

Железничар

RAILWAYMAN

13 - 19 март 2014 г.

Цена 60 ст.

София, година XXIII, брой 10

www.facebook.com/RailwaymanBulgaria



ДАНАР ДАДЕ СТАРТ

НА УСТОЙЧИВИЯ ТРАНСПОРТ



Първата фаза на проекта приключи успешно, със споразумение между партньорите

По време на първата фаза на европейския проект DaNar - „Развитие на пристанищата по река Дунав“, беше изготвена и одобрена интегрирана стратегия. Документът е резултат на проведените изследвания и дискусиите, организирани от партньорите през последните три години, и предлага конкретни стъпки за развитието на деветте речни порта, участващи в проекта. Това стана причина и за изработването на местни планове за устойчивото развитие на Силистра и Лом в България, Дунайварош в Унгария, Енсхафен в Австрия, Галац и Гюржево в Румъния, Нови Сад в Сърбия, Вуковар в Хърватия и Братислава в Словакия. Акцентира се не само на въпросите, свързани с плавателните условия по Дунав, но и върху модернизирването на свързващата железопътна и шосейна мрежа. Партньорите не пропуснаха да очертаят и бъдещите очаквани икономически резултати. Беше направено проучване какви земеделски и промишлени изделия могат да се превозват с товарен транспорт по вода. Оказа се, че пристанищата на Дунайварош, Вуковар и Нови Сад работят със значителни количества зърнени

храни, което означава, че екологичният и рентабилен воден транспорт, в съчетание с железопътния, предлага добро решение за икономиката в съответните региони. Партньорите по DaNar се обединиха и около идеята, че след подобряване на пристанищата и мултимодалните услуги в тях ще има възможност за вземането на по-икономични и гъвкави решения. Тъй като създаването на ефективни железопътни и шосейни връзки между пристанищата е съществена част от плановете за развитие, главната цел на проекта е превръщането на речните портове в логистични центрове на отделните области.

За Силистра най-належащите проблеми за решаване остават подобряването и модернизирването на сухопътните връзки както по железница, така и по шосе. Австрийското пристанище Енсхафен може да се превърне в най-влиятелния логистичен център в този промишлен регион на страната, се казва в стратегията и споразумението, сключено между партньорите на финала на първата фаза на проекта. Същото се отнася и за Братислава, през чиято територия преминава промишлената продукция на три

държави. В северната ни съседка, при Гюржево, пък се пресичат три трансевропейски коридора. В случай, че пристанището се свърже с редовен транспорт по вода и усвои максималния потенциал товари, то би могло да стане важен икономически и стратегически фактор в областта, отбелязват представителите от Румъния. Въвеждането на конкретна нормативна база, свързана със съответните европейски транспортни стандарти по Дунав, като наредби например, и осигуряването на постоянна трансгранична информация за товаропотока, също ще има благоприятен ефект върху трафика и на другите пристанища, участващи в DaNar. Анализите показват, че за успешното осъществяване на плановете в бъдеще най-важната задача на партньорите е да поддържат добро сътрудничество помежду си.

С развитието на товарния транспорт по реката, който е устойчив и екологичен, както и на подходящи логистични и мултимодални центрове, ще се даде възможност на вътрешните региони също да станат достъпни и подходящи за прилагането

На стр. 4

НОВИ ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ по направленията Свиленград – Александруполис, София – Солуни Видин - Калафат

Това предвижда международният проект RAIL4SEE, по който си партнират „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и Столична община. Той започна да се изпълнява от 1 май 2012 г. и ще приключи на 31 октомври тази година. Насочен е към намирането и прилагането на иновативни решения за интегриране на 11 железопътни транспортни центъра в Югоизточна Европа - Болоня, Венеция, Триест, Любляна, Виена, Братислава, Будапеща, Солун, София, Загреб и Букурещ, през които преминават транснационални транспортни коридори.

Припомняме, че в последния ден на февруари в София се проведе първата среща на

партньорите от Южния клъстер, създаден в рамките на проект RAIL4SEE. В него участват представители на Румъния, България и Гърция. Основна задача пред участниците бе обсъждането на начините и възможностите за подобряване на пътническите услуги между Букурещ, София и Солун, както и техните транспортни връзки с останалите възлови градове в проекта - Белград, Болоня, Братислава, Будапеща, Венеция, Виена, Загреб, Любляна и Триест, които се оформят като транспортни хъбове. Поради близостта и историческите връзки в региона, на срещата присъстваха и представители на жп хъб Виена и жп хъб Загреб.

На стр. 4

АМЕРИКАНСКИ ЛОКОМОТИВИ ЩЕ СЕ ТЕСТВАТ В РУСИЯ



Тази година Electro-Motive Diesel (EMD) – подразделение за производство на локомотиви на американската корпорация Caterpillar, планира да изпрати за тестове в Русия няколко образци от новия дизелов модел SD42AC-R (с 12-цилиндров двигател 12-710 с мощност 3000 к.с.). Целта е да проверят експлоатационните им характеристики и да се осъществи сертификацията им от руските транспортни власти.

Тези локомотиви се произвеждат в Мънси, Индиана. През декември 2013 г. компанията EMD

и руския жп производител „Уралвагонзавод“ подписаха протокол за намерения, отварящ пътя за развитието на сътрудничество и производство на щатската локомотивна техника в Русия. Предвижда се окончателните условия за партньорството да бъдат уговорени през близките месеци. На EMD и „Уралвагонзавод“ предстои да проучат възможно ли е на руска територия да се усвои производството на половината от компонентите на SD42AC-R. Съвместен екип от инженери планира и разработката на локомотив с мощност

4 500 к. с. на базата на дизеловите двигатели EMD 16-710. Обсъжда се също създаване на локомотивен модел, задвижван от природен газ.

Разбира се, тези планове могат да бъдат осъществени ако отношенията между двете страни не ескалират заради събитията в Украйна. САЩ и ЕС обявиха готовност да наложат икономически санкции на Русия, ако не изтегли своите войски от Кримския полуостров. Ако заплахите се реализират, не е изключено да доведат до „замразяване“ на инициативата на двете компании.

ВЪЗОбНОВИХА ИЗДАНИЕТО С ОБЩОЕВРОПЕЙСКОТО ЖП РАЗПИСАНИЕ



Общоевропейското железопътно разписание (European rail timetable) отново е достъпно в печатна форма. Изданието със 140-годишна история бе спряно през есента на миналата година, но сега се възражда с ново оформление.

