



**EUROSTAR: С БЪДЕЩЕ
НА ВИСОКИ СКОРОСТИ**

на стр. 4

**ПРОЕКТ, „СТЪПИЛ“
В ТРИ СТОЛЕТИЯ**

на стр. 5

БЕЗОПАСНОСТТА ОТНОВО НА КАНТАР

Проверката, която извърши министър Ивайло Московски в понеделник по жп направление Пловдив – Бургас, е предизвикана от зачестилите напоследък инциденти, при които пътнически влакове влизат в гарите на погрешен коловоз заради неправилно подреден маршрут. Според статистиката на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, от началото на годината до сега са регистрирани 13 аналогични случая. При по-голяма част от тях, благодарение на професионализма на локомотивните машинисти, не е допуснато да се стигне до тежки произшествия. При последния инцидент, станал в неделя на 16 ноември в гара Церковски, композицията за Варна с пет вагона в 17:12 ч. е насочена от постовия стрелочник Ивелин Иванов на шести коловоз. Горедолу по това време към него е пуснат и влакът, идващ от Бургас за Ямбол. Съобразявайки в последния момент какво може да стане, машинистът светкавично реагира, успява да овладее тежката композиция и да я спре на около 200 метра, предотвратявайки фатален челен удар. В единия влак пътуват 235 души, а в другия 50.

Гарата в Церковски е в ремонт от дълго време и затова сигнализацията ѝ е изключена, а движението се насочва ръчно. Дежурният по това време стрелочник Ивелин Иванов е едва с 3 месеца трудов стаж. Освен обаче, че не спазва разпоредбата да подготви маршрута и да обърне стрелката, той докладва, че всичко е извършено така, както изискват правилниците в железниците. Независимо, че Ивелин Иванов веднага е уволнен, грубото му нарушение е могло да предизвика тежка катастрофа с десетки ранени хора, ако и локомотивният машинист не е имал достатъчен опит и професионална отговорност. Неспазването на елементарната технологична дисциплина, само в конкретния случай, е предизвикала общо 85 минути закъснение на двата влака. По време на проверката министър Московски съобщи, че с последно предупреждение за уволнение са наказани и началникът на гара Церковски, дежурният ръководител-движение и един служител в Пловдив.

В отдел „Безопасност“ на дружеството за пътнически превози са изчислили, че от началото на годината, за единадесет месеца, са регистрирани 13 аналогични инцидента с 37 влака, при които са натрупани общо около 3000 минути закъснения. Характерно е, че почти всички са станали, според железничарската терминология, в т.н. „развързани гари“. С други думи, заради извършваните ремонти и рехабилитация, в тях напълно или частично е прекратено действието на осигурителната техника, която обвързва маршрута и показанията на семафора. Преобладаващата част от тези гари се намират по направление Пловдив – Бургас, в обновяващите се и в момента отсечки със средства от Оперативна програма „Транспорт“. Извън нея са само гарите в Троян и Перник, които също по веднъж присъстват в списъка за



неправилно подредени маршрути на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Независимо, че при тях изключването на сигнализацията е било инцидентно, фактите още веднъж потвърждават колко рисково е да се работи в ситуация, в която безопасността на движение изключително зависи от съзнанието и личната отговорност на конкретен човек.

Затова категоричното решение на министър Ивайло Московски още по време на проверката беше да бъде ограничено движението на пътническите влакове по 80-километровата отсечка между Нова Загора и Карнобат. Поради необходимост от технологично време за преорганизация на транспортния процес, превантивната мярка най-вероятно ще започне да се прилага от следващата седмица и ще продължи около месец - месец и половина, докато приключат ремонтните дейности. Ангажимент да ускорят работата по трасето поеха пред министъра изпълнителите от консорциума ДЗЗД „Джи Си Еф - СК 13 - Трейс Рейлинфра Консорциум“, които извършват рехабилитацията, включваща и шестте потенциално опасни гари в Нова Загора, Безмер, Ямбол, Церковски, Айтос, Бургас, които в момента са в режим на ръчно управление. Дотогава пътниците ще бъдат

трансбордирани с автобуси от Нова Загора до Карнобат, като разходите за това ще са за сметка на строителните фирми, работещи по направление. Според министър Московски има още три рискови гари, които са по другото направление Пловдив – Димитровград – турска/гръцка граница, което също се модернизира по ОПТ. Там обаче от няколко месеца влаковото движение е прекъснато, а пътниците се превозват с автобуси. По думите на министъра в цяла Европа се извършват такива ремонти. Според него е допусната грешка по толкова дълго трасе да има „развързани гари“, изключени от системата на сигнализация и сигнално-охранителната техника. „И половин процент риск не мога да си позволя в момента, нито аз, нито който и да е разумен човек в правителството. Няма да допусна субективен фактор да създава потенциални рискови ситуации, заради които могат да загинат стотици хора“, категоричен беше министърът по време на проверката.

Необяснимо остава обаче безотговорното поведение на нарушителите и за ръководството на НК „Железопътна инфраструктура“. Според генералния директор на компанията Милчо Ламбрев, те не само са

На стр. 5

„СОЦИАЛНИТЕ“ ПЪТНИЦИ ВЕЧЕ ПЪТУВАТ БЕЗПЛАТНО В СЛОВАКИЯ



Деца, студентите и пенсионерите вече пътуват безплатно в словашките влакове. Правителството на Словакия прие закон, който разрешава свободното жп придвижване на тези категории пътници.

От 17 ноември това право получават децата до 15-годишна възраст, студентите редовна форма на обучение и пенсионерите, навършили 62 години. Същото важи за инвалидите и сираците. За да се възползват от нея, попадащите в изброените категории, трябва собственоръчно да попъл-

нят специални удостоверения. Изключение се прави само за децата до 6 години, на които се разрешава да пътуват с влак безусловно.

Статистиката сочи, че сред потенциалните ползватели на преференцията ще стане близо половината от 5-милионното население на Словакия. Новият закон обаче дава възможност тя да се прилага и спрямо граждани от съседна Чехия, отговарящи на същите критерии. Последните могат да се сдобият с безплатен билет, като попълнят същите

документи (превод на словашки не се изисква) и задължително представят лична или студентска карта. Предвижда се постепенно това право да бъде дадено и на „социалните“ пътници - граждани на други държави на Европейския съюз.

От железниците на Словакия (ŽSR) предупреждават, че преференцията няма да важи единствено при презграничните жп трансфери. За такива се смятат пътувания между последната гара в Словакия и първата в Чехия.

КИТАЙСКИ ВАГОНИ ЗА МЕТРОТО НА БОСТЪН



Властите на американския щат Масачузетс сключиха договор с китайската компания CNR MA за производство и доставка на 284 пътнически вагона (моторни и прикачни вагони) за метрото на Бостън. Стойността на контракта е 430,2 млн. долара. В него е предвидена и опция за поръчка на още 58 вагона. Ако тя бъде осъществена, цената на проекта ще нарасне до 567 млн. долара.

