тях си създавах сам. След гимназията Хаинбоаз

на бригадата и ПЖИ разбрах колко много съм изостанал в подготовката си за живота, губят ми се не само първите 7, а 17 години в това отношение. Освен училището и цел- никой не се е опитал да ме насочи където е необходимо. Не съм се научил да правя комплименти и да благодаря където трябва и както трябва. А тези неща пропускам и до сега. През целия период на училището са ми писали тройка по пеене, по милост, за да не повтарям годината. Не се е на- мерил някой, да ме накара да си отворя устата и да запя, да разказвам вицове и забавни истории. За срам ще кажа, че не съм ходил на мачове на български стадион. Както и да е, и така преживях, но много ми пречеше в работата, служ- бата и живота до пенсионирането ми.

Горните условия са оформили в мен доста особен харак- тер, трудно поносим в колектив, колеги и приятели, а и от началниците. Често вместо да убеждавам, съм поставял ултиматуми при сложни задачи, но са ме търпели, понеже съм бил по-добре подготвен, амбициозен и старателен при всякакви условия, пренебрегвайки личните си интереси. Не съм бил алчен за парите, обикновено съм включвал в пред- ложенията си техници, колеги, дори и началниците си, без да са вземали участие в работата по проектите ми, срещу което са получавали процент от възнаграждението и по 12 дни допълнителен отпуск в продължение на 5 години. С на- чалниците си често съм създавал конфликтни ситуации, при които обикновено съм бил прав, и съм успявал като например с апартамента при идването ни в София, в за- пазването на правото ми да пътувам в I клас като млад- ши офицер и други. Но има и някои прибързани, неоправдани

афектирани реакции спрямо старши началници, които винаги са били в моя вреда, като например със ЗКПЧ е Темелково, със ЗКПЧ на Синьо бърдо, с генерал Спиридонов на гара Карулково, с подп. Симеонов на Варна запад и други. За повечето от тези мои волности ми е прощавано, за други са ми се „отплащали“ добре, но чувствам, че винаги съм имал сериозен защитник там, в управлението, в лицето на генерал Каракехайов, вечна му памет.

Има нещо, което не бива да подминавам, това е отказът ми да стана партиен член. Имах определено отрицателно отношение към партийната работа, рядко присъствах на семинарите за Маркс-Ленинска подготовка, не обичах тази литература и не вземах участие в разискванията. Естествено и отношението на политотдела към мен беше адекватно и където е било възможно се е отразявало в закъснение на повишаване в звание и длъжности и награди за заслуги. Беше уредено заснемането на филм за строителството на участъка Мездра – Червен бряг, където бях предвиден като главен герой, но и това беше отменено, както и орденът „Георги Димитров“ на тържеството в Горна Оряховица. В този смисъл генерал Кисъв беше прав с оценката си: „Щом не си се научил да казваш „тъй вярно“ и „слушам“, ще си останеш там където си“.

Пропуснах да отбележа някои важни събития в живота на семейството. През 72-ра година купихме апартамента на изплащане, което завършихме при пенсионирането ми. През 76-та година се сдобихме с лека кола, много хубава и здрава руска машинка – жигули, с която ходех и в командировка по обектите, по лоши пътища – без проблем. След 70-та година няхмахме затруднения с доходите и на някол-

ко пъти ходехме на екскурзии до желязната завеса, на разходки из България и други по-приятни от работата неща.