За този период от разписанието са излезли 1546 тиража на хартия. В последните години то се публикуваше всеки месец във вид на масивно томче, съдържащо графици на над 50 000 влакови връзки по ключовите жп линии в Европа. Туроператорската фирма Thomas Cook, която го издаваше, се отказва не само от неговото

отпечатване, но и от това на туристическите си пътеводители. Причината е слабата рентабилност от издателската дейност.

Част от бившите съставители на European rail timetable обаче сега са се обединили и заедно се опитват да продължат хартиената му версия. Първият тираж за тази година излезе от печат в началото на март. Томът с жп разписанията засега се продава само през сайта www.europeanrailtimetable.eu и в някои британски книжарници. Цената му е същата както досегашната – 16 паунда (20 евро), плюс разходите по доставка.



**EUROPEAN
RAIL TIMETABLE**

Winter 2010/11 edition
December 2010-June 2011

Your travelling companion since 1873

Thomas
Cook

Дължината на скоростните линии в Китай прескочи 11000 км

Общата дължина на действащите високоскоростни жп линии в Китай достигна 11 028 км, а на новостроящите се – 12 000 км. И по двата показателя страната продължава да заема лидерското първо място в света.

В периода 2014 г. – 2015 г. в Поднебесната империя е планирано да бъдат изградени над 40 нови жп скоростни линии с дължина по около 160 км. През настоящата година се очаква да се завършат и да влязат в експлоатация влакови магистрали, сред които Нинбо - Ханджоу, Тиендзин - Цинхаундао и Сиан-Баоци. Очаква се до 2015 г. функциониращите железни пътища за влаковете-стрели да достигнат 19 000 км.

Един от най-интересните проекти в сферата на железниците, чиято реализация започна на 4 март, е строежът на 8,9-километров железопътен тунел през планината Санленшан. Той трябва да бъде изграден в рамките на 3 години и да стане част от жп магистралата между Пекин и Шънян – административния център на североизточната китайска провинция Ляонин. Високоскоростната линия е с проектна дължина 709 км и ще преминава през многомилионните градове Ченде в провинция Хубей и Чаоян и Фусин в провинция Ляонин. Скоростта на движение на влаковете ще достига 350 км/ч. Благодарение на това времето за път по цялото трасе няма да надхвърля 2 часа и половина.

По последни данни пътникопотокът на китайските железници за 2013 г. е достигнал 2,106 млрд. души. От тях високоскоростните композиции са превозили 530 млн. човека или над 25 процента от общия брой пътници.

Испанските железници въведоха билети и за малките деца

Националните железници на Испания (Renfe) въведоха билети дори за най-малките си пътници. От 3 март за децата до 4-годишна възраст, които се возят в скоростните и обикновените влакове и не заемат отделно място, вече трябва да се вадят отделни превозни документи. Те са напълно безплатни, но съдържат данни за придружителя на съответния малчуган, както и номера на вагона и мястото, където седи възрастният.

Детските билети са една от целия пакет нови мерки за безопасност, който министерството на транспорта и регионалното развитие на Испания обеща да разработи и приеме след жп катастрофата край Сантяго де Компостела през юли м. г. В случай на произшествие подобна регистрация на малолетните пасажери би ориентирала спасителите къде и колко пострадали да търсят.

До 30 септември регистрацията на децата на възраст до 4 годинки ще се осъществява пробно на доброволен принцип, за да могат клиентите на железницата да свикнат с нея. От 1 октомври обаче тя става задължителна. Безплатният детски билет се издава от жп касите и в туристическите бюра.

В Париж ще строят 15-а линия на метрото

Вътрешните и южните райони на френската столица ще бъдат свързани от нова, 15-а линия на метрото. Комисията, създадена да оцени рентабилността на проекта, даде положителна оценка за неговата реализация.

По прогнозни данни той ще възлезе на 5,295 млрд. евро.

Строителните работи се предвижда да започнат максимално бързо, за да може трасето да бъде завършено до 2020 г. То ще е с дължина 33 км и по протежението му ще са изградени 16 метростанции. Цялото ще е снабдено със специална антивибрационна система, която да намалява шумовия ефект от преминаването на моторите на повърхността. По него ще оперират изцяло автоматизирани влакове с капацитет 1000 пътника. Очакваният дневен пътникопоток е 300 000 души.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



След повече от две години забавяне държавните железници на Германия (Deutsche Bahn) започнаха да въвеждат в експлоатация последното си поколение високоскоростни влакове, наречени ICE 3 (Class 407 Velaro D). Това се случи през декември м.г., месец и половина след като началната партида от 16-те състава, поръчани на концерн Siemens през 2008 г., най-накрая бе доставена. По план предаването на първите влакове трябваше да стане още през 2011 г. Ала отстраняването на някои сложности при производството, дълготелното техническо одобрение и сертифициране на композициите, както и споровете между клиента, производителя и надзорния орган в лицето на федералната железопътна служба (EVA), отложиха всичко във времето. Сагата обаче още не е приключила.

ВИЖДА ЛИ СЕ КРАЯТ НА САГАТА С ICE 3?



Новото поколение влакове-стрели ICE 3 (Velaro D)

Специалистите по жп транспорт винаги изхождат от презумцията, че закъсненията са възможни. С такова голямо забавяне на доставките на заявени влакове обаче в Deutsche Bahn се сблъскаха за първи път.

„ICE 3“ са модерни междуградски експреси, проектирани за използване в Германия, Франция, Белгия и Великобритания. Именно това обуславя тяхната сложна високотехнологична конструкция, позволява им да оперират по различните железни пътища на отделните европейски страни. Тя обаче докара и много главоболия на инженерите в Siemens. В хода на тестовите бяха открити технически проблеми в спирателната система, осите на колоосите, климатичните системи, както и несъвършенства в програмното (софтуерно) осигуряване на влаковете. Те станаха причина от EVA да връщат неколккратно композициите за доработка и да отлагат завършването на тяхната техническа сертификация и въвеждане в експлоатация.

Официално от Siemens аргументираха забавянията в графика със сложната процедура за допуск на новите композиции до жп мрежата, но екипът на немския бизнес вестник Handelsblatt разкри истинските причини. Журналистите съобщиха, че дори е имало среща между бившия министър на транспорта на Германия Петер Рамзауер, генералния директор на Deutsche Bahn Рюдигер Грубе и ръководителя на EVA Хералд Хорстер. На нея те са обсъждали възможностите за ускоряване на процеса.