С новите вагони ще бъдат сформирани състави, които ще обслужват оранжевата и червената линии на бостънската подземна железница. С тях трябва да се заменят старите влакове, които вече се движат над 4 десетилетия. Предвидено е също да се увеличи броят на композиции по трасетата, за да се намали интервала им в пиковите

часове - от 6 на 4 минути.

Новите композиции за метрото на Бостън са проектирани на базата мотрисите тип В на китайският жп производител Changchun Railway Vehicles (CNR). Те ще могат да развиват до 100 км/ч, а всеки от по-просторните им вагони ще побира с 15 пътници повече от сега. Заложено е да са с по-широки врати (по 4 на вагон), места за инвалиди, допълнителни седалки, LED осветление, видеонаблюдение. Ще разполагат също така с по-големи електронни информационни табла за пътниците и нова аудио система, гарантираща по-силно и отчетливо предаване на звуковите съобщения.

CNR MA е съвместно предприятие на китайските производители на подвижен състав China CNR

Corp и CNR Changchun Railway Vehicles. Дружеството ще инвестира 60 млн. долара в построяването на завод за сглобяване на мотрисите и в изграждането на изпитателен жп полигон. Те ще са разположени на територията на бившия промишлен район на Westinghouse в Спрингфилд. Там ще бъде и централата на китайската фирма в САЩ. Очаква се това да доведе до разкриване на 150 производствени и над 100 строителни работни места.

Първите 12 мотриси обаче ще се доставят от заводи в Китай. Част от тях ще бъдат използвани за тестови пътувания. По силата на договора, серийният подвижен състав трябва да започне да влиза в експлоатация през зимата на 2018 г. Мотрисите първо ще започнат да пътуват по оранже-

Инвестират 3,2 млрд. долара в електрификацията на израелските железници

Железниците на Израел са утвърдили проект за електрифициране на част от жп мрежата на страната. Той предвижда 420 км от съществуващите и някои от новоизгражданите железопътни линии, да бъдат запазени с променлив ток с напрежение 25 кВт.

Разработената програма е предложена за одобрение на израелското министерство на транспорта. Общата стойност на лансираната електрификация, включително със закупуването на нов подвижен състав, съставлява 3,2 млрд. долара.



Двуетажни влакове сменят експресите ICE между Йена и Нюрнберг



От 2018 г. от град Йена (Тюрингия) до Берлин и Нюрнберг, вместо експресите ICE, има идея да пътуват двуетажни скоростни влакове Twindexx-Express. Те са оборудвани с пасивна система за накланяне на кошове на вагоните в завоите и са много по-подходящи за изобилстващата с криволинейни участъци жп линия.

Замяната на подвижния състав по маршрута е предложена от министерството на транспорта на Германия. Неговите експерти смятат, че влаковете Twindexx-Express на канадския жп производител Bombardier ще го обслужват много по-безопасно и ефективно. Тяхната система за самонакланящи се кошове гарантира по-голяма сигурност на пътниците. Освен това по трасето се движат голям брой бизнес пасажери, за които двуетажните композиции предлагат повече екстри. Така например край всяка седалка във вагоните им има електрически розетки. Наличен е и безжичен (Wi-fi) интернет.

Окончателното решение ще зависи от готовността на властите в провинциите, през които минава линията, да инвестират в проекта.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

вата линия на метрополитена. Доставките на последните метро влакове се очаква да завършат през пролетта на 2021 г.

Наред с това, китайците поемат ангажимента редовно да осигуряват резервни части и да извършват обучение на персонала. Ще доставят също два тренажора за подготовка на локомотивните машинисти на композициите и друго оборудване.

Това е втората сделка, която жп производители от Поднебесната империя печелят в развита

западна държава. През 2011 г. китайски фирми успяха да се наложат в конкурс за доставка на вагони за Франция. И в двата случая те преодоляват успешно острата конкуренция на редица известни жп производители. В търговското съревнование, обявено от бостънските власти, участваха компании като Bombardier, CAF, Hyundai Rotem и Kawasaki Rail Car. Формулата на успеха се оказва лансираната жп техника с добро качество на много изгодна цена.

КУПАТА НА СЛПБ ОТИДЕ В ДУПНИЦА



Една приятелска снимка след финала успокоява спортните страсти

В тазгодишния пети юбилеен футболен турнир за купата на Синдиката на локомотивния персонал в България (СЛПБ) участваха десет отбора от Мездра, Дупница, София, Пловдив, Карлово, Бургас. За пръв път в подкрепа на колегите си от БДЖ дойде и отборът на Метрополитена в София, което даде възможност на наблюдателите да обобщат, че интересът сред локомотивните машинисти в страната към спортменската футболна игра от година на година нараства. Доказва го и увеличеното участие на отборите в състезанията, които през първата година от учредяването на купата (2010 г.) бяха едва четири, толкова колкото сега достигнаха до финала, проведен на стадиона в Луковит.

Отново най-силна игра показаха футболистите от локомотивното депо в Дупница, които заслужено грабнаха първата награда. След тях, на второ място се нареди отборът на София, следван от Горна Оряховица, а на четвъртата позиция застана Пловдив.

Новото този път бяха две индивидуални награди, създадени специално за футболистите, показали най-добър удар с ляв или с десен крак. Условието за това нетрадиционно състезание беше от центъра на игрището точно да се уцели напречната греда на вратата. Най-добро ляво попадение демонстрира Петър Желязков от Пловдив, на когото беше присъдена наградата „Левачката на Ицо“. Достоен негов конкурент се оказа Иван Иванов, който пък заслужено завоюва спортния приз „Подпирачката на Ицо“.

Отличията на победителите в шампионата връчи кметът на Луковит Иван Грънчаров. Той даде и специалната награда за честна игра на представител от отбора на Метрополитена,

чиито състезатели направиха впечатление със спортменските си качества.

Конкурсът за надпяване се проведе вечерта на чаша вино сред много шеги и колегиални закачки. В него отново се отличиха дупничани. Затова пък горнооряховци сложиха всички в джоба си с атрактивното шоу, което представиха.



Представителят на отбора на Метрополитена (вляво) поздравява колегите си и кмета Иван Грънчаров (вдясно)

О Б Я В А

„Холдинг Български държавни железници“ ЕАД открива конкурс за избор на застраховател за застраховане със задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на 19 броя МПС и с имуществена застраховка („Каско МПС“) на 11 броя МПС, собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, за срок от една година, чрез сключване на застрахователни договори/полици.