Пропуск ще бъде в моята кратка история да не отбележа някои особени етапи в професионалната ми работа. Някой ще остане с впечатлението, че рационализациите са ми били основна грижа, но това не е така. Те идваха сами пред очите ми, когато виждах значителни пропуски при проектирането, поради бързване или при слаба подготовка на млади проектанти. Ще започна с обекта в Брежани при гара Крупник. Там беше първото ми училище за самостоятелно техническо ръководство на обект, и то не малък. Бяхме трима ръководители – съвсем млади и без опит, съвпускници от ПЖИ, но страхотен екип – Иван Славчев, Георги Владимиров и аз. Скоро дойде още един младеж – инж. Милчо Първанов – за ръководител строежа на моста на река Струма. Той е завършил в Ленинград, скоро след това израсна и стана главен инженер на жп управление София. Тримата отдавна починаха – останах само аз от екипа. Бяхме старателни в работата – мерехме и плащахме справедливо, дори и доплащахме при необходимост и при възможност. Имахме добри бригади – две от Видинско – Ангел Първулов от с. Флорентин и другата – от съседното село. От моето село Спас Тодоров също водеше бригада добри работници. Имаше и една циганска бригада, които повече играеха, отколкото работиха, но ги поддържахме. Имахме добър и оригинален групов ръководител – Любен Николов „папата“ – той се грижеше за общия контрол и организацията, снабдяването с материали, транспорта и гр. Идваше на обекта, но само до кръчмата на гарата.

Извикваше ни там за информация – да си дадем заявки какво ни трябва и си заминаваше.

Прескачам службите си в Перник и Пловдив, описани по-горе и ще се спра на втория обект, където бях самостоятелен ръководител-участък гара Бов по удвояването на жп линията София-Мездра. Тук пак дойдоха двете бригади от Вигинско и една от Михайловградско с бригадир Тома Ангелов – те бяха най-добрите ми работници на най-трудните места и без никакви претенции. Съгласих се за тях на 5 дневна седмица – отива си в Петък вечерта и идваха в Понеделник сутрин, а им водех надниците и си наваксваха за съботата. Имах и две турски бригади – Ахмед от Кърджалийско и Юмер от Бургаско. Много добри работници, но с особена организация: бригадирът с един помощник лично получавахе и контролираше задачите – не можехме с нищо да разговаряме с неговите хора. Той лично „уволняваше“, провинилите се – без предупреждение и заповед. При особени случаи ме канеха на гости в тяхното помещение и ме черпеха с мента и мезета. Даже съм ходил на Курбан Байрам в с. Широко Поле, Кърджалийско, в къщата на Тасим Расимов. Беше много интересен празник. Тези от Вигинско често идваха в понеделник с буркан или дамаджана хубаво вино и ме канеха вечер, но аз не бях по пиенето и често им отказвах. Тук работи известно време и Бонка като карнетист – водеше надниците и подготвяше вedomостите. От тогава и е направило впечатление, че съм бил много строг в изискванията си и трудно било да се работи с мен. Но това важеше само за неизпълнителните и недисциплинираните. Спомням си такъв случай. Изгоних Недко Миков за сис-

темно закъснение за работа на смени, за което трябваше аз да го замествам. След третото закъснение го изпратих при началника в София да му търси друга работа. Ще кажа още, че за мен турците са били най-добри и дисциплинирани работници. Двама от тях работиха при мен и при направа на къщата в София и на пристройката към фургона в Осиковица.

Така продължих и като офицер по обектите, където много от войниците бяха от малцинствата, но не ми създаваха проблеми. Напротив, те винаги бяха по-изпълнителни, а и командирите ги държаха винаги под око. След уволнението им често срещах „познати“ от службата и ми се обаждяха. И тук имахме доста цивилни работници, особено специалисти по направа на коловозите и стрелките в гарите. Например Тонче Златков с малка бригада от Кюстендилския край ме съпътстваше още от Темелково – Радомир, Силистра и по Мездра–Червен Бряг. Свикнахме с него и се разбирахме с две думи – беше майстор на място. Има много любопитни подробности по темата, но засега толкова. Който се интересува бих могъл да допълня устно, до колкото и когато мога.