Неколкократно изместваните във времето срокове и бавният напредък по изпълнение на

предписанията в крайна сметка доведоха в края на януари 2013 г. до уволнението на ръководителя на подразделение „Скоростни влакове“ към департамента „Транспортна техника“ на Siemens AG, д-р Ангар Брокмайер. На негово място бе назначен Юрген Вилдер, който дотогава заемаше поста ръководител на отдела за градско развитие и нови инфраструктури.

Отложените доставки изправиха германските железници пред остър дефицит от скоростен подвижен състав. Наложим се да правят различни рокади с всичките 250 налични и резервни влака ICE от останалите поколения, за да поддържат курсовете си. Пренесоха напред във времето и плановете си за откриване на директен високоскоростен маршрут до Лондон от Амстердам и Франкфурт през Брюксел. Именно последният трябва да се обслужва приоритетно от новите влакове-стрели.

През януари 2012 г. Deutsche Bahn поискаха от концерн Siemens да им произведе безплатно един високоскоростен влак ICE 3 (цената му е от порядъка на 30 млн. евро) като компенсация за забавената доставка на заявените 16 композиции от този тип

производители. Така например през 2012 г. с френската компания Alstom бе сключен договор за 400 електрички на обща стойност 2 млрд. евро. И първите 14 състава бяха предадени до края на декември.

На транспортното изложение InnoTrans-2012 (през септември същата година) в Берлин пък представители на жп монополиста подписаха две рамкови споразумения за закупуване на 470 крайградски дизелови влакове с полския жп производител Pesa. Първото предвижда полската компания да произведе за DB до 120 дизелови мотриси с капацитет от 50 до 100 седящи места и



ICE 3 вече изпълнява рейсове между Кьолн, Франкфурт и Щутгарт



Президентът на подразлението за скоростен транспорт на Siemens д-р Юрген Вилдер връчва символичния ключ на първия ICE 3 на шефа на продукцията в DB Андреа Бузман



Интериорът е модерен и комфортен



Кабината на машиниста



Асансьор за инвалидни колички и трудно-подвижни пътници



Момент от публичната презентация на новия междуградски експрес

(стойността на сделката е 500 млн. евро). След среща на шефовете на жп производителя Петер Люшер и на германските железници Рюдигер Грубе бе постигната договорка за това.

Същевременно, немските железници си извлякоха изводи от проблема с доставките и решиха да ги диверсифицират, за да станат по-независими от постоянните си партньори - компаниите Bombardier и Siemens. Започнаха да договарят и купуват подвижен състав и от други жп

с максимална скорост 120 км/ч. Второто – производството на още до 350 идентични моторвагонни състава с от 50 до 220 пътнически седалки и максимална скорост 140 км/ч. При пълната им реализация тяхната обща стойност ще достигне 1,2 млрд. евро. Доставките на влаковете е предвидено да завършат до края на 2018 г.

И все пак в областта на високоскоростните пътнически превози компанията ще продължава да разчита в голяма степен на подвижния състав на Siemens и Bombardier. Те имат дългогодишни традиции в производството на междуградските експреси и финансовата мощ им позволява да

разработват различни композиции в унисон със специфичните изисквания, предявени от Deutsche Bahn. Добър пример в този контекст са последното поколение влакове-стрели ICE 3.

Те са проектирани от специалистите на Siemens по конкретни задания от управата на германските железници. Предлагат на пътниците множество подобрения в областта на комфорта и обслужването. Вагоните им са снабдени с интелигентна система за контрол на температурата, имат бордово радио и телевизия, а също и бистро. Създадени са всички необходими условия за удобното и приятно пътуване на

инвалиди, в т.ч. асансьори и места за инвалидните колички, специално приспособени тоалетни, зони за незрящите. Освен това новите влакове изразходват по-малко електроенергия и са технически по-надеждни. Максималната скорост на 444-местните (111 места в първа класа, 333 във втора) междуградски експреси достига 330 км/ч.

Концернът Siemens достави първите 4 влака ICE 3 през декември м. г. Още 4 се очакват до края на този месец. Останалите 9 броя трябва да се влеят във флота на германските железници до януари 2016 г.

Докато цялата серия бъде получена, Deutsche Bahn ще използва съставите от началните партии за осъществяване на рейсове между Кьолн, Франкфурт и Щутгарт. Първият от тях вече започна да оперира по маршрута през втората половина на февруари. Междувременно компанията ще приоритизира усилията си и върху развитието на жп комуникацията между Брюксел и Париж. Пътванията до белгийската и френската столица ще се изпълняват от наличните ICE 3.

Ивайло ПАШОВ

ДАНАР ДА ДАДЕ СТАРТ НА УСТОЙЧИВИЯ ТРАНСПОРТ

От стр. 1

на съвременни комбинирани транспортни схеми. Паралелно, осъществяването на идеите за развитие на пристанищата, би направило водния транспорт привлекателен и за нови клиенти, пред които ще се открие перспективата да усвоят икономическия потенциал на отделните области. В дългосрочен план, това ще доведе до ръст на местната икономика и на двата вида сухопътен транспорт, защото ще се открият нови работни места и ще се повиши жизненият стандарт в регионите, заявяват авторите на стратегията. Партньорите също обръщат внимание, че проектът ще се отрази благоприятно и ще стимулира превоза на товари с железница, другият също толкова екологичен транспорт, на който в следващия програмен период Брюксел дава предимство.

Всъщност през април 2011 г. началото на DaHar постави община Дунайварош като водещ партньор. Проектът е част от програмата на ЕС за стратегическо развитие - „Югоизточна Европа 2007 – 2013“. В него участват представители на 8 държави - Австрия, Белгия, България, Унгария, Румъния, Словакия, Хърватия и Сърбия. Намерението е да се координира дългосрочното логистично развитие на речните портове и да се установи трайно партньорство с малките и средни пристанища и градове. Дунав играе важна роля в товарния транспорт по вътрешните водни пътища, но днес все по-малко

отговаря на международните изисквания заради удължените периоди на отливи, липсата на добра инфраструктура, недостатъчно развитата логистична мрежа, неефективното използване на остарелите пристанищни съоръжения, лошите връзки с железопътната и шосейна мрежа.

Сега най-важната задача, която предстои да се изпълнява през втората фаза, е по-нататъшното развитие на пристанищата, предложено след обобщеното проучване на партньорите, експертите и акционерите. Красноречив в това отношение е примерът с община Дунайварош. Тя планира да създаде логистичен и обслужващ център, което ще доведе до откриването на нови работни места и ще стимулира местната икономика. Не трябва да се пропуска и фактът, че там се пресичат важни европейски коридори, включващи водния и сухопътния транспорт на Стария континент. С новите инвестиции в следващата фаза пристанището ще достигне 6 милиона тона оперативен и 3,2 милиона тона товарен капацитет, ще се свърже напълно с железопътната и автомобилна мрежа. В него също ще се предлагат съвременни кораборемонтни и транспортни услуги, ще се открият митница и терминали за претоварване от кораб на жп композиции и камиони. Така терминалите ще се превърнат в многофункционални оперативни центрове, предназначени за обслужването на различни логистични потребности.



