

ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Обновяването на железницата – многостранен процес

на стр. 4

ЮБИЛЕЙ

С родопската железница по пътя на Борис III

на стр. 5

ЕКСТРИ

Чети във влека

на стр. 6

ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



25 - 31 юли 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 22

И разписанието на БДЖ в Google maps

ЦЕНТРАЛНА ГАРА СОФИЯ, 1202 Орла
Varna, 9000 Централна Жп Гара, Варна

Тръване сега **ОПЦИИ**

Изпращане на упътвания до телефона ви

12:57 ч. – 20:39 ч. **7 ч 42 мин**
 БВ 2613 / БВ 2615 / БВ 2627 / БВ 3637
 12:57 ч. от ЦЕНТРАЛНА ГАРА СОФИЯ
 подробности

12:27 ч. – 20:39 ч. **8 ч 12 мин**
 12 / БВ 2601 / БВ 2613 / БВ 2615 / БВ 2627

За максимално удобство на всички пътуващи, разписанието на БДЖ вече е видимо и в Google maps. При задаването на конкретен маршрут на територията на България в интернет платформата упътвания за придвижване се получават и за пътуване с влак, което разширява възможностите при избора на подходящо транспортно средство.

Навигацията в Google Maps с железопътен транспорт е осъществима успоредно с останалите видове - с автомобил, обществен транспорт, велосипед или пеш. Информация за потребителя за пътуване с влак в картовата услуга е налична, след като в основното меню е посочена конкретната жп дестинация.

Още през февруари екипът на БДЖ стартира кореспонденция за включването на националния железопътен превозвач като възможност за превоз, а през март се

ключи лицензирано споразумение с Google maps за предоставяне на данни за разписанието на влаковете. Поради мащабите на данните за разписанието от тяхна страна се изискваше време за тестване.

Предлаганите варианти за пътуване в навигацията на Google maps се определят въз основа на наличните въведени данни от участващите в програмата превозвачи, като не отразяват всички възможни реални „офлайн“ маршрути и зависят от зададената начална и крайна точка, обект или гара.

Възможността за избор за пътуване с влак в една от най-големите онлайн навигационни системи, вече и на територията на България, дава своя принос към опазването на природата, тъй като превоза с железопътен транспорт в качеството си на най-екологично чист транспорт, отделя най-малко вредни емисии в атмосферата. ■

ЦЕНТРАЛНА ГАРА СОФИЯ, 1202 Орла
Varna, 9000 Централна Жп Гара, Варна

Добавяне на направление

Тръване сега **ОПЦИИ**

Изпращане на упътвания до телефона ви

през път 4 **5 ч 27 мин**
 4 ч 54 мин без трафик / 451 км
 подробности

12:57 ч. – 20:39 ч. **7 ч 42 мин**
 БВ 2613 / БВ 2615 / БВ 2627 / БВ 3637

София–Варна **50 мин**
 от 166 лв.

Споразумение Deutsche Bahn реабилитира експресите ICE 4

Държавните железници на Германия (Deutsche Bahn) отново връщат в експлоатация високоскоростните влакове ICE 4. На 17 юли концернът Siemens (производител на експресите) и Федералната агенция за железопътен транспорт на страната (EBA) съгласуваха концепция и график за отстраняване на дефектите, открити по-рано в хода на използването и обслужването им. Това ще бъде изпълнено от жп производителя Bombardier Transportation. Ремонтните работи трябва да започнат в началото на 2020 г. и да приключат до средата на 2023 г.

В началото на април т.г. DB отказа да приеме повече експреси ICE 4 от Siemens Mobility. Решението се взе след като бяха открити зле направени заварки на вагоните, произвежда-

ни в завода на Bombardier Transportation и установени проблеми с вратите и спиралната канадска корпорация е подизпълнител на Siemens и извършва 30 на сто от дейностите, свързани с производството на последното поколение влакове-стрели на германските железници.

Deutsche Bahn започна да експлоатират ICE 4 в края на 2017 г. Рамковият договор между държавния жп превозвач и концернът Siemens, сключен през 2011 г., предвижда доставката на около 300 влака от серията, различни по състав. След споразумението се очаква до дни Siemens Mobility да предаде на Deutsche Bahn поредните 5 нови експреса от типа. С тях бройката им в жп флота на германските железници ще достигне 30 единици. ■



Сделка

Шведският оператор SJ ще купи 30 регионални състава

Шведският държавен пътнически жп оператор SJ обяви, че възнамерява да инвестира около 3 млрд. шведски крони (320 млн. долара) в закупуването на 30 нови регионални влака. С тях през следващите години превозвачът планира да поеме нарастващия пътникопоток по редица основни направления.

Конкурсните процедури ще се проведат в края на 2019 г., а първите състави трябва ще бъдат въведени в експлоатация през пролетта на 2023 г. Те ще пътуват по направленията Стокхолм - Вестерос - Йорребру - Гьотеборг, Стокхолм - Упсала,

Линшьопинг — Стокхолм — Йевле и Гьотеборг — Калмар.

Благодарение на устойчивото си финансово положение, през следващите години SJ ще може да инвестира в подвижен състав 12 млрд. шведски крони (1,28 млрд. долара). С част от средствата ще бъдат обновени салоните и електрооборудването на експресите X2000, чийто вагони са с наклонящи се в завоите корпуси. Другите пари ще бъдат предназначени за придобиване на 30 влака-стрели и модернизация на вагоните, използвани по нощните маршрути на шведската железница. ■



Солидарност

ЕС ПОДПОМАГА ЕЛЕКТРИФИКАЦИЯТА НА ЛАТВИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Кохезионният фонд на Европейския съюз ще предостави на железниците на Латвия (Latvijas dzelzceļš, LDz) 318,5 млн. евро. Средствата са предназначени за електрифицирането на магистралните железопътни линии в направление изток – запад и за замяната на дизеловите локомотиви с електрически.

Реализацията на проекта ще позволи скоростта на движение на латвийските влакове да бъде увеличена до 160 км/ч. Ще помогне за привеждането на железопътната инфраструктура на страната в съответствие с изискванията на Евросъюза и за намаляване на разходите по поддръжката ѝ с една трета. Освен това ще има и положителен екологичен ефект, тъй като с намаляването на вредните емисии от дизеловите състави ще се подобри качеството на въздуха.