Не бива да пропусна "райската градина" - Осиковица. След осемдесета година получихме и ние място за вилен имот - от пустеещо от години място. Неизползвано, но удобно, на 80 км. от София по магистрала Хемус и на 500м вляво, с удобен подлез и път до мястото. Разчистихме го от стари ненужни храсти и дървета, оградихме го с бодлива тел. Купих от магистралата един бракуван фургон, потрошен от взривните работи на обекта, но Вуйчо Цветан за няколко месеца го изправи и ремонтира, направи му хубава



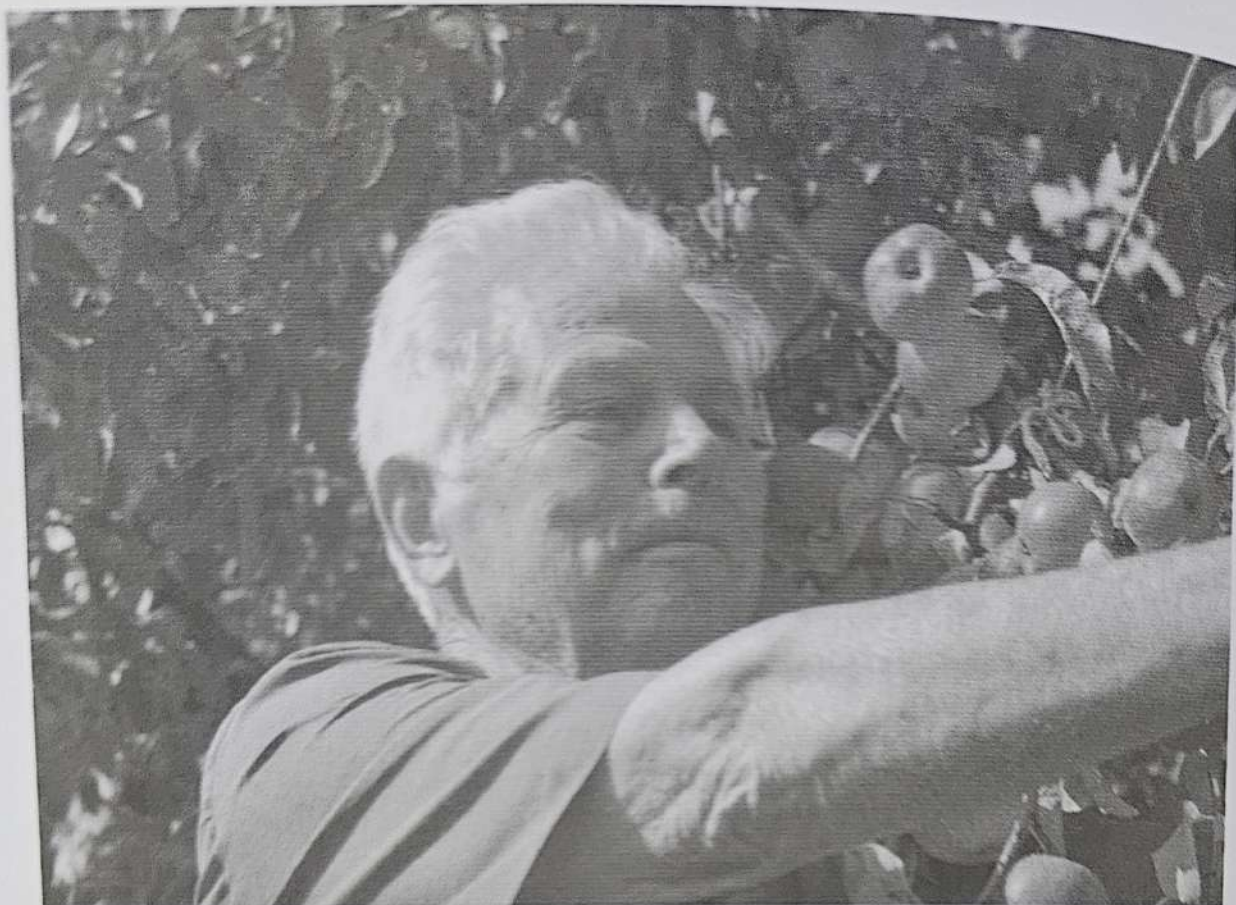
Фургона в Осиковица, 1993г.



На табла с Данчо Христосков, Осиковица, 2010г.