1. Описание на обекта на конкурса: избор на застраховател за застраховане със задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на 19 броя моторни превозни средства (МПС) и с имуществена застраховка („Каско МПС“) на 11 броя МПС, собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, за срок от една година, чрез сключване на застрахователни договори/полици.

МПС, обект на застраховане, са описани в конкурсната документация.

Сертификат „Зелена карта“ трябва да е включен в цената на застраховката.

2. Конкурсът да се проведе по реда на Правилника за реда за упражняване правата на държавата в търговските дружества с държавно участие в капитала и на утвърдената конкурсна документация.

3. Разглеждането на постъпилите оферти ще се извърши на 27.11.2014 г. от 10:00 ч. в сградата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД в град София, ул. „Иван Вазов“ № 3.

4. Изисквания към участниците:

- Оферти за участие в конкурса се подават от лицензирани застрахователни дружества, отговарящи на изискванията на организатора на конкурса;

- За участие в конкурса се допускат кандидати, подали оферта, съгласно условията, описани в конкурсните документи;

- До участие в конкурса не се допускат лица, които имат задължения към „Холдинг БДЖ“ ЕАД и свързаните с него юридически лица – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, към датата на подаване на документите.

5. Документацията за участие се намира на сайта на БДЖ www.bdz.bg, „Профил на купувача“, рубрика „Холдинг БДЖ“ ЕАД, и може да бъде изтеглена.

6. Офертите за участие се приемат всеки работен ден от

09:00 ч. до 16:00 ч. на последния работен ден преди посочената в обявата дата за провеждане на конкурса в деловодството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД с адрес - гр. София, ул. „Иван Вазов“ № 3, етаж 1. Документите се подават на място. Постъпилите след определения срок не се разглеждат и се връщат на техния подател.

7. Размерът на застрахователната премия за всички покрити рискове за МПС, обект на застраховане, трябва да се посочи в ценовата оферта на участника.

Предложенията се представят в запечатан, непрозрачен плик с надпис: „Предложение за участие в конкурс с предмет: „Избор на застраховател за застраховане със задължителна застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите на 19 броя МПС и с имуществена застраховка („Каско МПС“) на 11 броя МПС, собственост на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, за срок от една година, чрез сключване на застрахователни договори/полици“.

Върху плика се посочват наименованието на подателя (застрахователното дружество), адрес за кореспонденция, телефон, факс, електронен адрес и лице за контакти.

8. Критерий за оценка на предложенията - „най-ниска цена“.

9. Начин на плащане на застрахователната премия – по банков път, разсрочено, на четири равни вноски.

10. Дължимата застрахователна сума при настъпило застрахователно събитие се заплаща в срок от петнадесет календарни дни от представяне на всички посочени в застрахователния договор документи.

11. Срок на валидност на офертата – 60 (шестдесет) календарни дни от крайния срок за подаване на офертите.

Допълнителна информация за провеждането на конкурса може да получите на телефони: 02/8907 315 – инж. Росица Станкова, отдел „Обществени поръчки“, дирекция „Договори, обществени поръчки и проекти“ и 0889 946 666 – Лилия Аспарухова – Ръководител отдел „Административно обслужване“.

СЪОБЩЕНИЯ

„БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД в качеството си на Възложител на обществени поръчки на основание чл. 101 б, ал. 3 от ЗОП съобщава, че на портала за обществени поръчки и в профила на купувача е публикувана покана за избор на изпълнител по реда на Глава 8 „а“ за възлагане на обществена поръчка чрез публична покана с предмет: „Застрахователни услуги чрез сключване на застраховки за подвижен железопътен състав - „Гражданска отговорност“ към трети лица и „Отговорност на превозвача за превозвани товари“ (отговорност на превозвача за превозван багаж), застраховка „Гражданска отговорност“ и „Автотокаско“ на моторни превозни средства, собственост и предоставени за ползване на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „Помощ при пътуване в чужбина и пребиваване“ с осигурен асистанс“ за 2015 г.“

Срокът за получаване на офертите е 21.11.2014 г. до 16:30 ч., а отварянето им е на 24.11.2014 г. от 14:30 ч. в сградата на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД с адрес: гр. София - 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3.

На 13.11.2014 г. Дружеството обяви обществена поръчка по ЗОП и за „Доставка на 52 комплекта спирачни диска за „Якобс“ талига на ДМВ серия 10, собственост на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД“, открита с Решение № 46/ 12.11.2014 г. на управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Решението и Обявлението са с уникален номер 01605-2014-0033 в Регистъра на обществените поръчки към АОП.

На 14.11.2014 г. Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията /МТИТС/ откри процедура на основание чл. 27, ал. 2 от ЗОП, публикувана в РОП на АОП: 633524. Предметът на обществената поръчка е: „Предоставяне на консултантски услуги при изпълнение на дейности по проект „Повишаване квалификацията на служителите от администрацията на централно ниво чрез усъвършенстване на знанията и практическите им умения за управление на софтуерни ИТ проекти в съответствие със съвременните методологии“.

Цялата информация може да се намери на официалния сайт на МТИТС, (<https://www.mtitc.government.bg/page.php?category=503>) в раздел „Профил на купувача“.

Лица за контакт - Виктория Бицова, тел. 02 9492 265 и Деница Дунчева-Филипова, тел. 02 9492 089.

Обявление на невалидна диплома № 223114/22.08.1987г., от ВНВТУ“ Тодор Каблешков „ гр.София Йордан Симеонов Денев.

На основание чл.25, ал.1, чл.7, т.3 и чл.8, ал.1 от ЗОП и Решение № 74/17.11.2014 год. на генералния директор на ДП „НКЖИ“ се открива открита процедура за възлагане на обществена поръчка за „Избор на доставчик на комуникационна свързаност“. Офертите се подават ДП „НКЖИ“, гр. София, 1233, бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 110, служба „Деловодство“, всеки работен ден от 8,00 до 12,00 и от 12,45 до 16,45 часа, до 08.01.2014 год. включително. Те ще бъдат отворени зала на 09.01.2015 год., в 10.00 часа на партера в заседателната зала на компанията.

Обявлението за обществената поръчка е публикувано в Регистъра на обществените поръчки на 17.11.2014 год. с уникален номер 00233-2014-0053.

Лице за контакт - Златка Крумова, тел. 02/9322913, факс 02/9310663, e-mail: z_krumova@rail-infra.bg,



На 14 ноември т. г. високоскоростният железопътен оператор Eurostar International отбелязва своята 20-та годишнина. Компанията посрещна юбилея в изключителен подем на фона на все по-голям интерес към пътуванията с нейните влакове-стрели, със стремително растящи темпове на печалбата и прогресивно увеличаващ се брой на нейните пътници.