От ЕС изтъкват, че проектът ще благоприятства за цялостното развитие на латвийската икономика, най-вече чрез по-ускорените превози на транзитните товари през територията на страната. Това



е предпоставка и за активизирането на търговията и в другите прибалтийски държави. Предвижда се в рамките му да бъдат електрифицирани жп коридорите Рига - Крустпилс, Крустпилс — Даугавпилс, Крустпилс — Резекне. В момента електрическата контактна мрежа е изградена само по 14 на сто от латвийските линии с широчина 1520 мм (дължината им е 1860 км). Това е значително по-малко отколкото средния показател в страните от ЕС, който достига

55 процента.

По-рано латвийските железници обявиха, че предвиждат до 2030 г. дължината на електрифицираните трасета да нарасне от сегашните 257 на 839 км. През 2017 г. бе съобщено, че за изпълнението на първия етап от електрифицирането на латвийския участък от транзитния товарен коридор Rail Baltica, ЕС възнамерява да отпусне 347 млн. евро, а LDz да осигурят съфинансиране в размер на 172 млн. евро. ■

Логистика

МАРШРУТЕН ВЛАК ДОСТАВЯ АВТОМОБИЛИТЕ VOLVO ОТ КИТАЙ



Автомобилите Volvo, произведени в автозавода на марката, ситуиран в китайския град Сиян (провинция Шанси) вече се превозват до Европа със совалкови товарни влакове. Транспортирането им е организирано от производителя съвместно с логистичните компании ARS Altmann и Intermodal Container Logistics Vienna (ICL).

Първият карго състав, товарен с автопродукция на Volvo, тържествено пристигна на жп терминала в Ключендок в белгийския град Гент в началото на месеца. От тогава, по същия маршрут между Поднебесната империя и Стария континент, по няколко пъти седмично започнаха да пътуват идентични товарни композиции. Предвижда се с помощта на жп транспорта по направлението да бъдат превозвани 40 000 автомобила годишно.

Транспортирането става по новия Път на коприната през

Казахстан, Русия, Беларус и Полша. Разчита се на интегрираната хибридна стратегия за доставка, създадена

съвместно от ARS Altmann и ICL. Тя предвижда превозът между Китай и Полша да се осъществява в 40-футови контейнери, а между Полша и Белгия — в покрити двуетажни вагони-автомобиловози. Железопътният трансфер по цялото направление продължава 18 деноночия.

Логистичният оператор ARS Altmann вече е натрупал опит по дестинацията. През 2018 г. той успешно пушна маршрутния влак с автомобили от Бремерхафен (Германия) до китайския мегаполис Чунцин през собствения си терминал в Черняховск (Русия), оборудван с коловози - европейски и руски стандарт. ■





Трендове

SCI Verkehr прогнозира ръст на европейския пазар за жп сигнализация



Германската консултантска компания SCI Verkehr представи до 2023 г. прогнозите си за развитието на европейския пазар на системи за сигнализация, блокировка и централизация (СБЦ). Много държави в Европа вече взеха решение за мащабно внедряване на европейската система за управление на влаковете движение ETCS и предвидиха бюджети за това. В тази връзка в близките години се очаква ръст при покупките им.

През 2018 г. обемът на сделките за системи за СБЦ на европейския пазар достигна 8,2 млрд. евро. До 2023 г. се очаква той ежегодно да нараства средно с по 3 процента. Само контрактите за ETCS на Стария континент през миналата година бяха на обща стойност 410 млн. евро. Прогнозите сочат по около 4,7 процента годишен скок при сделките в сегмента през следващите 4 години.

Стимулите за развитието

на пазара в отделните страни се различават, макар че като цяло железопътните компании възприемат ETCS като платформа за цифровизация в областта на управлението на превозните процеси. В Германия например засега със системи за контрол на жп движението са оборудвани не повече от 100 км от международните жп коридори. Със средства от централния бюджет е предвидено такива да бъдат внедрени и на крайгранични жп участъци с обща дължина 250 км. Отделно германските държавни железници (DB) допълнително възнамеряват да инвестират в ETCS около 570 млн. евро до 2023 г. По оценки на правителството за въвеждането на системата по цялата жп мрежа на Федералната република е необходимо да се заделят от порядъка на 1 млрд. евро годишно. Ако такова решение бъде взето, това ще повлияе на динамиката на общоевропей-

ския пазар и ръстът в сегмента ще стане още по-голям.

В по-малките държави вече са определени бюджети и конкретни проекти за разполагане на ETCS до 2030 г. В Дания за тази цел са заделени 700 млн. евро, в Норвегия - 800 млн. евро, а в Белгия - 500 млн. евро.

Според SCI Verkehr най-големият играч на европейския пазар на системите за жп сигнализация в периода 2014 – 2018 г. е концерн Siemens. Делът на гиганта там достига 37 на сто, а след него се нареждат компаниите Thales (17 на сто), Alstom (15 на сто), Hitachi Rail (по-рано Ansaldo STS, 13 на сто) и Bombardier (7 на сто). Останалите производители заедно заемат 10 процента.

Въпреки това в глобален план Siemens отстъпва на китайската държавна компания China Railway Signal & Communication (CRSC). За 2018 г. последната е реализирала сделки за системи за сигнализация в размер на 2,5 млрд. евро. Засега китайското дружество е фокусирано почти изцяло върху местния пазар, а продажбите му зад граница са само 5 на сто. Поради тази причина специалистите смятат, че е рано да се приема за опасен конкурент на европейските фирми, предлагащи аналогични технологии. ■

Иновации

В Австрия срещу деформация боядисват релсите в бяло



Федералните железници на Австрия (ÖBB) реализират пилотен проект, с който изпитват технология за предотвратяване на температурните деформации на релсите и изкривяването на линиите в горещо време. Тя е доста опростена и се състои в боядисване на релсите в бяло. Специалистите на австрийският жп монополист твърдят, че това позволява да се намали тяхната температура между 5 – 8 °С.

Оборудването за боядисване на релсовия път е монтирано на жп платформа. Същата по-рано е използвана за изпълнение на дейности по полагането му.