дограма и жалузи на прозорците и стана като нов и луксозен. Оказа се, че този Бонкин Вуйчо Цветан бил много добър майстор и мераклия. Закарахме фургона на място, докарах от София бетонови блокчета, стъпала и други материали, повдигнахме го на 50-60 см, покрих го с керемиди, измазах го отвън с пръскана мазилка, залепихме тапети, застлахме балатум и килими. Стана много хубава къщичка. До фургона направих пристройка - кухня, трапезария и тоалетна. Доставих и насадих много дръвчета: ябълки, круши, дюли, лешници, орехи, разни храсти, включително малини, касис, къпини без бодли, много рози и други градински цветя. По-късно направих кладенец за поливане на насажденията. Работихме с Бонка с много мерак и упорито и в сичко беше много добре. Доста гости, като идваха, викаха с възхищение "А къде ви е фургона, виждаме само много хубава къща?" В двора се събираха децата от махалата на игри с нашите, особено до края на миналия век. Децата пораснаха и се пръснаха, по-рядко идваха, но пък градината стана още по-хубава. Всички дръвчета пораснаха и даваха обилни плодове. Беряхме до 400-500кг ябълки, круши, дюли и много дребни плодове. Имахме и хубава зеленчукова градина. Голяма част от лятото, чак до късна есен прекарвахме там, но то започна бързо да отминава. Махалата се прореди, децата пораснаха и всеки върви по свой път, а ние с Бонка остаряваме и всичко отива на запустяване. Няма мераклии, които да се погрижат за дръвчетата, за зеленчуците и двора. А те са като живи хора - иначе и те остаряват и запустяват.

Както и да е, след пенсионирането животът си вървеше и продължаваше, и мислих, че още мога и трябва да рабо-



С богатата реколта от ябълки, Осиковица, 2009г.



Празник в Осиковица с всичките съседи, 1998г.

тя. Скоро постъпих като техник в пътно-строителната бригада Враждебна с граждански договор. След няколко обиколки на строежа на автомагистрала Хемус в участъка Джурово – Ябланица – Боаза бригадата пое Преустройството на булевард Ботевградско шосе. Останах в София като координатор с подизпълнителите, което продължи около две години. Тук, между другото, бяха приети още две мой рационализаторски предложения. Едното беше за промяна на нивелетата на жп линия по ул. Рилска обител, под Ботевградско шосе, а другото, за облицовката на р. Слатинска под булеварда. През 93-та година регистрирахме колективна ремонтно-строителна фирма „Архимед“ и напуснах поделението. Правихме банкови офиси в гр. Пелово и Горен Дъбник и други дребни обекти в и около София, но скоро се наложи да приключим и закрихме фирмата, защото трябваше да се заема със направата на къща за семейства на децата – Венетка и Валентин. Купихме парцел в Манастирски ливади – под Бояна, и започнахме проектирането и сложните процедури по съгласуванията, строителни разрешения, ток, вода и други и цялото ми време беше заангажирано. Много неща се уреждаха не по установения ред и закони – повече по втория начин. Аз бях фактически предприемач, снабдител и ръководител на строежа и работата вървеше сравнително спокойно. По време на строежа и преди това двете семейства работеха, имаха по някой спестен лев и аз се стараех да икономисвам от всичко колкото може. Накрая предложих от икономистите да повдигна таванския етаж и го направих на два нормални апартамента. От наши с Бонка икономии пък им подарихме доставката и монтажа на цялата дограма. Всичко

беше завършено и през 2004-та година двете семейства се настаниха живи, здрави и щастливи. Стана много хубава къща, добре подредена с много старание и любов от тяхна страна. Създаде се добре оформен и поддържан двор с много цветя, борчета, брезички и други дървета, които вече пораснаха. Постоянно си ходим на гости, там си честваме големите празници, понеже е по-широко и уютно. У Валентиновия хол чествахме и моя юбилей – 80 години, където дойдоха около 25 гости, роднини и приятели.