EUROSTAR: С БЪДЕЩЕ НА ВИСОКИ СКОРОСТИ

В сравнение с 2013 г. броят на пасажерите се е увеличил с над 3 процента - до 2,8 млн. души. Постъпленията от жп услугите, които компанията предлага, също са скочили с 2 на сто - до 275 млн. долара. Отчита се и ръст (с над 6 на сто) на бизнес пътници, а оттам и все по-голямото запълване на по-скъпите, но и много по-удобни места във вагоните Business Premium Class.

Възходът на Eurostar International идва след относително бавен темп на развитие на дейността. След създаването на компанията на 14 ноември 1994 г. очакванията са далеч по-амбициозни, но реалностите се оказват други. Въпреки това от тогава до днес дружеството отбелязва постоянно увеличаване на обслужените клиенти. Най-значителен е ръстът в последните две години. През 2012 г. на скоростния оператор се доверяват 9 911 000 пасажери, а на 30 декември 2013 г. в един от влаковете му се качи 10-милионния пасажер за годината. Тази възходяща тенденция се обяснява с появилите се през същия период признаци за съживяване на световната и европейските икономики, както и с разкриването на все повече нови жп дестинации, обслужвани от високоскоростните влакове на Eurostar.

Всичко сочи, че устремното развитие на компанията ще продължава и занапред. На базата на високите си достижения управата ѝ гради не по-малко амбициозни планове за бъдещето. Те се базират на още по-високо качество на услугите, подвижен състав от ново поколение и повече атрактивни маршрути. Европейският високоскоростен жп оператор планира да открие директна жп връзка между Женева и френския град Лил от 14 февруари 2015 г. Влаковете ще пътуват по тази линия 4 пъти седмично - в понеделник, четвъртък, събота и неделя.



Изпълнителният директор на Eurostar Николас Петрович в кабината на машиниста на влак е320

Предварителната продажба на билети за тях започна още през октомври.

При обслужването на новия маршрут Eurostar ще си сътрудничи с концерна TGV Lyria (собственост на железниците на двете държави), извършващ високоскоростните жп превози между Франция и Швейцария. Покрай новата жп комуникация, пасажерите ще получат възможност и за по-бързо и удобно пътуване до Лондон. Трансферът между британската столица и Женева ще е директен, а от нея до Лил - само с едно прекачване.

През приближаващия декември ще започнат продажби на превозни документи за още една линия: Лондон - Марсилия (в южния френски регион Екс ан Прованс). Откриването ѝ ще даде възможност на хората да извършват преки пътувания между столицата на Обединеното кралство и втория по големина град във Франция. Влакови трансфери помежду им има и в момента, но те са с прекачвания. Единствено през лятото съставите Eurostar извършват сезонни директни превози между Лондон и Авињон.

ние с холандските железници Nederlandse Spoorwegen (NS). Обслужващите го експреси ще преминават през Белгия, като спират в Брюксел, Антверпен, Ротердам и на амстердамското летище „Скипхол“. Цялото пътуване ще продължава около 4 часа. От Eurostar International коментират, че откриването на нови направления се извършва в отговор на наблюдавания ръст в пътническите жп превози в Европа. За обслужването им обаче ще са нужни и повече влакове. Ето защо компанията допълнително поръча 7 висо-

тива (по един във всеки край), 14 вагона (с капацитет 900 пътници) и развиват скорости до 322 км/ч.

Влаковете-стрели от този тип могат да превозват с 20 процента повече пътници, макар, че имат по-малко вагони от по-старите им предшественици от Class 373 (20 вагона с вместимост 750 пътника). Също така са по-бързи (с 22 км/ч) и далеч по-комфортни. Планирано е да започнат да влизат в експлоатация в края на 2015 г., но няколко експериментални прототипа вече преминават изпитания. По повод юбилея на компанията последните бяха тържествено презентирани на лондонската гара Сейнт Панкрас на 13 ноември т.г.

По време на събитието изпълнителният директор на Eurostar International Николас Петрович заяви: „Наблюдаваме рекорден интерес към услугите на компанията и осъвременяването на железопътния ни парк е основен залог за постигането на нашите амбиции“. Той обеща, че чрез новите състави ще се осигури една „пълна трансформация на обслужването“, която клиентите ще усетят щом се качат на борда им. Там ги очакват куп приятни изненади: смел дизайн, луксозен интериор на салоните, безжичен интернет достъп (чрез технологията wi-fi) в целия влак и много други екстри. Това са иновации, които скоро ще се превърнат в приятни удобства за хиляди жп пътници в Западна Европа.

* За периода на съществуването си Eurostar International е обслужила над 150 милиона пътници. Мажоритарният дял акции (55 на сто) в нея е собственост на френските държавни железници SNCF. Британската компания London & Continental Railways притежава 40 на сто, а белгийският държавен жп оператор SNCB - 5 процента.

Ивайло ПАШОВ



„Пълна трансформация на обслужването“ очаква бъдещите клиенти на жп оператора

Предвижда се маршрутът Лондон - Марсилия да бъде пуснат на 1 май 2015 г., а изминаването му да отнема 6 часа и 15 минути. Идеята е той да се обслужва целогодишно. Движещите се по него високоскоростни влакове ще спират и в градовете Лил, Лион и Авињон - едни от основните френски икономически, транспортни и туристически центрове. Планирано е паралелно с това от Лондон да започнат да се извършват и редовни рейсове по направление Париж - Лил - Брюксел.

През декември 2016 г. трябва да стане факт и още един маршрут - между британската и холандската столици (Лондон - Амстердам). За него вече има подписано споразуме-

високоскоростни влака серия е320, над вече заявените десет. На обновяване ще бъде подложен и целият настоящ железопътен парк, включващ добре известните състави Alstom TVG (Class 373). В тяхната модернизация ще се инвестират 160 млн. долара. Новите изключително модерни, бързи и комфортни композиции е320 (Eurostar 320) ще струват на дружеството повече от 1 млрд. долара. Те се явяват 5-та модифицирана версия на композициите Siemens Velaro (известна и като Class 374). Произвеждат се от германския концерн, а екстериорът и интериорът на вагоните им са разработени от световноизвестното италианско дизайнерско студио Pininfarina. Имат дължина 390 м, два локомо-



Новите влакове е320 са пълни с лукс и екстри



ПРОЕКТ, „СТЪПИЛ“ В ТРИ СТОЛЕТИЯ

Автор на изложбата „Железопътната линия София – Кюстендил – Скопие“ е н.с. д-р Ангел Джонов, директор на регионалния исторически музей в Кюстендил. Тя беше представена за няколко часа в столичния Гранд хотел „София“ по време на международната конференция „Балканите – инфраструктура и транспортни връзки между Черно и Адриатическо море“, организиран от Форума за балкански транспорт и инфраструктура (FBTI).