SOUTH EAST EUROPE
Transnational Cooperation Programme



Programme co-funded by the
EUROPEAN UNION



НОВИ ПЪТНИЧЕСКИ ВЛАКОВЕ

по направленията **Свиленград – Александруполис,**
София – Солун Видин - Калафат

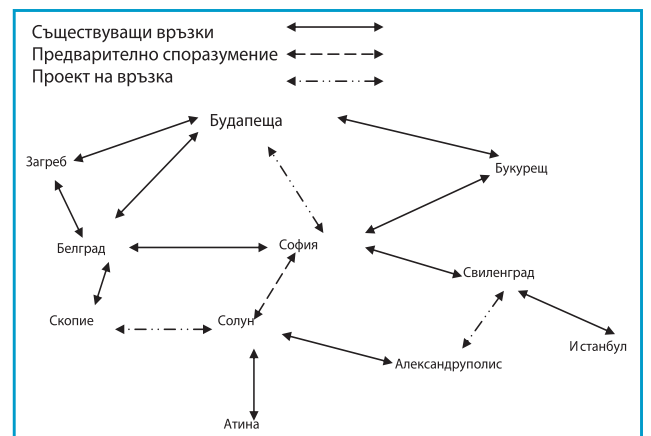
От стр. 1

Координиращи функции в Южния клъстер имат гръцкия институт по транспорта НИТ и координаторът на обществения транспорт в Австрия – SCHIG mbH. За да се обобщат получената от партньорите информация, участва и консултантът на словаш-

ките железници – NDCON s.r.o. Координаторите запознаха участниците с необходимостта и целта за създаването на клъстера. Това е постигането на дългосрочни договорености между партньорите, които ще допринесат за подобряване на пътническите транспортни услуги

в региона. Като пример се сочат постигнатите споразумения за подобряване на пътническите услуги в района Венеция, Триест, Вила Опичина и Любляна, където се очаква пускането на нови влакове и автобусни линии, както и хармонизиране на разписанията им с действащите в момента. За работата по организирането на промените е използвана методологията за изследване на проблемите на транспортните връзки и особеностите на региона. Анализирани са и различни сценарии за подобряване на услугата, включително начини за финансиране и обвързването на различните видове транспорт.

Представителите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и гръцките железници TRAINOSE информираха присъстващите какви са възможностите за възстановяване на международната жп връзка София – Солун, както и подробности около пускането на новивлакове между Свиленград и Александруполис. Намерението екомпозициите до Солун да осъществяват директна връзка с пътуващите до Атина. Така ще се осигури по-удобен транспорт между столиците на двете държави. Според представителите на градския транспорт на Букурещ, участвали в срещата, в планове на румънските



железници е предвидено да се подобрят влаковите връзки с България. Освен съществуващата през Русе се очаква пускане на пътнически влакове през Видин и Калафат. В момента текат процедури по предварително съгласуване на условията за движение на влаковете, в които участват също така унгарските и българските железници.

В края на срещата ко-

ординаторите на Южния клъстер изразиха удовлетворение от постигнатия напредък, специално по възстановяване на пътническото движение по направление София – Солун, като подчертаха необходимостта от задълбочаване на сътрудничеството между всички партньори в клъстера, за да се подобри и развие цялата транспортна мрежа в региона.





Милена Милушева (вдясно) получава цветя от почитателка



Людмила Нинова



Гая Минева

ЗА ВДЪХНОВЕНИЕТО ОТ ЖИВОПИСТА РАЗКАЗВАТ ЧЕТИРИ ЖЕНИ В ЖЕЛЕЗНИЦАТА

Те не са професионални художници. Но картините им, които в момента са изложени и все още могат да се видят в Клуба на железничаря, изразяват онова вътрешно преживяване и неповторим емоционален заряд на самотния творец, което грабва изведнъж и те кара да се замислиш за скритите възможности на човешкия талант.

Четири жени – Милена Милушева, Людмила Нинова, Гая Минева и Ани Николова за втори път заедно показват художествени произведения, създадени от тях в малкото откраднати часове на обикновено наситените им с прозаични задължения дни в железниците. Формален повод за организирането на изложбата стана 8 март и обичайното тържество, свързано с него. Въздействието от тази нетрадиционна изява обаче предизвика немалко спонтанни коментари, че подобни събития трябва да се случват по-често.

За Милена Милушева, която в обикновения си делник е ръководител отдел „Обществени поръчки“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД, ръка за ръка вървят две паралелни реалности. Такава е оценката на колегите ѝ, за които тя не е само специалистът, когото можеш да поставиш в традиционната професионална рамка. Излезлите под четката ѝ художествени произведения в богати импресионистични тонове, създават различно настроение и атмосфера в общата им стая, излъчват много светлина и оптимизъм. Напомнят за онази космическа необятност, която с прости думи трудно се описва и може само сетивно да се почувства. Най-странното обаче е, че по въпроса за еднообразието в професионалното ежедневие Милена винаги опонира. Така беше още при първата ни среща. Тогава тя ме обори с аргумента, че коренно противоположните неща се привличат. Продължава да го твърди и сега, посочвайки различни примери. Невъзможно ѝ е да постави убедителна граница между двете напълно противоположни дейности, на които ежедневно се раздава. Колкото до рисуването – още от дете магията му я покорява. Винаги с умиление говори за онези летни ваканции в провинцията при баба си, изпълнени с много четене на приказни истории сред аромат на сено и жито. Днес този спомен е все така жив и вдъхновява живописца,

която създава. Чрез нея Милена иска да го предаде и на другите и да ги приобщи към онази изконна красота, ограбвана от суетата и шума на големия град. Затова, когато рисува, отново се чувства дете и с присъщия на юношеската възраст възторг пристъпва към всяка нова самостоятелна изложба. Една от последните е била в Нощта на музеите в София. Тогава плодът на 15-годишния ѝ труд е изложен в информационния център на ЕС, а за около три часа до него са се докоснали над 3 000 души. Неведнъж е гостувала и на юстендилската галерия „Владимир – Димитров Майстора“, където новите ѝ платна след дни пак ще бъдат представени.