Тестовите са започнали в средата на юли. В хода им се боядисват различни релсови участъци и се изследва ефектът. Ако начинанието се окаже успешно от ÖBB ще пристъпят към „белосване“ на релсите на много места по жп мрежата. ■

Личности

В СЪВЕТА НА ДИРЕКТОРИТЕ НА „РЖД“ ВЛЯЗОХА БИВШИ КАНЦЛЕР И МИНИСТЪР

Правителството на Руската Федерация увеличи състава на борда на директорите на държавния жп превозвач „РЖД“ до 14 души. Двете нови места се заемат от бившия ръководител на министерството за извънредни ситуации (МИС) Владимир Пучков и экс канцлера на Австрия Кристиан Керн.

Керн вече е бил непосред-

ствено свързан с железопътния бизнес. До назначаването му за федерален канцлер (2016-2017 г.) през 2010 г. той е изпълнителен директор на австрийската държавна железопътна компания (ÖBB).

Доскоро Пучков работеше като съветник на авиационния консорциум UAC, а в периода 2012 - 2018 г. е начело на МИС на Русия. ■



Политики

FRA ОТМЕНИ ИЗИСКВАНЕТО ЗА ДВАМА МАШИНИСТИ В ЛОКОМОТИВА

Федералната железопътна администрация на САЩ (FRA) отмени изискването локомотивните екипажи да са от двама машинисти. Правителството на страната забрани на щатските власти да има такъв норматив в местното законодателство (досега това правило бе залегнало в правната система на 9 щата). Според експертите на FRA, управлението на влаковете

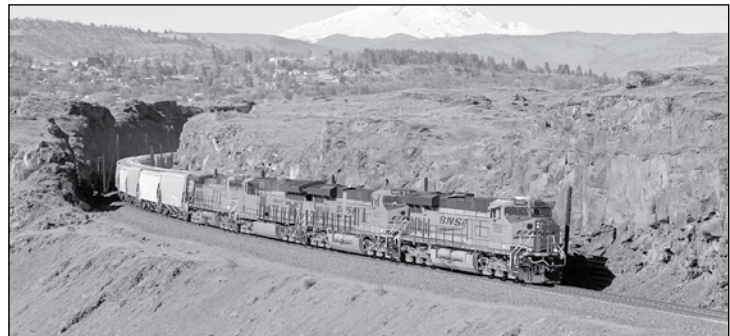
от един машинист не води до увеличаване на риска от произшествия и не са необходими повече машинисти на смяна.

Задължителното условие за поне двама машинисти в локомотива беше въведено през 2013 г. след трагичен инцидент с товарен влак, превозващ нефтопродукти, оставен да пренощува без машинист на борда край канадското градче Лак

Мегантик. Тогава локомотивът се запалил и пожарникарите изключили двигателя му, с което се деактивират въздушните спирачки на вагоните и състава тръгна сам, дерейлира и експлодира, опустошавайки населеното място (13 загиват, 37 са ранени).

От FRA смятат, че съвременните технологии, като системата за управление на влаковете движение Positive train control (PTC), осигуряват достатъчна безопасност на превозите и елиминират възможността от човешки грешки.

Профсъюзите на железничарите възразиха срещу приетото решение. Те са на мнение, че корпоративните интереси са удържали победа над съображенията за безопасност. ■



Резултати

За 8 години - над милиард пътници



Откакто е въведена в експлоатация високоскоростната железопътна линия Пекин – Шанхай са превозени 1,03 млрд. пътници (по данни от 12 юли т.г.). Това отчетоха от китайските железници (CR) по повод неотдавнашната 8-годишна от откриването на трасето.

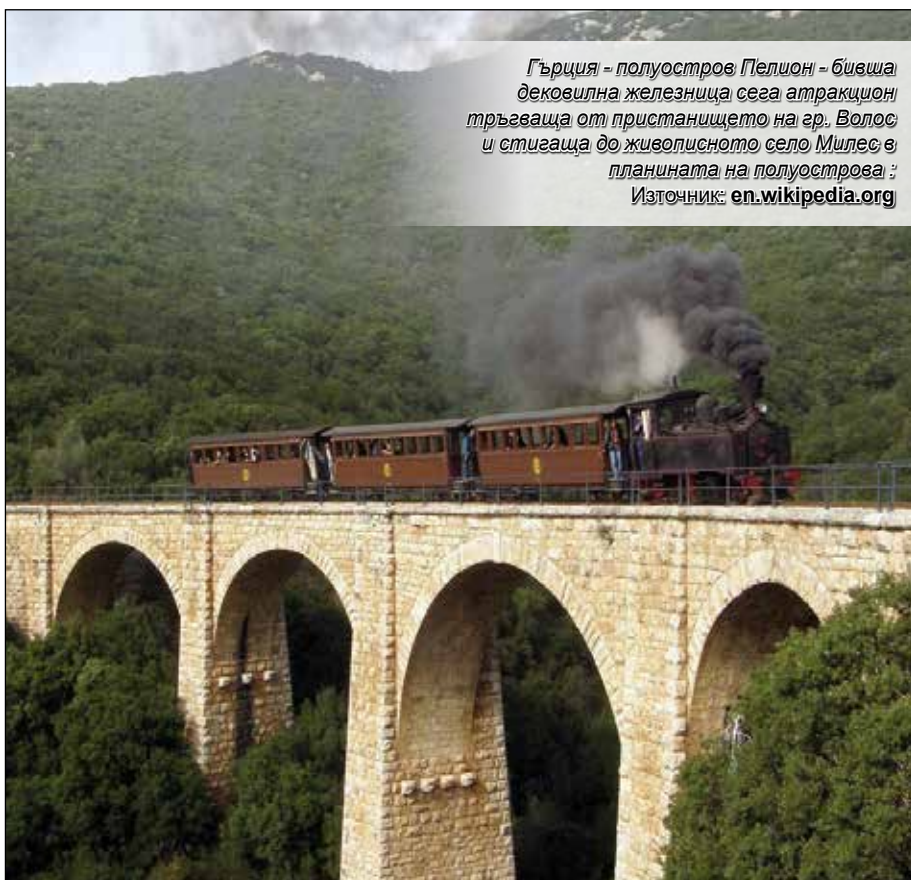
Строежът на скоростната жп магистрала (дълга 1318 км) между столицата и най-големия град на Китай започва през април 2008 г. На 30 юни 2011 г. тържествено бе открито редовното жп движение по нея. От ки-

тайския жп монополист отбелязват, че за този период пътничекото по направление се е увеличавал средно със 17,9 на сто.