Експозицията проследява строителството на железния път между столиците, София и Скопие, на двете съседни балкански държави, който днес е част от Трансевропейския коридор N8 и е най-краткият маршрут между адриатическите пристанища Дуръс и Бриндизи и черноморските – Варна и Бургас. Чрез богат снимков и документален материал Ангел Джонов се е опитал хронологично да подреди събитията, отразяващи богатата строителна история на жп линията и съпровождащите я политически повратности. Според него обаче това не е толкова лична заслуга, а и на целия авторски колектив, с който са извършвали дългогодишна събирателска и задълбочена изследователска дейност. Всъщност една от основните причини експозицията да види бял свят е вековният стремеж към директна връзка между железниците на двете държави. Както твърди д-р Джонов, в процеса на съвместната работа заедно с колегите си

стигат до безусловния извод, че едва ли най-естествено е с влак да се стига от София до Скопие, като се преминава през съседни държави. Изследванията са показали, че проектът за изграждане на тази железница по продължителност е „стъпил“ в три столетия. Всъщност началото му може да се търси още с появата на жп транспорт на Балканите, твърдят организаторите на изложбата.

Идеята възниква през 19 в. по време на Османската империя. Тогава се правят и първите опити за практическото ѝ осъществяване. Поради политически и финансови причини обаче желанието да се построи жп път в този край на региона остава неосъществено. Източната криза преустановява всички начинания. След 1878 г. щафетата за изграждането на жп линията София – Кюстендил поема новосъздадената българска държава. „По онова време усилия полагат и активно се включват всички държавни институции – парламент и изпълнителна власт“, уточнява Ангел Джонов. „И така през 1893 г. се появява първата отсечка София – Перник. По късно, през 1897 г. реалност става и вторият участък от Перник до Радомир. В началото на 20-ти век линията е удължена от Радомир до Кюстендил и Гюешево“.

Любопитното е, че сроковете, за които са изградени около 89 км железен път са били доста кратки, дори и от днешна гледна точка, тъй като са в границите на само четири – пет години. Още повече ако се има предвид и



Ангел Джонов (вляво) и един от бившите министри на транспорта Кирил Ерменков (вдясно), подписал през 1994 г. Меморандум за съгласие между България, Турция, Македония, Албания и Италия за създаването на коридор Изток – Запад, днешният Трансевропейски коридор № 8. Според документа София е определена за координационен център

значително по-несъвършената техника в сравнение със съвременната, може да се твърди, че това наистина е било значително постижение. Още тогава, преди близо 105 години проектът планира Гюешево да бъде разменна гара. Ентусиазмът от българска страна не прекъсва и около Първата световна война са създадени още проекти за участъка Гюешево – Куманово. След Втората световна война

през 1944 г. започва изграждането на трасето Куманово – Крива Паланка, както и на недовършения тунел под местността Деве Баир. Този период е подробно проследен в експозицията, в която не е пропуснато и подписването на междуправителственото споразумение от 1999 г. между България и Македония. В нея са включени и други документи, които показват как протича процесът до днес и свързаните с него проблеми.

По думите на Ангел Джонов, тя умишлено е оставена отворена, за да може да се допълва с нови факти. Представителите на Македония, които участваха във форума – министърът на транспорта и връзките Миле Янакиевски и Ирфан Асани, директор на македонските железници и инфраструктура, обещаха да обогатят експозицията с още материали, с които страната им разполага.

БЕЗОПАСНОСТТА ОТНОВО НА КАНТАР

От стр. 1

инструктирани, но и са преминали през задължителните курсове за квалификация и придобиване на професионална правоспособност преди да постъпят на работа. Провеждат се и периодични опреснителни инструктажи. Във връзка с това главният ревизор по безопасността в НКЖИ Бисер Минчев добавя, че при всички извършвани разследвания след подобни инциденти, причинени от

допуснати субективни грешки, са изтъквани лични причини.

По-късно пред Нова телевизия министър Московски заяви, че трудно се намират желаещи да работят в железниците. „Не бих казал, че е заради възнаграждението, въпреки че има място да се коментира и тази тема“, добави той. Докато държавата не отдели необходимите средства да се обнови и автоматизира системата обаче, ситуацията в

сектора ще продължава да бъде същата. Според него при първото правителство на ГЕРБ са стартирани проекти за повече от 1,2 млрд. лева, които са включвали и автоматизация. Сега най-голямото му притеснение е завършването на тези проекти, защото някои от тях вече са забавени с година – година и половина. Заради това страната ни може да загуби милиони от Оперативна програма „Транспорт“, коментира Московски. Общата тежка обстановка в железниците е причина той да настоява за спешно реструктуриране в държавния жп превозвач. Като една от най-важните и първи стъпки министърът посочи бързото рестартиране на процедурата за приватизация на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД и добави, че състоянието на холдинга не е променено. „В рамките на нашия мандат се опитахме да го стабилизираме финансово дотолкова, доколкото е възможно. Дълговете бяха намалени с около 100 млн. лв. Но това не е заслуга на кабинета „Орешарски“, а на кабинета „Борисов“,“ уточни Московски. През 2012 г. е имало 20 млн. лв. капиталов трансфер за намаляване на задълженията, 30 млн. лв. от 2013 г., 35 млн. дълг срещу собственост на НКЖИ за погасяване на задълженията от инфраструктурни такси и от

оптимизацията на състава, съкращаване на губещи влакове, на персонал. Така задълженията са били намалени с около 30 млн. лв. Но финансовият ефект се е почувствал значително по-късно, едва през годината, когато ГЕРБ е бил опозиция. Така че изцяло заслуга на неговото управление са били намалените задължения, коментира Ивайло Московски. Изпълняван е и последователен план за реструктуриране, съвместно изготвен със Световната банка и съгласуван с Европейската комисия. Той е предвиждал редица мерки, които за съжаление са спрени. Една от тях е приватизация на дружеството за товарни превози. Задълженията му в момента са скочили на 14,5 млн. лв., информира Московски. Те са натрупани за година и половина, докато през 2013 г. са били около 3 млн. лв.

На жп гара Бургас Ивайло Московски съобщи, че е провел разговор с министъра на културата Вежди Рашидов и проектът за нейното модернизиране вече е съгласуван. Припомняме, че приемното ѝ здание е паметник със статут на архитектурно-строителна недвижима културна ценност, което изисква различни съгласувателни процедури, за да бъде издадено разрешително за строеж. Министърът вече е

разпоредил на НКЖИ максимално бързо да входи цялата документация в община Бургас за издаване на разрешително за строеж. Ускоряването на работата по този проект също е много важно, подчерта той, защото срокът на договора за строителство излиза извън рамките за допустимост на разходите по ОП „Транспорт“ 2007 – 2013 г. Необходимо е да се направи всичко възможно за интензифициране на процесите, за да се използва пълноценно европейското финансиране. Общата стойност на договорите за строителство и надзор за модернизацията на гарата е 8,1 млн. лв. без ДДС, с 10 процента непредвидени разходи.