Само от началото на миналата година съм създавала около 50 – 60 картини, отбелязва Милена и обяснява, че в момента е на „абстрактна вълна“. Докога точно ще продължи това творческо настроение не може да каже, но знае, че никога не може да работи по поръчка или задание. Убедена е и, че художникът не може да рисува непрекъснато едно и също нещо. Затова поредиците „Цветя“, „Къщи“, „Природа“ в момента са отстъпили място на абстракцията. Наскоро отново са искали да гостува в чужбина. Канили са я на различни места – в Лондон, Ню Йорк, в Италия, но подобно участие е доста скъпо удоволствие, което трудно може да си позволи.

За Людмила Нинова, която работи като организатор-процедурни по ремонта и пазарен анализ в отдел „Продажби“ в дъщерното дружество за пътнически превозина „Холдинг БДЖ“ ЕАД, рисуването също е неповторимо изживяване, което всега е „заключила“ в юношеските си години. Завършила е художествена гимназия във Враца, а четирите картини, които излага са останали от онези години, когато е искала да им се посвети професионално. Въпреки, че винаги е получавала пълна подкрепа в семейството си, предимно от баща си, който сам обичал да рисува и от дете я е насърчавал, никой не знае по какъв път ще тръгне в живота. Не търси оправдание в ранната си женитба, в децата, в съпруга си или задочното следване. Само простичко казва, че времето не достига, обяснявайки, че живописца изисква пълно себеотдаване. Иначе тя постоянно я носи в ду-

шата си. Затова е сигурна – един ден, в по-благоприятно време ще се върне към нея и ще компенсира изпуснатото. А дотогава ще съхранява таланта си, получен по наследство от проф. Мито Гановски, преподавател в Художествената академия, който ѝ е роднина. Тази дарба, предадена през поколение и на брат ѝ също е провокирала желанието на сина ѝ да продължи семейната традиция. Него пък го увлича дърворезбата, докато за Людмила призванието е да работи с маслени бои- портрети или натюрморт. Прекланя се пред класическата живопис, пред руската и западноевропейска школа. „Рисуването е вътре в мен, трудно ще се откажа от него“ – казва тя. Докато разговаряме, чертае върху бял лист фигурки. Светлите ѝ очи се усмихват, обяснявайки колко важна е теорията, за да бъдеш добър художник. И твърди, че

изобразителното изкуство за разлика от другите е 90 процента труд и десет талант.

Горе-долу същото споделя Гая Минева, чиито три миниатюри все още могат да се видят в Клуба на железничаря. Машинен инженер по образование, с две магистратури – едната по първата ѝ специалност, другата по икономика и следдипломна квалификация по транспортен маркетинг, в момента тя работи като експерт в поделение „Железен път“ на НКЖИ, отдел „Модернизация“. Била е 25 години и конструктор в Института за железопътна техника, по-късно, до закриването на Технологичния жп център в София, продължава като ръководител сектор. На нея отново задавам въпроса - как успява да се раздвоява между две толкова различни дейности. Оказва се, че и тя е оставила да-

леч зад гърба си увлечението по рисуването, въпреки че още като десетгодишна ученичка участва в Пловдив в конкурс за детска рисунка, където журито отличаваше работата ѝ. Така по-късно създава зимния и есенния си пейзажи, а за картината „Плачещ палячо“ се вдъхновява в един от най-тежките си житейски моменти. Сега продължава с гоблени, но нищо чудно отново да се върне към младежкото си увлечение.

И за Ани Николова, специалист в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, живописца е нещо много повече от хоби. Умението да рисува с ръце я отличава от останалите, но предпочита друг път да разговаря за него. Ако обаче човек се вгледа в картините ѝ, не може да не усети онази богата душевност, която само талантливата четка е в състояние да разкрие така искрено.

Мая Димитрова

ДА ПОЧЕРПИ ПРОФ. Д-Р РАЙКО РАЙКОВ

Един от доайените на българската транспортна наука проф. д-р инж. Райков навърши осемдесет години на 10 март. Почти цялата му професионална и научна кариера е свързана с ВТУ „Тодор Каблешков“, където е дългогодишен преподавател.

Проф. Райков завършва специалност „Експлоатация на железопътния транспорт“ с отличен успех в Москва през 1957 г., а през 1966 г. защитава дисертация и става „доктор“ по същата дисциплина. По-късно специализира в Москва и Париж. Трудовата му дейност, която надхвърля 54 години, започва от Стара Загора, като инженер. След това е работил като научен сътрудник и ръководител на научна секция в Научноизследователския институт по транспорт в София. От 1967 г. е избран за редовен доцент в Техническия университет в София, както и за ръководител на новосъздадените учебно научно направление и отраслова научноизследователска лаборатория по експлоатация на железопътния транспорт. През 1979 г. става редовен професор, а през 1982 г. - ръководител на новата катедра „Технология и организация на железопътния транспорт“, която заедно с целия си щат, по решение на държавните органи, преминава към новообразуваното тогава Висше военнотранспортно училище „Тодор Каблешков“. В него като ръководител на катедра и декан, той поставя основите на новата специалност и факултет „Технология и управление на транспорта“.

Дългогодишният преподавател и професор изцяло се е посветил на обучението и квалифи-



кацията на няколко поколения транспортни специалисти, както и на практико-приложната изследователска дейност. Издава повече от 16 самостоятелни и в съавторство учебника. Създава следдипломната квалификация във ВТУ, ръководи работни групи към различни министерства. Негови възпитаници са над 2300 студенти, над 20 асистенти, 4 старши научни сътрудници, 11 доценти и 4 професори. На практика слага началото на една научно-образователна школа, която има значителен принос в развитието на транспорта. През нея преминават няколко транспортни министри, няколко народни представители, генерални директори на най-големите транспортни фирми у нас. Само внедрените научноизследователски разработки и трудове са повече от 75, а 26 от публикациите му са издадени или реферирани в чужбина. Внедряванията му в транспорта са с документално потвърден, реализиран ежегоден икономически ефект над пет милиона лева.

Рожденикът неведнъж е отличаван с различни звания, но сред най-стимулиращите признания са орден „Кирил и Методий“ - I степен, званието „Почетен железничар“ и „Европейски железопътен инженер“. Избран за „Изявена ръководна личност“, биографията му през 1996 г. е публикувана в един от томовете на „Американския биографичен институт“. През 2007 г. е удостоен е с титлата „доктор хонорис кауза“ на Московския държавен университет по транспорт.

Честито на юбилея и добър приятел на редакцията!