Именно по тази линия през лятото на 2017 г. започнаха да пътуват влаковете-стрефи Fuxing, които са първите разработени изцяло по китайски технологии. От септември същата година разрешената максимална жп скорост по трасето беше увеличена до 350 км/ч. Продължителността на пътуване на експресите между двата мегаполиса сега е 4 часа и 50 минути. ■



Обновяването на железницата – многостранен процес



Гърция - полуостров Пелион - бивша дековилна железница сега атракционна тръгваща от пристанището на гр. Волос и стигаща до живописното село Милес в планината на полуострова ;
Източник: en.wikipedia.org

Настоящата визия за развитието на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД е създадена въз основа на опита ми като архитект, свързан с устройственото планиране и инвестиционно проектиране на населените места, както и като човек, който обича железниците.

От моя гледна точка, БДЖ страда от липса на приоритети и ясна представа каква услуга се търси от хората. Или поне остава такова впечатление в обществото. Затова бих препоръчал на мениджърския екип на компанията, преди да закупува какъвто и да било подвижен състав, да направи задълбочено проучване (с помощта на „Камарата на архитектите“ и Министерството на регионалното развитие и благоустройството) за бъдещото на регионите в страната, транзитните международни транспортни коридори, градските и крайградските зони. В международен план

полезните перспективни примери са много. Защо да не почерпим от по-

лезния опит на Германия, Швейцария и Австрия за видовете услуги, които предлагат и да ги адаптираме към българските условия. Акцентирам върху отделните възможности в хронологичен ред.

АТРАКЦИОННИ ВЛАКОВЕ ПО ТЕСНОПЪТНАТА И НОРМАЛНАТА ЖП МРЕЖА

Става въпрос за възстановяването на етапи и поддръжката след това на парните локомотиви, които престояват в депо в Септември и пускането им в движение по теснопътната железопътна линия Септември – Добринище. Друга добра възможност, е създаването на специализиран теснопътен жп музей в депо, ситуиран в някое от халетата му. Може да се почерпи от опита на Атинския железопътен музей, който се помещава в старите вагонни депа, разположени покрай железопътната линия на север от центъра на града. Открит е през 1979 г. и все още се

управлява от OSE. В него повечето от едрогабаритните експонати са красиво реставрирани и са събрани в малка зала с естествена светлина. Железопътната линия в планината Пелион, в северната част на страната, също е съхранена.

Но, за да се стигне до положителни резултати е необходимо да се работи съвместно с граждански организации и клубове за поддръжане на сградния фонд и подвижния състав (доколкото говорим за опазване, почистване и т.н.) по тази единствена останала теснопътна жп линия в България. И това е добре да става под прекия контрол на собственика - БДЖ.

Примери за резултата от такива съвместни инициативи пак могат да се дадат от Гърция, Румъния, Австрия, Германия и Швейцария.

В Гърция на полуостров Пелион, бившата дековилна железница сега е атракцион, който потегля от пристанището във Волос и стига до живописното планинско село Милес на полуостров Пелопонес.

Румънската теснолинейка „Молдовита“ е възстановена, след като отново изцяло е изградена. „Мария Целер“ в Австрия е еталон за това как

низи. Защото процесът е двустранен. БДЖ постоянно разрежда влаковете и има калпаво разписание, което отблъсква пътниците и после това се връща като бумеранг. Засяга и линии като Пловдив – Панагюрище, както и единственото оцеляло все още българско бижу, което става все по-известно в Европа - теснопътната линия Септември - Банско. Полезна ще бъде

оптимизацията на услугите по тези направления - тоест премахване на влаковете, обслужвани от локомотив с вагони и пускането по тях в експлоатация на шинобуси или къси моторисни влакове, които се движат на по-чести интервали и където задължително да е осигурена възможност за превоз на велосипеди.

Целесъобразно е и премахването на нерентабилни спирки (като сграден фонд) от активите на железницата, но без да се унищожават, а чрез евентуална продажба да променят предназначението и статута си, като се превърнат в сгради с обществени или жилищни функции, както и да се опита отдаването им на концесия. Необходимо е НКЖИ да постави достатъчно големи, климатизирани спирки, тип навеси, с автоматизирани системи за



Музея на ж.п. транспорта в Атина
Източник: www.internationalsteam.co.uk

възстановена теснолинейка съживява района около Виена и е причина да бъдат привлечени хиляди туристи, за да правят с нея нетрадиционни пътувания, наслаждавайки се на красотите на австрийските Алпи. Пак в Австрия - „Пинцгауер - локална теснолинейка SLB“ събужда интереса на любители на ретро железницата от цял свят и се превръща в един от често посещаваните атракциони в страната. Германия също е сред европейските държави с богати традиции в това отношение с теснолинейната си железница „Вайсеритцталбан“ - изцяло възстановена, след като преди време е била закрыта. И Швейцария се гордее със своята върната към живот „Фурка“, която преди време е била изтрита от жп картата на страната, а в момента е предпочитана за романтични пътувания. Могат да се дадат още примери и от линии със стандартно междурелсие като германската „Брокенбан“.

РЕГИОНАЛНИ ВЛАКОВЕ ПО СЛАБО НАТОВАРЕНИТЕ НАПРАВЛЕНИЯ - УСЛУГА ТИП „DB REGIONALBAHN“

Обръщам внимание на тази категория влакове, за да се сложи точка на закриването на железопътни линии с аргумента, че няма достатъчно път-

охрана, осветление и съобщаване на разписанието. Това изисква екип от двама души със сервизен автомобил за периодична поддръжка и проверка. То е направено и успешно работи в Швеция и Швейцария.