*2009г, на юбилея, с брат ми Игнат, съпругата му
Бистра и сестра ми Виолета*



*2009г, на юбилея, с цялата Фамилия-Валентин с Петя, Теди и
Лъчезар, Венетка със Сергей, Анна и Чавдар*

От село дойде и брат ми Игнат с част от фамилията си, от Ботевград сестра ми Виолета с децата и други гости. Беше забележително, задушевно с много поздравления, речи и спомени. Тогава внуците ме агитираха, че трябва да напиша спомените от живота си, защото били интересни, но аз все отлагах до сега – след 85-тия юбилей. Реших да пиша, пък каквото излезе, защото знам, че не мога да бъда добър писател.

1989-та година двамата вече сме пенсионери и на 10-ти ноември, с Анна на дий конче, сме на големия митинг вечерта пред храм-паметника „Александър Невски“, викаме ура и развяваме знаменцата. Чакаме голямата промяна, край на социализма, всичко ще започне отново, за по-добър

живот поне за младото поколение, но дано и ние да го видим. Митингите продължиха и през зимата, безредици и бъркотия, само гледахме по телевизията. По едно време се запали и партийният дом, срещу БНБ. През 90-та година нещата се поуспокоиха, започна спокойно разрушаване и разграбване на старото, без да се мисли какво и как ще се направи новото, по-добро. Предприятията се затваряха или се продаваха на безценица, ТКЗС-тата се ликвидираха, сградите, инвентарът, машините и добитъкът се разграбваше или изкупуваше на безценица, но само на свои хора. Старата номенклатура все още беше на власт, от части както и до сега. Разтуриха ТКЗС без да помислят как след това ще се обработва земята, защото селата се обезлюдиха, всеки се стремеше да напусне беднотията на село и никой не мислеше да се връща. Вече 25 години се урежда връщането на земите, които запустяха, тъй като няма кой да ги обработва. При тази хубава земя внасяме плодове и зеленчуци от цял свят. Така стана и с промишлеността. Всяко ново правителство обещава да оправи нещата, но само приказки. Скоро дойде кризата, цените растяха с дни или часове, продукти не достигаха и по едно време един премиер се провикна по телевизията: „За бога братя, не купувайте нищо, за да трепнат спекулантите“, но не каза какво да ядем за да живеем.

Все пак животът си върви и през 90-та година Бонка започна работа във фирмата на Неделчо Добрев. Офисът им беше на ул. Криволак и аз често ходих там. Също така правех и ремонт с моята фирма на павилън за хранителни стоки на бул. Черни връх, а по-късно и основен ремонт

на един апартамент в квартал Лагера, където се премести фирмата му. Там бях по-редовен посетител и когато отивах, Неделчо винаги беше свободен и веднага изваждаше таблата, за да поиграем. Той често ни глезеше с разходки до Охрид, Скопие и дори ни заведе на мач в Атина на неутрален терен между Милан и Барселона за Европейското първенство. Видяхме акропола, пристанището на Атина, което беше задръстено от параходи покрай олимпиадата, и други забележителности в Гърция. По-късно ни заведе на мач и в Истанбул, където видяхме много интересни забележителности. Пак по негова инициатива направихме екскурзия и до Лондон. Пътъом видяхме Виена, Залцбург, Мюнхен, Брюксел, Амстердам и Загреб.



2003г, през Залцбург, на път за Лондон

През 2003-та година, по случай 70 годишния юбилей на Бонка, получихме най-големия подарък от децата – екскурзия до Италия. Беше началото на месец май, чудно хубаво време, посетихме Венеция, Верона, Пиза, Флоренция и други все интересни и незабравими градове.