НАЙ-ПОЛЕЗНИТЕ ЧАСТИ ОТ ХРАНАТА,



КОИТО ВСЪЩНОСТ НЕ ЯДЕМ

За повечето възрастни ще е полезно и достатъчно да изяждат по две-три купички с плодове и зеленчуци на ден. Но все пак, щеше да бъде по-лесно да си доставяме необходимите здравословни вещества, ако не изхвърляхме толкова много полезни части от любимите ни храни. Говорим за семена, кори, стебла и други, за които сме предполагали, че трябва да метнем в кофата, а всъщност са изключително благоприятни за здравето ни.

КОРАТА НА ЯБЪЛКАТА

Антиоксидантът, наречен кверцетин, който се е скрил във външната обвивка на ябълката, има благотворно действие върху белите ни дробове и мозъка. Също така в кората на ябълката се съдържат много повече фибри и витамини, отколкото в самата я месеста част.

ЛИСТАТА НА ЦВЕКЛОТО

Въпреки, че отглеждаме това растение, заради корените му,

първоначално са се използвали листата му. Сготвени, те ни предоставят голямо количество калций, желязо, фибри, витамини А и К. Вкусът им е наполовина като цвекло, наполовина като зеле.

КОРАТА НА ДИНЯТА

Воднистата месеста част на този любим летен плод съдържа аминокиселина, наречена Л-цитрулин, за която се смята, че засилва атлетическите ни възможности и успокоява възпаленията ни мускули. Тази киселина, която преобладава и в кората на динята, помага за премахването на азота от кръвта ни.

КОЖАТА НА КАРТОФА

Месестата част на картофа определено има какво да ни предложи, но пък кожата му ни предоставя по-голямо количество фибри. Също така е богата на витамините В и С, желязо, калций, калий, както и други полезни хранителни вещества. Това, разбира се, не означава да си поръчваме картофи с кора в ресторант, а

просто да не я махаме, когато готвим вкъщи

ТИКВЕНИТЕ СЕМКИ

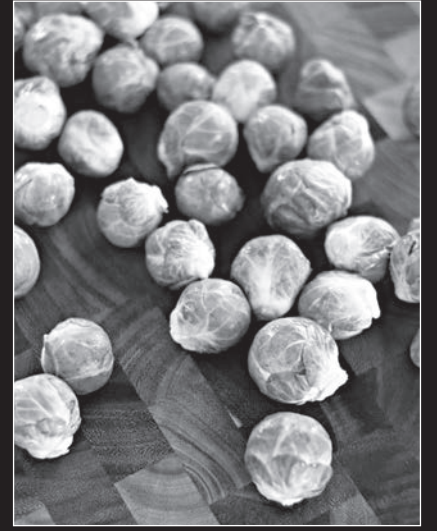
Следващия път, когато изкормвате тиква, запазете семките. Половин чаша на ден от тях съдържа повече от препоръчителния дневен прием на магнезий, ниското ниво на който може да доведе до проблеми със сърцето, остеопороза и мигрена. Освен, че са богати на желязо и протеини, тиквените семки редуцират лошия холестерол.

КОРАТА НА ПОРТОКАЛА

Според множество проучвания, веществата, съдържащи се в кората на портокалите и други citrusи, имат намаляващ холестерола ефект, който е по-силен дори от някои лекарства. Разбира се, че не е нужно да ядете самата кора, просто я настъргвайте върху обичайните си ястия. Ценните вещества съдържащи се в обвивката на citrusите защитават от проблеми със сърцето и различни възпаления.

БРЮКСЕЛСКОТО ЗЕЛЕ

Брюкселското зеле е кръстоцветен зеленчук, широко отглеждан из цяла Европа заради ядливите си пъпки. Счита се, че родината му е Белгия, а в последствие добива популярност във Франция, Англия и САЩ, с тенденция дори да измести обикновеното зеле. Растението е придобило известността си изключително бързо заради своя нежен и изискан вкус, както и заради ценните си вещества. По своята биологична стойност брюкселското зеле държи едно от първите места сред храните от растителен произход. Съдържа витамин С, който се намира в особено стабилно състояние и не се разрушава при процеса на съхранение. Поради съдържанието на значителни количества желязо, брюкселското зеле е подходящо при малокръвие. Ценното растение е богато и на витамин В2, каротин, минерални соли, въглехидрати, белтъчени и багирлини вещества, органични киселини и етерични масла. Според различни изследвания брюкселското зеле помага при борба с рака, защото в съдържанието му намират място глюкозинолати и изоцианити, които спомагат за премахване на потенциални канцерогени от организма. Кръстоцветният зеленчук има славата на антиоксидант, а освен това е и богат на фибри, които освен че помагат при борбата с калориите, намаляват и лошия холестерол в кръвта ни, както и риска от сърдечно-съдови заболявания.



ТАРТ С БРЮКСЕЛСКО ЗЕЛЕ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ ЗА ТЕСТОТО:

20 г мая;
1/2 чаша мляко;
250 г пълнозърнесто брашно;
2 с.л. зехтин;
щипка захар;
щипка сол.

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ ЗА ТОПИНГА:

300 г брюкселско зеле;
1 глава лук;
1/2 стрък праз;
1 с.л. олио;
150 г бяло сирене;
5 с.л. сметана;
2 яйца;
2 с.л. босилек;
щипка черен пипер.



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Разбъркайте заедно млякото, маята и захарта, за да получите квас. Сложете на топло място, докато удвои обема си. Пресейте брашното, разбъркайте със с зехтина и добавете кваса. Замесете меко и еднородно тесто, което изчакайте 45 минути да се надигне. Сгответе разрязаното на половинки брюкселско зеле на пара за около 5 минути, а после изпържете лука и прازа. В отделен съд разбъркайте останалите съставки за топинга. Разточете тестото, поставете го в кръгла тавичка за печене и сложете изпържения лук и праз, поръсете с брюкселското зеле и залейте с топинга. Печете в предварително загрята фурна на 200 градуса около 30 минути.

КРЕМ СУПА ОТ БРЮКСЕЛСКО ЗЕЛЕ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 с.л. кравето масло;
600 г брюкселско зеле;
1 глава лук;
1 л вода или бульон;
100 г течна готварска сметана;
4 сварени яйца;
крутони;
сол и черен пипер на вкус.