ГРАДСКИ И КРАЙГРАДСКИ ВЛАКОВЕ

Поради почти напълно унищожената инфраструктура в София и Пловдив - такъв тип услуга е добре, на този етап, да се обедини с услугата REGIONALBAHN, която в бъдеще да се доразвие съвместно с общинските ръководства на двата града и да бъде включена в предвиденията на Общите устройствени планове на София и Пловдив, както и на общините, попадащи на територията на двете агломерации „София - Перник“ и „Пловдив - Пазарджик“.

Става дума за регионални влакове между областните центрове - УСЛУГА ТИП „DB Inter REGIO“, която в Германия се сля с услугата „DB REGIO“. В момента обаче, отново се разделя в отделен клас от двуетажни влакове обслужващи „IC 2“. Те ще са валидни от 2019 г. до 2032 г., поради продължаващото търсене на услуга-

На стр. 5 ►



Двуетажен автобус от клас 670 на DWE на платформа 1 на главната станция в Десау
Източник: de.wikipedia.org



Обновяването на железницата - многостранен процес



Румъния - Теснолинейка „Молдовита“ - изцяло ново изграждане (възстановяване)
Източник: www.facebook.com

От стр. 4

та, въпреки нейното първоначално деактивиране през 1999 г.

Предимствата ѝ са:

* Възможност за множество връзки и прекачвания.

* Спиране и в по-малките населени места.

* Модернизирани вагони, според съвременните стандарти на 2019 г., а не чисто нови влакове.

* Липса на необходимост от маневри в крайните (челни) гари като Варна и Бургас, с което разписанието може да стане по-гъвкаво и по-интензивно.

Тук възможността е да се мисли за варианта „Push-pull“ - влакови състави от типа (локомотив + вагони + челен вагон с кабина), които да заместят сегашните бързи влакове:

РЕГИОНАЛНИ ЕКСПРЕСНИ влакове между няколко съседни областни центъра -- УСЛУГА ТИП „DB REGIONAL EXPRESS“. Разликата с услугата „DB Inter REGIO“ е в комфорта и по-малкото на брой спирки.

Типове влакове: отново „Push-pull“ с локомотив и вагони, но не мотриси. Защото поддръжката е по-лесна и евтина. При авария съществува и възможност за бърза взаимозаменяемост между вагоните.

ЕКСПРЕСНИ ВЛАКОВЕ за най-дългите направления и международни съобщения - УСЛУГА ТИП „InterCity / EuroCity „

Задължителни са и влакове с локомотиви, композирани с вагони с повишен комфорт, заедно с вагон с кабина за управление - заради челните гари и възможността за смяна на локомотивите, поради типа контактна мрежа за международни съобщения.

Вагоните да са EUROFIMA, заради унификацията на частите и по-лесната им поддръжка, както и

взаимозаменяемостта с вагони от същия тип на всички други европейски държави, създали стандарта EUROFIMA. Такива са InterCity (IC) и EuroCity (EC) - с многосистемен електрически локомотив.

В заключение, нека ръководството на БДЖ да състави ясна стратегия за развитие на железниците, с описание и анализ в нея на типовете услуги като REGIO, INTER REGIO, REGIONAL EXPRESS, INTER CITY и EURO CITY. След това да направи подробен анализ, кога поетапно да се въведат в експлоатация тези услуги, като за типа REGIO и InterRegio модернизира налични вагони и локомотиви, както например направиха в Унгария. Като база могат да се използват завода в Септември за вагоните и „Експрес Сервиз“ в Русе за локомотивите. Апелирам да се спре с тиражирането на невярна информация в медиите, че няма български компании, които успешно да свършат тази работа. Лично съм виждал какво излиза от тези заводи и как групи експерти от Швейцария, Полша, Австрия и Германия приемат чисто нови вагони, произведени например в Септември. Едва когато свърши всичко това, БДЖ трябва да купува нов подвижен състав и то конкретно за съответната услуга (а не по принцип), като предварително подготви необходимите мощности и депа за поддръжка на съставите. Защото в противен случай няма да може да се справи с конкуренцията след 2024 г.

Тези действия детайлно са описани от български архитект, спечелил с друг негова колега, независимо един от друг, двете първи места на конкурса, проведен от Швейцарските федерални железници „SBB CFF FFS“ през 2017 г., за облагородяване и социализация на гаров комплекс Шафхаузен, кантон Шафхаузен - северна Швейцария.

арх. Спас Смиленов



Регионални влакове по слабо натоварени направления - услуга тип „DB Regionalbahn“
Източник: www.bahn.com

С РОДОПСКАТА ЖЕЛЕЗНИЦА ПО ПЪТЯ НА БОРИС III

Родопската теснолинейка, която става все по-популярна не само в страната, но извън границите ѝ е една от най-предпочитаните летни дестинации в региона, казва Кристиан Ваклинов от сдружението „За теснолинейката“. От наблюденията, които прави тази обществена организация с млади ентузиаста от всички краища на България става ясно, че все повече чуждестранни туристи ползват услугите ѝ. Или ако нямат възможност да се качат в нея наемат автомобили, следвайки трасето ѝ, за да се насладят на живописната природа и атрактивното влакче, привличащо с колорита и чистотата си.

Трасето, по което то пътува е дълго 125 км., а на 30 юли предстои да празнува 80-годишния си юбилей. БДЖ също ще се включи в тържественото отбелязване на празничната дата, свързана с откриването на първия участък от теснопътната железница между Чепино, Якоруда и Белица. Инициативата за честването на истори-

30-те и 40-те години на XX век. Всеки, който проявява интерес и има желание ще може да си направи снимки за спомен в автентичната обстановка на луксозните ретро салони, облицовани с дърво и съхранили ценни вещи, ползвани от царското семейство по време на път. Парният локомотив заедно с атрактивните старинни вагони ще са на гарата, отворени за посещение и разглеждане до 13 часа на обяд.

Желаещите пък да отбележат нетрадиционно паметната дата, могат да поемат по маршрута на царя до гара Белица, качвайки се на влак „Родопи“ в 08:45 ч. През този празничен ден представители на гражданското сдружение „За теснолинейката“ ще превърнат вагоните на еталонната влакова композиция в пътуваща фотоизложба на тема „80 години от достигането на двете чудеса – влак и цар в Разложко“.