2003г, Венеция

След 85 години и 60 години съвместен живот с Бонка, щастлив съм, че все още сме живи и здрави двамата заедно и сме отгледали много добри деца. Имаме си и четирима внуци: Всички скромни и упорити в работата си – за пример без увлечения по алкохола, наркомания, ходят по земята. Тримата са с висше образование, а най-малкият, Лъчезар още учи музика, където е мечтата му от малък. Чавдар вече е доктор по археология, а Теди завърши право заедно със съпругата си Деси и двамата направиха една



2009г. със семейството-Бонка,
Венетка и Валентин

чудесна сватба и работят по специалността си, на добри места. Анна завърши художествената академия, работи старателно, и обича работата си. И тя не сама. Има си добър приятел, живеят си мирно, тихо, щастливо. Животът на всички е съвсем нормален, борят се за успехи в това трудно време, помагат си с новите технологии, компютърна грамотност, езици и доброто отношение с приятелите и околните в работата. Не създават проблеми на близките си. Ние ги обичаме такива, каквито са, а и те ни

се отплащат с уважение, което вярваме е заслужено. Какво повече може да очакваме, да са живи, здрави и щастливи.

Но се налага да се върна отново на така чакания преход, който продължи вече 25 години и краят му не се вижда. Това не е никакъв преход, а живот от скандали и политически игри с икономиката и куфарчета с пари на приближени хора с минали заслуги, кредитни милионери и ликвидации на банки. През 96-та година с една месечна пенсия купувахме едва 2 кг. сирене и за всичко имаше опашки пред магазините още по тъмно. Разрухата стигна върха през 96-та и зимата на 97-ма година при управлението на Жан Виденов. Служебното правителство на Стефан Софиянски и управлението на СДС с премиера Иван Костов успяха да върнат вярата в живота, но в началото на новото хилядолетие дойде и новата заблуда в лицето на гражданина Симеон II. А по-точно, че за 800 дни, може да върне всичко загубено в икономиката и животът ще стане както е бил едно време. Народът масово му повярва и гласува за неговото управление и за разширение на корупцията и безотговорните действия на министри, депутати, митничари и ръководители от различен калибър. Това продължи и през тройната коалиция на БСП, НДСВ и ДПС и до сега. След 2000-та година се разшири купуването и продаването на гласове за избори и длъжности, което беше обявено за престъпление. Разкриваха се много такива случаи, но до сега никой не е съден и осъден. Ще спомена само случая, когато един народен представител открито плати куверт в едно село на 3000 души, след което всички гласуваха за неговата партия, но никой не спомена, че това е купуване на гласове.

Непосредствено след 89-та година висшите кадри на свалената комунистическа власт успяха да запазят ключовите си позиции в новото управление. Така с даването на безотчетни кредити на свои хора започна приватизирането на промишлените предприятия на безценица, без да имат за цел да ги използват по предназначение, вследствие на което постепенно бяха ликвидирани. Кремиковци – най-големият металургичен комбинат беше продаден за 1 долар, спря да работи и постепенно беше превърнат в скрап. Така стана и с нефтохимически комбинати, различни заводи, фабрики и предприятия. От това много „предприемчиви“ хора загубяха, а икономиката загина. От началото на прехода се създадоха силови групировки, кокаинови търговци и мафия, отвлечаха се хора за откуп; разкриваха се големи престъпления и престъпници, даваха се на прокуратурата, водеха се безконечни дела, които обикновено приключваха без присъди поради липса на доказателства. Няма осъден никой за ограбване и ликвидиране на банки, отвлечения и знакови убийства и така животът продължава. Не се разминахме и ние съвсем, позавлякоха ни разните пирамиди и фараони и фалирали банки, човек се учи докато е жив от грешките си, а крадците са непредсказуеми и от тях спасение няма.

Време е да се спра на най-трудната страница в моя живот. Един хубав септемврийски ден се върнах от Осиковица, да се подготвим за празника – 15 септември – рождения ден на Венетка, но ни посрещна жестока и непреклонна съдба, която ни даде да разберем, че всичко до тук е било заблуда и суета. Разбрахме, че Венетка е много болна, макар че тя ни успокояваше, че всичко е под контрол, да не

се безпокоим и да не плачем, но не беше така. Спряхме да пътуваме за Осиковица, всеки ден ходехме при нея да я видим. Случайно наскоро Сергей беше останал вкъщи, поради изтичане на мандата му като председател на АЯР, и не започваше никаква друга работа, за да си бъде вкъщи и да и помага. Всеки ден я извеждаше на разходка в двора, около къщата, водеше я до лекарите, взимаше лекарства, инжекции и изследвания. Поръчаха някакво скъпо лекарство, в което ни беше надеждата, но доставката му беше трудна и се бавеше. Дойде чак през януари, но и то нищо не помогна, от ден на ден ставаше все по-зле, въпреки че никога не я виждахме да охка и да плаче, искаше и ние да бъдем спокойни и да не плачем.