Кметът на Бургас Димитър Николов обяви, че на няколко места по сградата, която е старинна, са се появили дефекти и пукнатини. Той се обърна с молба към изпълнителите максимално бързо да извършат строителството, защото новата визия на жп гарата в морския град трябва да бъде синхронизирана с изграждащата се в момента автогара „Юг“. Това е единен ансамбъл, чрез който ще се постигне интермодалност и ще се осигури общ достъп до двата транспортни обекта.

Страницата подготви:
Мая Димитрова



Министър Ивайло Московски изслушва Иво Янакиев, ръководител на Звено за управление на проекта Пловдив - Бургас (вляво) за оптималните срокове, в които може да завърши строителството

ВЪВЕДЕНИЕ БОГОРОДИЧНО

На 21 ноември българската православна църква чества един от най-големите християнски празници – Въведение Богородично. Почит се отдава както на родителите на Дева Мария – Йоаким и Анна, които на тригодишна възраст я завеждат в йерусалимския храм, така и на техния обет да посветят дъщеря си на Бога.

Християнските книги и песни разказват, че родителите на Девата събрали всички свои роднини и приятели при тържественото въстъпване на Богородицата в храма, съпроводени от млади девойки със свещи, огряващи свещения път. В църквата били тържествено посрещнати с песни и химни. Искрена почуда предизвикала Мария, която на тази крехка възраст съвсем сама се изкачила по всички 15 стъпала към храма. Първосвещеникът въвел младата девойка в Светая Светих, където самият той влизал веднъж годишно.

Дева Мария продължила своя живот в храма, като усърдно се трудела и молела, очаквайки своето високо назначение. Църквата я наричала



„прекрасна зора“, от която изгрявало Слънцето на правдата. Майката на Богородица – Анна – също се присъединила към храма, скоро след като мъжа ѝ починал, но не останала задълго с дъщеря си и скоро се споминала. Младата Мария дала обет да се посвети на Бог и да не въстъпва в брак. Свещениците, по внушение на Светия Дух, я сгодили с Йосиф, който станал покровител на момичето и уважил нейното решение да се запази целомъдрена.

Според традицията, празникът Въведение Богородично е свързан с началото на Коледните пости и очакването на

тържествата около Рождество Христово. Семействата отиват на църква, където отправят молитви за здраве и благоволение. В дома се поднася вино, топла пита и вкусна гозба, а масата се оставя неразтрена, за да може Богородица да дойде вечерта и да се нагости. На този ден постещите могат да ядат риба. От 1929 г. насам Въведение Богородично се чества и като Ден на християнското семейство и на православната християнска учаща се младеж.

Нека предколедната треска не се превръща в СТРЕС



С приближаването на празничните дни в края на годината освен радостната еуфория неусетно ни завладява и тревогата как ще се справим с всички задачи, свързани с предстоящите тържества. Списъците с неща, които трябва да свършим, нарастват, а заедно и с тях усещането, че никога няма да оцелеем сред лавината от задължения.

Не изисквайте прекалено много от себе си! Мисълта да купите или направите съвършената празнична украса за дома, както

и намерението непременно да поднесете специални ястия, ще изцедят цялата ви енергия. Дори и да се справите с тези непосилни за един човек задачи, ще бъдете толкова изтощени, че няма да усетите нищо от самия празник. Бъдете реалисти и помнете, че доброто настроение е главна предпоставка за домашен уют. Дори и скромните блюда, поднесени красиво, могат да придадат повече празничност, отколкото перфектната трапеза, около която цари неразбирателство.

Не следвайте „модата“ в отбелязването на празниците. Не е необходимо да обикаляте молове или хипермаркети в търсене на бляскави подаръци или впечатляващи аксесоари за дома и трапезата. Зарадвайте близките си с ръчно изработени дарове или пък с нестандартни преживявания – организирайте каране на зимни кьнки, идете като доброволци да разходите кученцата от близкия приют за животни или пък осиновете някое бездомно коте.

НАР – СЪКРОВИЩНИЦА ОТ АНТИОКСИДАНТИ

В зависимост дали нарът е засаден с или без човешка намеса, растението или прераства в дърво, високо 8 метра, или остава сравнително нисък храст. За родина на сухолюбивия плод се смята Централна Азия.



В последствие растението е пренесено до Армения, тропическа Африка и югозападните райони на САЩ. В България то вирее прекрасно в по-южните райони.

Полезността на нара е позната на човечеството от векове. Древните гърци са посветили редица митове на чудотворния плод. В тибетската медицина сокът от нар е успешно използван при гастрит, захарен диабет и бъбречни камъни, а пък арабите са лекували с него главоболие и стомашно-чревни райзстройства. Индийците имат традицията да препоръчват червения плод за подмладяване, а според мъдреците на китайската медицина отварата от корите му е укрепващо и противовъзпалително средство, което стимулира обмяната на веществата. Чрез модерните технологии учените днес безспорно са доказали, че това е плодът, съдържащ най-голям брой антиоксиданти, които могат да спрат развитието на атеросклерозата.

Нарът съдържа пуникалагин, който влияе благотворно върху кръвоносните съдове и сърцето. Сокът от плода се предписва за понижаване на кръвното налягане и редуциране на лошия холестерол и холестеролните плаки. Редовната употреба на червените зрънца ограничава развитието на ракови клетки и балансира кръвната захар. Фитоелементите в нара въздействат на серотониновите рецептори и повишават настроението и концентратията, особено при хора, страдащи от депресия. В Аюрведа, древната наука за здраве, нарът се препоръчва при слабост, безплодие, проблеми с венците, простудни заболявания, температура.

Досадната част от консумацията на чудесния плод е неговото белене, което отказва повечето хора от покупката на нар. Една от хитринките е първо да разрежете плода на две и да го потопите в купа с хладка вода. Разчупете кората и започнете да изронвате зрънцата. Те лесно започват да падат едно по едно на дъното на купата, а леките бели люспи се вдигат на повърхността. За максимално кратко време ще разполагате със свежи и чисти зрънца от сочен нар!

ЧИЙЗКЕЙК С НАР И БАНАНИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 3 нара;
- 4 банана;
- 500 г. сирене „Маскарпоне“;
- 1 подсладено кондензирано мляко (400 г.);
- 200 г. бишкоти;
- 100 г. краве масло;
- 3 с. л. захар;
- 3/4 пакетче желатин (около 7 г.).