За уютата и приятното настроение на гостите, докато композицията е в движение, в състава ѝ ще е включен



ческата годишнина е на гражданското сдружение, което избра мотото „80 години железница до Белица“. Тогава, през 1939 г., съвсем изненадващо за местното население лично Цар Борис III открива новопостроената отсечка, управлявайки локомотива на първия влак, преминал по нея. За жителите на Белица и околните селища празникът е двоен. Защото освен реална жп комуникация с централните части на страната те са имали възможността да посрещнат знатния гост.

Специално за празничния ден, още от 8 часа сутринта, на втори коловоз в гара Септември националният железопътен превозвач ще експонира историческия теснопътен подвижен състав – парен локомотив 60976 с двата ретро вагона от царско време. Всички желаещи да го разгледат ще могат да се докоснат и усетят атмосферата на онези отминали времена от епохата на

и бюфет-вагон, в който всеки пътник ще може да закупи напитки и нещо за хапване на достъпни цени. При пристигането в гара Белица в 12:25 ч., тя ще бъде посрещната празнично. Ще се отслужи молебен за здраве и ще се напомни за същия ден преди 80 години. Ще се почете и паметта на железничарите, дали живота си за Родопската теснолинейка. На финала е организирана музикална програма и почерпка за гостите.

До голяма степен заслуга за колорита на родопската теснолинейка имат и местните хора, които най-често пътуват с нея. Те живеят в малките родопски села и махали и използват влака, за да пренасят товари и продукция, която продават на околните пазари. Това предимно са жители на Якоруда, Цветино, Юндола, Аврамово, запазили автентичните си обичаи, традиции и облекла на родните си места. ■

Предложение

НАЙ-ДОБЪР Е ПОДХОДЪТ НА ТИПОВОТО ДИФЕРЕНЦИРАНЕ



По повод рестартирането на проекта за „Закупуване на нов подвижен железопътен състав за нуждите на БДЖ“ – на първо място бих искал да изразя благодарност за потърсената позиция. Като дългогодишен експерт, заемал различни позиции в системата на железопътния транспорт и в организации и обединения извън нея, направих опит за експресно проучване на различните виждания на хората от сектора. Поради това, представям в обобщен вид краткото становище на част от заинтересованите и запознати страни с проблема.

Разбиранията най-общо са, че трябва да има типово разделение на подвижния състав

в три групи:

Група А.: за експресни/ускорени бързи влакове;

Група Б.: за бързи влакове;
Група В.: за пътнически и крайградски пътнически влакове.

Група Г: за пътнически и крайградски пътнически влакове по ненатоварени линии.

За група А трябва да бъде закупен адекватно количество подвижен състав с наклонящи се кошове за скорост от 200 - 220 км/ч и съответните бистра, които да се композират в съставите им. Да се предвидят и необходимият брой първокласни вагони.

За група Б трябва да бъде закупен достатъчен брой под-

вижен състав от локомотиви и вагони, като половината от него да може да се движи със 160 км/ч., в т.ч. и поне пет бистра за скорост от 160 км/ч. Тук също е необходимо да се предвидят адекватен брой първокласни вагони.

За група В са потребни моторни влакове – електрически и дизелови, като скоростта на движение за дизеловите да достига до 130 - 140 км/ч, а на електрическите до 160 км/ч.

За група Г е нужен адекватен брой подвижен състав, от типа „шинобуси“/„електрошинобуси“, които ще обслужват най-слабо натоварените линии.

Петър Делчев
ЖП експерт

Екстри

ЧЕТИ ВЪВ ВЛАКА

Е новата инициатива на БДЖ за по-приятно пътуване

БДЖ, съвместно с български издателства, стартира кампанията „Чети във влака“. Идеята е по един модерен начин да се стимулира четенето на книги. Всички пътници, притежаващи смарт устройства, могат да се докоснат до нови светове по време на пътуването си чрез магията на електронните книги.

В разгара на лятото във всички влакове в страната са разпространени стикери с QR код, водещ към електронни книги за безплатно четене. Инициативата подкрепиха водещи издателства и автори в страната, които предоставиха напълно безплатно първите книги от виртуалната библио-

тека на „Чети във влака“.

Сборникът с кратки разкази „Антология „Галактики“ на издателство Колибри е сред първите книги във виртуалната библиотека на БДЖ. Авторът Здравка Евтимова и издателство „Жанет 45“ предоставиха на кампанията разказите „Кръв от къртица“, който влезе в учебниците в САЩ и „Юли не идва“.

Богат е и изборът за най-малките. Пет детски заглавия предостави издателство „Ина“ – „Червената шапчица“, „Горската сладкарница“, „Морско вълнение“, „Вълкът и седемте козлета“ и „Халифатът щърк“. А „Кой светна луната?“ и „Колко е часът?“ са заглавията на изда-

телство „ТАТ криейтив“. „Умно дете си ти, Тино!“ с автор Нели Беширова предложи на българските читатели „Communica“.

Виртуалната библиотека на „Чети във влака“ ще остане отворена за нови попълнения през цялата година. Всеки автор и издателство могат да се включат в каузата като се свържат с БДЖ на официалната електронна поща: bdz@bdz.bg.

Осъществяването на проекта „Чети във влака“ ще даде възможност на четящите хора да се докоснат до утвърдени и нови български автори, както и да следят актуалните заглавия и събития, организирани от издателствата. ■



Образование

ПРЕДИМСТВА НА ДУАЛНОТО ОБУЧЕНИЕ



На Централна гара София HR екипът на „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД, в края на миналата седмица, представи програмите за дуално обучение, предлагани от дружеството съвместно с учебните заведения, с които е в партньорски отношения.

На импровизиран щанд, разположен на информационното гише в средата на чакалнята на гарата, представители на дружеството разясняваха на всеки заинтересован подробности за възможностите на тази нова форма на образователна подготовка.

Желаещите да получат повече информация за предлаганите програми можеха да се запознаят с нея между 09:30 ч. и 17:00 ч. на 19 юли, по време на разяснителната кампания.