През това време премислих отново нейния живот, доколкото съм го разбрал, но помня, че още от първите си години тя беше смела и самостоятелна, вършеше всичко сама и както трябва. Била е на 6-7 години и е имала болен зъб, отишла сама до училищния зъболекар през преспите сняг по пъртината, извадила болния зъб без страх и плач и сама се върнала вкъщи. Винаги е била старателна ученичка, подготвяше сама уроци и домашни без наша помощ. Стана студентка – и там също. Със средствата винаги е била скромна, без охолство, като околните и колежки и приятели. Там срещна и най-добрия си приятел и верен другар в живота – Сергей, което особено пролича в последната година. Живееха при нас в апартамента, разбирахме се и ни беше приятно. Един ден тя ни съобщи, че са решили да отидат на работа в Козлодуй. Майка и се разплака, как така ще се разделят от нас. Венетка спокойно заяви, че ако искат да създадат здраво и сигурно семейство, не трябва

ва да ги спираме. Така и стана, настаняха се в Козлодуй с желание и амбиция и бавно, но сигурно напредваха до отговорни, ръководни длъжности. Оборудваха апартамента си с най-необходимото, не искаха помощ, но аз им купих от Горна Оряховица една дефицитна тогава ел. печка „Рахо-вец“, след това им направихме и първа вноска за трабанта. Купиха си нов апартамент там и го обзаведоха с всичко необходимо и водеха съвсем нормален, самостоятелен живот. Ние им ходехме на гости по един-два пъти месечно да ги видим и да се порадваме на децата. Но децата растяха и трябваше да мислят за училище след гимназията и за постоянно жилище в София. С наша помощ построиха нов апартамент на ул. „Опълченска“. Тогава редът беше такъв, че без моето участие не можеше да стане. Скоро решиха, че е по-добре самостоятелно жилище, спряхме се на мястото в Манастирски ливади, където проектирахме и построихме къщата-близнак за двете семейства – на Венетка и Валентин. Работиха близо 25 години в АЕЦ Козлодуй и вече можеха да се приберат в свой дом в София. Венетка се пенсионира и скоро започна работа в чуждестранна фирма, а Сергей беше избран за председател на АЯР. През 2004-та година все още беше останала много довършителна работа, както и настаняването. Най-голямо внимание отделяха на поддръждането и обзавеждането и оформянето на градината и двора с цветя и дръвчета. Всичко стана образцово, особено с желанието и старанието на Венетка. Не знам каква точно и беше работата, но беше много ангажирана, бързо я оцениха и постоянно пътуваше извън България на срещи и консултации и малко време оставаше в София. Разполагаше с личен луксозен автомобил, което

беше показател за служебното и положение в тази фирма. Без да сме искали нищо тя ни беше взела под крило и често казваше, че не иска да се чувстваме като бедни пенсионери, плащаше ни всички сметки, зареждаше дебитната карта на майка си и други. Нейна беше и идеята за екскурзията ни в Италия.