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Бишкотите се натрошават, смесват се с разтопеното масло и захарта и се слагат се във форма за печене. Блатът се пече на 180°C за 10-15 минути. Сиренето Маскарпоне и кондензираното мляко се разбиват с миксер, като към тях се прибавят намачканите банани и отново се разбъркват. Две трети от изронените зърна на нара се претриват през цедка, за да се отцеди сока им, който после се прибавя към крема. Желатинът се залива с 2 с. л. вода и след като набъбне, се разтваря в микровълнова фурна. Сипва се в крема, разбърква се и кремът се излива върху блата във формата. Отгоре се слагат останалите зърна нар, оставя се да се стегне в хладилник поне за 2 часа и се поднася.



САЛАТА С БУЛГУР И НАР

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 150 гр. булгур;
- 1/2 глава червен лук, нарязан на ситно;
- 40 гр. стафиди;
- 50 гр. натрошено сирене;
- 100 гр. зрънца от нар;
- 40 гр. леко запечени бадеми, нарязани на филийки;
- едро нарязани листа от кориандър, маджаноз и мента;
- прясно изцеден лимонов сок на вкус;
- сол и захар на вкус.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Залейте булгура с около 250 мл. вряла вода и го оставете за около 15 минути да набъбне и омекне. Разстелете го върху равна повърхност, за да изсъхне. В подходящ съд размесете булгура с останалите продукти и овкусете салатата според собствените си предпочитания.





ЗАЩО СА ВАЖНИ СЕМЕЙНИТЕ ТРАДИЦИИ?

Семейните традиции и ритуали са един от основните стълбове, на които се крепят разбирателството и сплотеността на една фамилия. Те придават особена атмосфера на живота на семейството и създават радостно разнообразие сред обичайната монотонност на ежедневието.

На първо място традициите в един дом спомагат за изграждане на идентичност и чувство за принадлежност. Обикновено те са свързани с важни събития от историята на фамилията. Според психолозите, децата, които познават историята на своето семейство и род, израстват по-уверени и адаптивни.

Специфичните празнични ритуали в семейството засилват и връзката между неговите членове. Традициите дават възможност на хората от една фамилия да общуват лице в лице, да съпреживяват заедно различни поводи и съответно да

се опознават по-добре. Усещането за сплотеност е свързано с усещането за принадлежност към уникална и много специална група от хора.

Домашните традиции изграждат чувство за сигурност и комфорт. Те са нещо постоянно, нещо, на което може да се разчита в един постоянно променящ се свят. Именно затова те се явяват и стабилна опора в трудни моменти. Независимо дали семейството е преживяло загуба на близък човек или просто се е наложило да се премести в нов дом и да свиква с нова обстановка, спазването на утвърдени ритуали като например приготвянето на домашна пица в петък вечер или излизането на семейна разходка с колела в съботния следобед спомага за преодоляването на трудностите.

Спазването на домашните ритуали възпитава и определени ценности. Независимо от това

дали ще разказвате приказки на децата си преди лягане или пък ще определите един ден от седмицата, в който цялото семейство заедно ще приготи вечерята, вие не просто извършвате някакви повтарящи се действия, а градите ценности като доверие, интерес към света, взаимопомощ, разбирателство и др.

Не на последно място, семейните традиции създават спомени за цял живот. Ако ни запитат какво помним от детството си, повечето от нас ще се върнат към именно към онези малки ритуали, които изграждат пъстрата тъкан на живота на семейството. Хубавите спомени за фамилните сбирки, неделните излети или майсторенето на къщичка за кукли с мама или индианска палатка с татко създават увереност, развиват способността за позитивно отношение към живота и спомагат за преодоляване на тревожни състояния и самотност.

ДА ТЪРСИШ ИГЛА В КУПА СЕНО

Младият италиански артист Свен Саксалбер е приел популярния израз „Да търсиш игла в купа сено“ съвсем сериозно. Иновативният творец организи



рал цял перформанс, предварително изчислен да продължи два пълни дена, в които пред многобройна публика да търси игла, свободно пусната в огромна купчина слама. Любопитното събитие се провело по време на парижкото арт шоу, под покрива на Пале дьо Токио – пространство за модерно изкуство във френската столица, определено като „идеалния анти-музей“ заради необичайните представления, които показва.

Свен сравнява артистичния експеримент с участието в лотария, защото никога не се знае дали ще спечелиш, но надеждата присъства винаги и тя е основният двигател за нови и нови опити. Упоритото търсене започнало в четвъртък следобед и успешно завършило в петък вечерта, когато италианецът най-накрая открил иглата. Свен споделя, че въпреки дългото време и боцкавото сено, експериментът е бил много забавен, но надали би го повторил пак.

ПРОФЕСИЯ „ЕСЕН“

Градинарският екип към Камарата на Общините в Лондон е натоварен с необичайна задача, по принцип изпълнявана от самата природа. На територията на Парламента

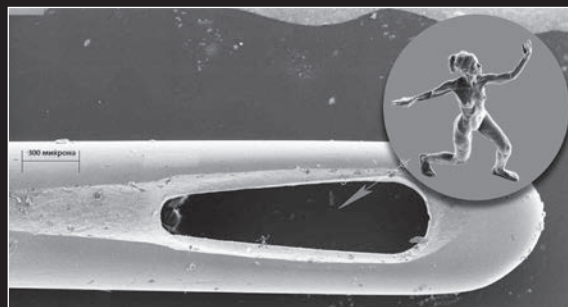


са забелязани работници, които собственоръчно късат листата от клоните на петдесетте лаймови дървета, вършейки работата на самата есен. От лондонската община обясняват чудноватата мисия с това, че ръчното оголване на дърветата е много по-ефективно и бързо и няма смисъл да се чака листата сами да опадат и чак тогава да се събират.

Критиците на идеята роптаят срещу градинарската задача, заклеявайки я като „безсмислена загуба на пари“. Те също така смятат, че изкуственото оронване на листата лишава гражданите от очарованието и магията на бавно настъпващата есен. Една от градинарките, изпълняваща ролята на майката природа, защитава задачата си, като обяснява, че тази манипулация е много полезна за растежа на дърветата и освежава клоните, които ще изгреждат прекрасно през следващото лято.

СКУЛПТУРИ ПО-ТЪНКИ ОТ КОСЪМ

Британецът Джонти Хъруиц създаде седем миниатюрни скулптури по-тънки от човешки косъм, който могат да бъдат „експозиционирани“ в ухото на



игла, както се вижда на снимката. Проектирането и изработката на необичайните творения, наречени „нано-скулптури“, са отнели 10 месеца. Уникалната творба е изработена чрез най-новите технологии за триизмерно принтиране. Миниатюрните фигури могат да бъдат видяни единствено през мощен микроскоп за изследване на ракови клетки.

За зла участ обаче, точно след като Хъруиц успява да разгледа произведенията си именно с такъв микроскоп, негов колега решава да премести под друг ъгъл стъклото, върху което са били разположени почти невидимите с просто око фигурки, и така те завинаги са отишли в небитието.