Като работодател за компанията това е една от възможностите за привличане на мла-

ди хора и за насърчаването им да придобият по-задълбочени квалификации по застрашените професии, но с ключово значение за дейността на единствения железопътен оператор за превоз на пътници у нас.

Чрез проекта „Заедно напред“, който първо тръгна от професионалната гимназия в Мездра, а после влезе и в програмите на специализираните жп училища в София и Горна Оряховица, „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД продължава да осъществява интензивно сътрудничество с гимназиите по транспорт в София и Горна Оряховица за дуална форма на обучение. Целта е да бъде изграден добре работещ механизъм, който да предоставя на младежите солидна професионална подготовка и практическа реализация още от ученичката скамейка на гимназиално ниво. ■



ДА СЕ ПОУЧИМ ОТ ЯПОНЦИТЕ...



Всяка нация има уникален талант, собствено ноу-хау и прави нещо изключително добре. За швейцарците това е шоколадът, за корейците - натуралната козметика, за германците - качествените автомобили. Япония, в допълнение към техническите иновации, привлича с философията на простотата.

Някои елементи от японската култура на мислене могат да бъдат особено полезни за съвременния човек и в Европа. Кои са те?...

Избягвайте нещата, които ви дърпат назад.

Чували сте вероятно за японската ефективност? Тя се

основава на способността на японците да се дистанцират от всичко, което ги забавя или не им носи радост. Те с лекота и решителност могат да изхвърлят всичко ненужно. Това им помага да не мислят излишно по ненужни теми.

Изхвърлете поне 80 процента от нещата у вас и обичайте онова, което остава

Колко вещи съхранявате във вашия апартамент? За повечето дори не се сещате. Всичко, което не сте използвали от една година, трябва да можете да изхвърлите. Всяко нещо идва и си отива. Оценете наистина стойността.

Никаква лека закуска.

Звучи радикално, но не се притеснявайте, че ще гладувате. В Япония традиционно има 3 пълни хранения на ден. Между тях няма закуски. Малко вероятно е да видите в Страната на изгряващото слънце някой да дъвче нещо в движение.

Забравете за строгите икономии, когато става въпрос за качество.

Японците изглеждат стилоно. Причината е в това, че те инвестират в наистина качествени неща и се грижат за тях. Преминете от количество към качество.

Научете се да изключвате.

Всеки човек би могъл да се занимава с нещо, което може да не носи осезаема полза или специално удоволствие, но да е достатъчно леко и ангажиращо вниманието му. Подобна дейност позволява пълно отдаване, потопяване в нея без мисли за нищо друго и без да се усети, как минава времето. Подобно вглъбяване е полезно не само за откъсването от социалните мрежи, но и от някои вредни взаимоотношения с околните. След такова занимание ще се чувствате по-щастливи, спокойни и уравновесени, ще мислите по-трезво, ще преценявате по-правилно. ■

20 СЪВЕТА, С КОИТО ВИНАГИ ЩЕ СЕ РАДВАТЕ НА ДОБРИ ОТНОШЕНИЯ С ХОРАТА

Общуването е важна част от живота ни и много често неуспешните и „нездоровословни“ отношения с хората около нас могат да ни поставят в напрегнати, а често и конфликтни ситуации.

Следвайте тези прости съвети и ще се превърнете в желан събеседник и перфектен приятел и партньор. А това непременно ще се отрази на качеството ви на живот.

1. Подкрепяйте и хвалете хората при всеки удобен случай. Одобрението винаги действа стимулиращо.

2. Не се присмивайте и не унижавайте.

3. Говорете за хората само добри неща. Ако не можете да кажете нищо положително, по-добре замълчете.

4. Проявявайте интерес към заниманията на хората около вас, така ще имате повод да ги похвалите, а не да

състояние.

10. Бъдете добри слушатели и говорете по-малко.

11. Понякога оставяйте „аплодисментите“ от добрата идея за другите, независимо че е ваша. Все пак по-важното е идеята да работи, а не на кого е.

12. Ако в разговор смятате, че човекът срещу вас не е прав, не го прекъсвайте. Докато не се изкаже, той така или иначе ще настоява на своето.

13. Ако искате да избягвате споровете, научете се да казвате, че е възможно и да не сте прави. Така ще изчезне причината за конфликта, а и самият спор.

14. Често правете подаръци без повод. Така ще доставяте на хората радост всеки ден, а не само за празници.

15. Ако нещо ви раздражни, почакайте известно време, помълчете и оставете емо-



5 НЕЩА, КОИТО НЯМАТ МЯСТО В СПАЛНЯТА ВИ

Мобилен телефон

Всъщност всички знаем, че не е добре да държим смартфона си в спалнята. Първо, изкушаваме се да сърфираме безкрайно в социалните мрежи, докато затворим очи. А сутрин продължаваме оттам, докъдето сме стигнали вечерта. Второ, не е изключено с вредните сълъчения мобилните телефони да провокират рак. И трета, не по-маловажна причина да държите смартфона си далече от спалнята, е, че синята светлина, която излъчва, пречи на производството на мелатонин, а това на свой ред води до нарушения на съня. Затова: през нощта мястото на мобилния телефон е в кухнята!

Храна

Колко често ви се случва да ядете в леглото? Надяваме се, че по-скоро рядко, защото този

навик не се отразява добре на съня ви. Да не говорим за остатъците от храна във вид на трохи и други подобни, които се събират в пролуката на леглото. Който яде често в кревата, обикновено гледа и телевизия или чете книга и така с времето мозъкът си създава връзки с други всекидневни дейности (освен със съня). Това влошава качеството на съня, защото мозъкът е този, който съобщава на тялото кога е настъпил часът за спане.

Бюро (писалище)

Наистина, работното ни място няма никаква работа в стаята за сън! Лаптопът или таблетът също няма какво да търсят там. В спалнята трябва преди всичко да си почиваме, а това със сигурност е трудно, ако непрекъснато надничаме към бюрото си.

Телевизор

Този предмет също е излишен в спалнята. Спим по-лошо, ако гледаме телевизия непосредствено преди сън: заради синята светлина, която хвърля телевизорът, и заради многобройните образи, които се запечатват в съзнанието ни точно когато трябва да го подготвим за спане. Освен това заспиваме прекалено късно, защото непременно държим да догледаме посред нощ поредния епизод от криминалната поредица, която следим.