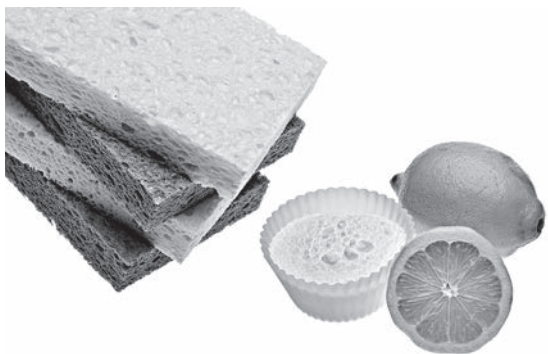


НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Сгорещете в тенджерата кравето масло и запържете лука. Прибавете нарязаното брюкселско зеле и след като задушите за кратко – сипете вода или бульон. Изчакайте да кипне и намалете огъня, като оставите супата да се вари 20 минути. Добавете сметаната и пасирайте до получаването на еднородна смес. Овкусетете със сол и пипер и поднесете с крутоните и сварените яйца.

ЕКОЛОГИЧНИ ХИТРИНКИ ЗА ПРОЛЕТНОТО ПОЧИСТВАНЕ

Добрите домакини знаят, че тайната на лесното справяне с голямото пролетно почистване е в регулярното поддържане на хигиената в дома. Ако редовно почиствате праха зад мебелите или пък шкафовете в кухнята няма да ви се наложи да отделяте цял ден само за тях, когато се захванете с пролетното освежаване на дома.



Чистофайниците, които не са почитатели на химическите препарати, могат да изберат и много по-екологично чисти начини да приведат жилището си в блестящ вид. Обелките от банани, например, са идеалното средство за почистване и полиране на дървени повърхности. Достатъчно е просто да минете с вътрешната страна на обелката по дървената маса, например, а след това да изтъркате до блясък със суха и чиста кърпа. По същия начин могат да се почистват и кожни обувки.

Лимоните вършат чудеса при почистването на

металните детайли в банята и кухнята – кранчетата на чешма или душ, поставки за тоалетни принадлежности и др. Киселината, която се съдържа в сока на тези citrusови плодове, успешно преборва котления камък и всички замърсявания върху металните повърхности. С лимонен сок се почиства и ръжда върху кухненски

ножове, например.

Содата за хляб в съчетание с винен оцет е отличен помощник при почистването на санитарен фаянс. Цялата баня ще заблести ако изтъркате плочките и емайлираните повърхности с тези два иначе скромни продукта.

Когато миете плочките на пода в кухнята или хола, можете да разределите оцет във вода в съотношение 1:3. Ако към тях добавите и няколко капки от любимото ви етерично масло, цялата стая ще ухае след почистването.

ВЕЧЕРЯТА НА СВЕЩИ е полезна за сърцето



Учени от Швеция установиха, че романтичните вечери на свещи са полезни за здравето, тъй като при горенето се отделят полезни за сърцето соли. Експерименти проследявали сърдечния ритъм на мъже и жени, които дишали въздух, подаван в малка стая. В случаите, когато бил добавян и пушек от свещи, чиято концентрация била равна на тази от романтична вечеря, било констатирано подобрене в сърдечния ритъм. Установено е, че димът от свещи възстановява вариациите на пулса при вдишване и издишване. Благотворното влияние на запалените свещи се

обяснява с отделянето на малки частици от калиеви и натриеви соли, които имат положителен ефект върху сърдечно-съдовата система. По време на тестовете екипът използвал стеаринови свещи, открити още преди 200 години, които се произвеждат от естествена лой. Парафиновите свещи също могат да бъдат използвани, защото и те при горене отделят от полезните частици. Не се препоръчва използването на ароматизирани и оцветени свещи, защото те изпускат вредни и опасни химикали, които имат отрицателен ефект върху дробовете.

КАК ТВОРЧЕСКИТЕ НАТУРИ РАЗЧУПВАТ ШАБЛОНА

Творческият подход към всяко занимание е присъщ на хората с нестандартно мислене. За повечето от нас вдъхновението и новите идеи изникват сякаш спонтанно от нищото и после отново потъват в него. Нестандартното мислене е сложен процес, който е доста по-различен от обичайните мисловни действия.



раното работно време в повечето офиси и институции не е по вкуса им, защото вътрешният часовник на тяхното вдъхновение измерва времето по различен начин.

Истински нестандартните хора ценят минутите, прекарани в усамотение. Те не се страхуват от това да

останат сами за известно време. Тъкмо напротив – умислено търсят вглъбението, за да могат да се вслушат във вътрешния си глас. Общуването със самия себе си е необходимо не само заради себепознанието, а най-вече заради възможността да откриеш и изявиш уникалното в своята личност.

Хората с нестандартно мислене успяват да превърнат и най-големите житейски предизвикателства и дори трагедии в катализатори на собственото си развитие. Именно моментите, когато животът ни сякаш е разбит на парчета и се чувстваме напълно съсипани, е възможно да погледнем на нещата по нов начин, да се изправим отново на крака и да потърсим нови възможности, за да продължим да живеем.

Творческите натури обичат новите преживявания, усещания и състояния. Когато си отворен към нови емоции, представи и изживявания, когато си запазил способността за интелектуално любопитство към живота, можеш много по-пълноценно да изпиташ различните му аспекти.

МАШИНА ЗА КНИГИ

След известно време ще можете освен напитка или нещо за хапване, купено от монетния автомат, да се сдобие и с ... книга. Иновативното изобретение - „еспресо машина за книги“ - има достъп до 500 000 различни книги, които образуват 38 км дълъг рафт. Освен разнообразни нови издания, автоматът ще може да предостави чисто нов екземпляр на „Престъпление и наказание“, например, само за 9 минути. Страниците се принтират със скорост 100 броя в минута, а после се пресират, залепени и изрязани, докато придобият завършения си вид. Ползвателите на машината ще могат лесно да изберат книга с помощта на дигитален екран. Засега обаче са произведени само три автомата, всеки от които струва 70 000 лири, съобщават лондонските създатели. Изобретателите на любопитната машина я смятат за изключително иновативен и вълнуващ начин за разпространяване на литература, който определено ще грабне вниманието на повечето издателски къщи.



НЕОБИЧАЕН КОНЦЕРТ

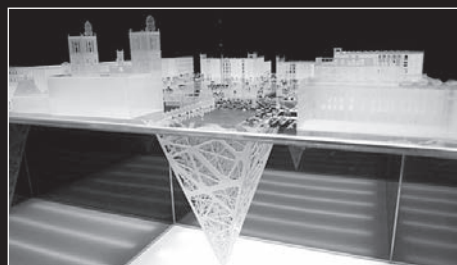
В наши дни много млади артисти намират изобретателни и любопитни начини да използват леда, като правят от него хотели, лабиринти, крепости и други. Но в дългия списък липсваше направата на музикални инструменти ... досега.