РАМО ДО РАМО С ОРЛИТЕ

Препускайки през планинската верига върху коне, казациите в Монголия се подготвят за традиционния още от древността лов с орли. Птици хвърчат във въздуха със скорост от 200 метра в секунда, състезавайки се една с друга коя първа ще достигне своя стопанин по време на годишния фестивал, честваш културното наследство на тюркската група.

Мероприятието се провежда всяка година в провинциалните райони на западна Монголия. Състезанието започва като орлите се пускат от върха на планина и започват да се състезават, устремени към месото, което техният стопанин държи, докато бясно галопира върху своя кон. Птиците и ловците комуникират помежду си чрез пронизителни писъци и орелът, който първи достигне месото, е обявен за победител. Тренират се млади дивни орлици, които с времето създават силна, направо семейна, връзка със своите стопани, която продължава между 6 и 8 години, а след това птиците биват пускани обратно на свобода, за да могат да създадат свое поколение.



По време на фестивала ловците носят традиционни костюми от кожа на мармоти, лисици или вълци, които самите орли някога са уловили. Колкото по-екстравагантно е облечен един треньор, толкова е по-уважаван от останалите. Освен състезанието между златните орли, на фестивала се провеждат конни състезания, надпреварвания по стрелба и дърпане на козя кожа от два противникови отбора, възседнали коне. Въпреки, че древната ловна традиция е

създадена като типично мъжка, отскоро някои бащи развиват ловните умения на младите си дъщери и в последното провеждане на годишното състезание две девойки са взели участие и са се представили удивително достойно. Белгийският фотограф Стефан Круйсберг, заснел тазгодишния фестивал, разкрива чрез снимките си магията на античната традиция, запазена и закътана някъде сред главоломното препускащо модерен свят.

НАЙ-МАЛКАТА ТЕСНОЛИНЕЙНА ЖЕЛЕЗНИЦА

Историята на тази необикновена железница е свързана с екстравагантното увлечение на двама богати англичани към релсовия транспорт и жп миниатюрите. През 20-те години на миналия век автомобилните състезатели капитан Джек Хоуей (бивш военен, земевладелец и милионер) и неговият партньор граф Луис Зборовски, решават да събднат детската си мечта – да имат собствена железница. Така се ражда Romney, Hythe & Dymchurch Railway (RH&DR) – най-малката теснолинейка в света.

Тя е официално открита на 16 юли 1927 г., но пускането ѝ в експлоатация доживява само капитан Хоуей, тъй като малко по-рано граф Зборовски загива в катастрофа по време на автомобилно състезание в Монца. От тази дата железницата, чиято линия и влакове са изработени 3 пъти по-малки, спрямо реалните размери, става неизменна част от пейзажа в графство Кент. Тя печели световна известност и се ползва с огромна популярност сред туристите до днес.

Линията на RH&DR е с ширина на междурелсието едва 381 мм. Първоначално е с дължина 13 км и свързва само градчетата Хайт и Ню Ромни, като по пътя преминава през курортното селце (днес град) Димчърч и залива Сейнт Мери. По-късно е удължена с още 9 км до град Дъндженес. Така общата ѝ дължина достига 22 км. Композициите, които пътуват по нея, представляват умалени копия на по-големите им събратя – нещо средно между миниатюрна теснолинейка и парково туристическо влакче. По тази причина машинистите и пътниците могат да се качат в локомотива и вагоните само ако се наведат.

Въпреки че прилича по-скоро на детска играчка, още с появата си железницата RH&DR започва да извършва обществени превози. Местните жители я използват за пътувания до работа и училище в близките селца и градчета. Понякога с нея дори се транспортират товари и поща. По маршрута си уникалната теснолинейка спира на 16 гари.

Тъй като линията ѝ минава на стотина метра от крайбрежието (в южния край на графство Кент, близо до Дувър), с избухването на Втората световна война теснолинейката е включена в системата за противодесантната отбрана на кралството. Един от парните ѝ състави (№5 Hercules 4-8-2) е брониран и превърнат в боен влак, въоръжен с картечници (в т.ч. зенитни). Той патрулира по маршрута с екипаж от машинист и четирима стрелци. При един от рейсове се твърди, че картечарите са успели да свалят немски „Месершмит“ Bf.109 и пилотът попада в плен. Според други източници, самолетът на „Луфтвафе“ атакувал бронеконструкцията, но пилотът се подвел от малкия ѝ размер, преценил неправилно разстоянието до земята, излязъл късно от пикиране и сам се врязал в земята.

До 1978 г. RH&DR твърдо държи титлата „най-малка обществена железница в света“. През същата година във Франция е открита друга теснолинейка - Réseau Guerlédan, чиято линия е още по-тясна - с широчина 311 мм. Тя обаче просъществувала само година и била закрыта. Възврънатото първенство на RH&DR отново ѝ е отнето през 1982 г., когато пак в Англия, но на източното ѝ крайбрежие, е открита сходната железницата Wells and Walsingham Light Railway. Същата се движи по линия с широчина само 260 мм. Въпреки това RH&DR остава по-известната от двете.

Днес миниатюрните влакчета от Кент продължават да возят местните жители и туристите както някога. Гарите по маршрута обаче вече са само 8. Подвижният състав включва 11 парни и 3 дизелови локомотива, на всеки от които е дадено собствено име (вкл. „Капитан Хоуей“), плюс мини-вагоните. Всичките са ремонтирани и продължават успешно да носят службата, започната преди много десетилетия. Освен за обичайни пътувания, те се отдават под наем и за сватбени церемонии, увеселителни тържества и частни жп турове.

Ивайло ПАШОВ



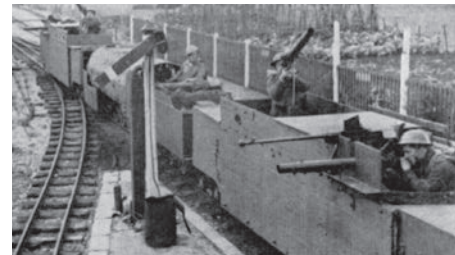
Локомотивите и вагончетата са по-малки от човешки ръст
Капитан Хоуей



Карта с маршрута на теснолинейката



Исторически снимки от първите години на теснолинейката RH&DR



През Втората световна война едно от влакчетата е бронирано, въоръжено и патрулира по крайбрежието



Влакчетата на RH&DR продължават да оперират успешно и днес... за радост на туристите и жители на графство Кент



Продължава АБОНАМЕНТ 2015

И през тази година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 0.50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1.80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име.....Фамилия.....
Фирма.....тел:.....
Адрес: пощ. код..... гр./с.
Област..... ул./жк.....
№/бл.....вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен №.....тел./факс.....
2. Материално отговорно лице
3. Адрес на фирмата по регистрация.....

Железничар
Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BVPB179241064295803
BIC: BVPBIBGSF
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес: София 1000,
ул Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.