Домашни любимци

Може да е хубаво, когато кучето топли краката ни в хладните нощи, или котката приспивно мърка до ухото ни, докато сънуваме. Но животните в стаята могат да смутят съня ни, ако се събудят внезапно и се катурнат отгоре ни. Освен това те прекарват голяма част от деня си на открито и може да довелкват паразити в леглото. По тези причини не е препоръчително да държите домашния си любимец в спалнята.

Има обаче няколко неща, които говорят в полза на обратното. Така например кучето до вас в кревата ще ви помогне по-лесно да заспите, защото вместо да се въртите неспокойно, ще се вслушвате в равномерно му дишане. ■

ги ласкаете.

5. Не критикувайте. Ако все пак го правите в някои случаи, то нека критиката да е насочена към постъпките, а не към личността на човека.

6. Не демонстрирайте превъзходство над другите. Така може да си навлечете неприятелите. Оставете хората да чувстват собствената си значимост заедно с вас.

7. Обръщайте внимание на собствените си грешки и се извинявайте.

8. За да се вслушват във вас, по-добре предлагайте, отколкото да се разпореждате.

9. Раздражението много често е сигнал за това, че човек се нуждае от подкрепа и помощ. Затова се отнасяйте с разбиране към хора в подобно

ситуацията. Просто оставете човека да се изкаже и обърнете внимание на тези моменти, които ви импонират, а в края на разговора кажете на своя събеседник, че ще помислите над казаното.

16. Опитайте се повече да се интересувате от хората, отколкото вие да предизвиквате техния интерес.

17. Усмивайте се.

18. Обръщайте се към човека по име и използвайте пълното му име, а не съкращения или прякори. Така демонстрирате уважение.

19. Опитвайте се винаги да приключвате разговор така, че човекът до вас да остане в добро настроение.

20. Научете се да прощавате. ■





С „ЦАРСКО ЗЛАТО“ ПРЕЗ АРКТИКА ДО НОРВЕГИЯ

Северният аналог на прочутия „Ориент експрес“ предлага забележително 11-дневно железопътно пътешествие

В Русия се появи нов туристически железопътен маршрут, който започва от Санкт Петербург, преминава през арктическите региони на страната и достига до Северна Норвегия. Пътешествието се извършва със специален 10-вагонен влак, носещ името Zarengold/„Царско злато“ („Царско злато“). То дава възможност на пътниците да се запознаят с природата, архитектурата и културата на руския и норвежки Север и да достигнат трудно достъпни по друг начин места и забележителности.

Това е първият съвместен „арктически“ проект на германската компания Lernidee Erlebnisreisen GmbH (специализирана в организирането на жп круизи) и руската агенция „Далечен Изток“, създадена, за да насочи вниманието на инвеститорите към региона. Чрез инициативата се цели привличане на инвестиции и подкрепа при развитието на туризма там.

„Арктика очарова всички без изключение - заявява изпълнителният директор на немското дружество Нурлан

Мукаш. – Предлагаме влакови пътешествия по цял свят – но такова многообразие от красоти, простори и ландшафти като в Русия, почти няма другаде. Билетите за круизите се разпродават веднага. Както се очакваше, и тези, за първото пътуване на „Царское золото“ бяха напълно разграбени.“

Премиерният, тестов, жп воаяж започна тържествено (под звуците на оркестър) вечерта на 5 юни от Московската гара в Санкт Петербург. В него участваха само чуждестранни туристи (91 души) от 7 държави - Австрия, Германия, Швейцария, Норвегия, САЩ, Люксембург и Холандия. Повечето от тях първо пристигнаха със самолет в Москва, а оттам взеха скоростния експрес до северната столица на Русия.

„Аз съм от Швейцария и със съпруга ми решихме да тестваме този нов маршрут, тъй като северът ни е интересен и никога не сме били там. Предпочитам да пътувам с железницата, тъй като със самолет виждаш само отгоре. С влака можеш да почувстваш всичко - от топографията на местността до населението“



Туристическата композиция Zarengold/„Царское золото“
Източник: pictures.attention-ngn.com

– споделя една от първите пътнички Анна Мария Ернст.

Композицията, която приема туристите, е експериментална. Тя е без брандова окраска и е формирана от различни по цвят и възраст вагони, реконструирани, за да удовлетворят очакванията и на най-взискателните пасажери. Състои се от 7 спални вагона, един технически (служебен, за екипажа) и 2 вагон-ресторанта. Купетата са оборудвани с всичко необходимо за дълго пътешествие и представляват своеобразни малки апартаменти. В тях има мека мебел, тоалетна и баня с душ, приятен интериор. Вагон-ресторантите изобилстват с рисунки, изобразяващи сцени от руския живот, огледала, удобни дървени кресла и скъпа мебел.

Организаторите на новата туристическа услуга са се постарали обслужването да отговаря на най-високите изисквания в сегмента. Екипът, който обслужва влака, включва стюарди, гидове и преводачи, които владеят английски и немски език и имат дълъг професионален опит в подобни воаяжи. Аналогична е ситуацията и при готвачите. Те са руснаци, подготвени и обучени в Швейцария, за да могат да отговорят на всеки кулинарен каприз на гостите.

Първото пътуване по този необичаен северен вариант на

прочутия „Ориент експрес“ започна от Петербург и продължи 11 дни. В началото влакът пресече крайните северни региони на Русия по железопътната магистрала Санкт Петербург – Мурманск. Движейки се по

маршрута най-напред спря в Петрозаводск (Карелия), а след това в руските градове Кем, Мурманск и Никел и норвежката столица Осло.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ

При обновяването на вагоните е поставен акцент върху осигуряването на висок комфорт за пътниците!
Източник: icdn.lenta.ru



Обстановката в двата вагон-ресторанта е шикозна и предразполагаща
Източник: s9.stc.all.kpcdn.net



Маршрутът на влака преминава през арктическите региони на Русия и достига до Северна Норвегия
Източник: i.dailymail.co.uk



Пътниците в първото тестово пътешествие бяха само заможни чужденци от 7 държави
Източник: ssl.1c-bitrix-cdn.ru

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