Възникнала в Швеция, „Ледената музика“ е нов проект, в който различни музиканти нахлузват топли дрехи и свирят музика на инструменти, издялани от лед. Отдавайки цялото си внимание и усърдие, основателят на новата музикална формация – Тим Линхарт, извайва на ръка виола, чело, контрабас, банджо, китара, барабани, ксилофон и др. Поради крехката природа на този вид инструменти, някои от тях са осигурени с въже от тавана, докато се свири на тях, за да се предотврати каквато и да е инцидентна ситуация. Концертите се провеждат в зимно иглу, оборудвано с различни цветни светлини, които придават изключително нежна вълшебност на обстановката. Поради акустиката и формата на мястото, публиката изживява невероятна звукова експлозия. Иглуто поддържа постоянна температура от 5 градуса под нулата и затова е препоръчително посетителите да са облечени с подходящи дебели дрехи, за да не чувстват никакъв дискомфорт по време на концертите. Красивите звуци и магическото светлинно шоу компенсират студа, създавайки невероятна атмосфера, която пресъздава специалния „зимен дух“ на Швеция.

ПИРАМИДА С ГЛАВАТА НАДОЛУ

Футуристичният проект EarthScraper, който е предложен за реализация в Мексико Сити, обещава да реши множество проблеми на пренаселения мегаполис, укривайки го под земята. Отстрани идеята прилича на вкопана и обърната надолу ацтекска пирамида. На повърхността ще остане плоското дъно, което позволява на останалите големи и исторически значими сдания да бъдат напълно съхранени и същевременно да се спести площ. По цялата дълбочина на необикновената сграда преминава централен „стълб“ свободно пространство, който осигурява снабдяването с нужното количество въздух и светлина. Предполага се, че първите десет етажа на необичайния проект ще служат за туристически център, където ще се разполагат изложби, посветени на културата на ацтеките и майте. Следващите етажи ще са заети от магазини и жилища, а по-долните ще бъдат превърнати в офиси и складове. Авторите на грандиозното съоръжение предлагат то да се изгради в самия център на Мексико – на знаменития площад „Ел Зокало“, един от най-големите в света, като така обърнатият небостъргач ще съжителства с Двореца на Нациите и местното правителство.



ПЪТЕШЕСТВИЕ СЪС „СИНИЯ ВЛАК”

Луксозният личен жп състав на бившия югославски лидер възобновява туристическите си рейсове

НА ТИТО

„Синият влак” (на сръбски Plavi voz) – луксозният личен състав на бившия югославски управник маршал Йосип Броз Тито - отново ще пътува, но този път в качеството на екскурзионен транспорт. Започвайки от месец май той ще осъществи 5 еднодневни тура от сръбската столица Белград до черногорския адриатически курорт Бар. Железопътните пътешествия се организират съвместно от сръбските железници (Železnice Srbije) и туроператора Explore Montenegro. Договорът за тях бе сключен на 36-ото Международно туристическо изложение (ITTFA), което се проведе в Белград в края на февруари.

Съставът е построен специално за нуждите на екскурсионника на бившата СФРЮ (Съюза на федеративна република Югославия) в средата на 40-те години на XX в. За първи път маршал Тито (начело на Югославия в периода 1945 - 1980 г.) пътува с него през декември 1946 г. Десет години по-късно, по личното му поръчение, са произведени нови луксозни вагони, които заменят дотогавашните. Интериорът им е изпълнен в стил Art Deco. В тях са изградени луксозни апартаменти за Тито (с отделни бани с вани) и за неговите гости, конферентна зала, вагон-ресторант, няколко салона, спални купета и помещения за помощния персонал. Има дори вагон - гараж за 4 автомобила със съоръжения, които позволяват те да бъдат почиствани външно и вътрешно по време на пътуването. Общо композицията може да превозва 92-ма души.

Вагоните са облицовани предимно с махагон, крушово и орехово дърво, а помещенията и коридорите са покрити с вълнени килими и тапицерии от кадифе и коприна. Обзаведени са с всички възможни удобства за своето време, включително с климатик, телефонни линии, радио, озвучителна и кино апаратура, вакуумни тоалетни, 30-киловатов генератор, предвиден за аварийни ситуации. Неслучайно „Синият влак” дълго време е смятан за един от най-

луксозните в света.

Първоначално композицията е теглена от унгарски парен локомотив, произведен през 1947 г. През 1957 г. за нея са закупени германски дизелови локомотиви, а през 1978 г. - американска дизел-електрическа машина. Всеки локомотив носи името на значима за югославяните битка от Втората световна война.

„Синият влак” е определян като визитната картичка на някогашната югославска промишленост. С изключение на английските климатизи и германското радио-оборудване, всичко останало в него е било изработено от местните предприятия. Произведен е в завода „Гоша” в Смедеревска Паланка и „Борис Кидрич” в Марибор. Името му произлиза от синьото му оцветяване, с което се цели да бъде отличаван от зеления цвят на останалите състави на югославските железници.

Използвал се е от маршал Тито за обиколки из бившите шест югославски републики и за задгранични пътувания. В него съвсем буквално се е творила история. Провеждали са се съдбоносни съвещания с участието на редица световни лидери. Във вагоните му едновременно са заседавали президентите на държави от Европа, социалистическия лагер и представители на Движението за неприсъединение (международна организация със 120 държави-членки, декларирали неучастие във военни блокове). В композицията са пътували и са организирани приеми за членове на югославската комунистическа партия и за повече от 60 световни лидери. Сред тях са били палестинският политически водач Ясер Арафат, първият министър-председател на Индия Джавахарлал Неру, френският президент Франсоа Митеран, етиопският император Хайле Селасие I и британската кралица Елизабет II. Преди визитата на английската кралска особа в СФРЮ през октомври 1972 г. вагоните са изцяло преобзаведени.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Йосип Броз Тито и съпругата му



Английската кралица сплиза от „Синия влак”



Първият локомотив на състава е парен...



Следващите локомотиви са дизелови и дизел-електрически



Спалните в апартаментите



Салоните и конферентната зала



Работният кабинет на Тито...



...кът за отход в апартаментта му



Банята на юголидера е доста луксозна за времето си



Столовата

Продължава АБОНАМЕНТ 2014

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: BG07BWB179241064295803
BIC: BVBWBG33
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес: София 1000,
ул Иван Вазов №3
Печатни издания БДЖ ЕАД
За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.