В началото на тази година дойде очакваното лекарство, но и то нищо не можа да промени. Положението се влошаваше, ходехме там вече на обяд и вечер ежедневно. Бонка готвеше по нещо с надеждата да и се хареса, защото Сергей нямаше време за готвене. Ние с нищо не можехме да помогнем и да облекчим мъките и. Неочакваното старание на Сергей личеше във всичко – масата се подреждаше с бяла покривка, салфетки и прибори, завеждаше я внимателно и и помагаше да се нахрани. По-късно храната се носеше на табличка при дивана, а след това, когато вече не можеше да става, и до леглото. Голяма помощ оказваха и двете деца – Чавдар и Анна. Последните два месеца обслужваха напълно неподвижен човек с постоянно дежурство до леглото, преобличане, миене, къпане и винаги чисти чаршафи на леглото. При посещенията ни постепенно спря да ни приказва, спря да ми подава ръка за здрасти, гледаше ни внимателно, но никога не заплака. Така на 27-ми юни 2014 година рано сутринта не ни изненада зловещата новина – към 3:15 часа е престанала да диша, склопила очи и спряло чистото и сърце, което няма да прежалим никога.

Истинска оценка за нейния живот, работа и отношение към всичко около нея беше деня на поклонението в ритуалната зала на Боянските гробища. Дойдоха над 300 души.

Близки, познати и колеги от службите в Козлодуй и София, където е работила в този кратък живот, всеки с букет, цветя в ръцете и сълзи в очите. Имаше 11 големи венци, не знаей от къде бяха, но такова тържество за обикновен човек не сме виждали.

Моля за извинение Валентин, внуците и другите близки хора, че тук отделям вниманието си там, където трябва, за да покажем какъв човек беше нашата незабравима Ветика в нейния кратък живот –

Защо в живота все така се случва
да се разделяме с най-добрите
Защо смъртта все тях улучва
и скрива им от нас очите.

Тъжна 2014 година. Много нещастия ни поднесе природата, най-вече поради небрежно изпълнение на задълженията на безброй чиновници, служби, агенции и министерства. Безогледното и безконтролното изсичане на горите промениха климата, увеличиха поройните дъждове, които задръстиха канали и речни корита с наноси и растителност, неосигурена поддръжка и наблюдение на язовири и други доведоха до невиждани до сега наводнения и природни бедствия. Само за 3-4 месеца бяха наводнени и потопени стотици къщи в много населени села и градове като кв. Аспарухово във Варна, Добрич, Бяла слатина, Мизия и много други. Хиляди хора останаха без дом и прехрана и много други станаха жертва на стихии. Все по-често ни връхлитат внезапни стихийни пожари, като този причинен от взривната експлозия Горни Лом-Видинско, където изгоряха 15 души. Квартал Аспарухово във Варна беше отнесен по-

ради безконтролното незаконно строителство пред очите на Общината и десетките контролни органи. За кратко време природата ни наказва за безхаберието на тези безброй чиновници, които си получават с години високи заплати от данъците на българския народ.

Лошото е, че това продължава. Избираме все нови правителства, нови депутати с все по-добри обещания, но действително новото при тях са само привилегиите, луксозните леки коли и други. Липсва контрол по изпълнение на задълженията на длъжностните лица по цялата йерархия. Всичко това, заедно с провалите в икономиката, ни води до обезлюдяване на България и все повече хора търсят оцеляване навън зад границите ни.

Надявам се, дано Вие, новото поколение, разберете и се опитате да сложите всичко на нови основи и да доживеете полагащия Ви се живот, както във всички по-грамотни народи

Винаги с грижа за вас: Лазар



София, 2015г.

СЪКРЪЩЕНИЯ:

ПЖИ - Полувисш железопътен институт

НДК - Национален дворец на културата

УСТС - Управление на строителството по транспорта
и съобщенията

ПТО - Производствено-технически отдел

ДПК - Държавна планова комисия

ЗКПЧ - Заместник командир на палатическата част

ИТР - Инженеро-технически работници

ГУСВ - Главно управление на строителни войски

ВКР - Военно контра-разузнаване

ВСС - Военно-стопански съвет

РИОПС - Районна инспекция за опазване на природната среда

АЯР - Агенция за ядрено регулиране

„ПРОЗОРЕЦ“ - Спиране движението на влаковете за извършване на строителни или ремонтни работи по трасето.

ЖР стълбове - железорешетъчни стълбове

ЖБ мостове - железобетонни мостове