



МЕНИДЖЪР

ЗА ЕДИН ДЕН



Джуниър Ачийвмънт е най-старата и най-бързоразвиваща се организация с идеална цел, която работи в областта на икономическото образование. Основана в САЩ през 1919 г. тя е достигнала до повече от 80 милиона младежи по света. У нас е създадена през 1997 г. и още тогава става член на организацията Junior Achievement Worldwide (JAW), както и на регионалното й представителство Junior Achievement – Young Enterprise Europe (JA-YE). Дългогодишни са традициите ѝ и при предлагането на съвременни програми и курсове по бизнес, икономика и развитие на предприемаческия дух чрез образователни и практически дейности по икономическа и финансова грамотност, бизнес умения, лидерство и стратегии за успех. Курсовете са предназначени за млади хора



Инициативата на Джуниър Ачийвмънт България даде възможност и на Кристиана Стоянова, ученичка в единадесети клас на 134 СОУ „Димчо Дебелянов“, за един работен ден да поеме функциите и ръководството на изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Предизвикателството беше прието от нея на драго сърце, с нескрит интерес и ентузиазъм, въпреки че когато се е записвала в портала „Мениджър за един ден“ не е имала никаква представа в каква точно компания ще попадне, обяснява тя самата. Посочила е само професионалните си предпочитания, към които занапред възнамерява да се ориентира и какво точно я влече в момента. Засага това е управление то на фирма, участието в

и с психологически. Точно това затруднява преди да се даде конкретен отговор как по-нататък да се процедира“ - разсъждава на глас момичето, сочейки като конкретен пример срещата и преговорите със синдикатите още в началото на работния й ден, в които тя участва като равнопоставен партньор на титуляра Христиан Кръстев. По думите й от него е получила най-полезните съвети как би трябвало да се постъпи при една или друга ситу-

Ha cmp. 4

РОДОЛЮБЕЦЪТ

на стр. 4



на стр. 5

РУСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ



ЩЕ РЕКОНСТРУИРАТ ОЩЕ ЖП ЛИНИИ В СЪРБИЯ

Руските железници, чрез дъщерното си дружество „РЖД Интернешнл“, и сръбските железници - Zeleznice Srbije подписаха допълнително споразумение за реконструкция на железни пътища в западната ни съседка. Чрез него руснаците се наеха да ремонтират и модернизират 6 участъка от Паневропейския железопътен коридор 10 с обща дължина 112 км. Стойността на проекта е 89,9 млн. долара, а финансирането е с кредит от Русия.

Новото съглашение, сключено през май 2013 г., допълва основния договор за рехабилитация и изграждане на жп инфраструктурата в Сърбия. Чрез него руският жп монополист се ангажира да модернизират и построи общо 370 км жп трасета. Сред планираните дейности са електрифицирането на 16 км от железопътната отсечка Белград – Панчево, реконструкция и построяване на второ жп платно по 44 км от линията Стара Пазова – Нови Сад, както и ремонт на сръбския участък от жп линията Белград – Бар с обща дължина 200 км. Освен това договорът предвижда доставка на дизелови състави, произведени от „Метровагонмаш“ (заводът е част от „Трансмашхолдинг“). Общата стойност на заложените дейности е 941,2 млн. долара. От тях 800 млн. се предоставят от Москва като държавен експортен заем.



Генералният директор на сръбските железници Драголюб Симонович съобщи, че реконструкцията на първите два участъка (Рума – Глубинци и Спот – Младеновац) ще започне в средата на годината. Работите по първия трябва да завършат в рамките на 220 дни, а по втория – на 170. В края на тази или в началото на следващата година ще се пристъпи и към ремонта на останалите участъци от трансевропейския коридор 10. Според Симонович в момента по тези линии скоростта на влаковете е 30 - 40 км/ч, а след реконструкцията вече ще може да се достигне 100 - 120 км/ч.



TALGO ЩЕ ОТКРИВА ФИЛИАЛ В ТУРЦИЯ

Испанският жп производител Talgo ще открие свой филиал в Турция. С това компанията демонстрира амбиции активно да участва в динамично развиващия се турски железопътен транспорт. Интересите ѝ са насочени към производство и доставка на влакове-стрели и участие в строителството и експлоатацията на високоскоростни жп линии.

Шансовете на испанците да завоюват значителен пазарен дял в сегмента са изключително голе-

ми. Технологичните достижения на Talgo в сферата на скоростния жп транспорт, са се доказали в железниците на редица държави по света. Скоростните състави на компанията са известни с бързината, безопасността и високото си ниво на комфорт, съчетани с възможността да транспортират голям брой пътници, енергийна ефективност и ценова достъпност.

Неотдавна Турция обяви програмите си за развитие на нацио-

налната транспортна система. Основен акцент в тях се поставя в изграждането на нови скоростни железопътни маршрути, модернизация на вече съществуващите и обновяване на влаковия парк.

Други страни, в които в близка перспектива от Talgo се надяват да завоюват значителни пазарни дялове са САЩ, Германия, Казахстан, Русия, Индия, Бразилия и ОАЕ. Компанията има търговски представителства във всички от изброените държави.

175 ГОДИНИ ОТ ОТКРИВАНЕТО НА ПЪРВАТА ГЕРМАНСКА ЖП ЛИНИЯ

Германските държавни железници планират тържественото отбелязване на 175-ата годишнина от откриването на първата магистрална жп линия във Федералната република със специален рейс на високоскоростен влак тип ICE. Съставът ще премине по 120-километровия маршрут Лайпциг – Дрезден за същото време, за което през XIX век го е преодолявал обслужващият го парен състав.

В наши дни пътуването между двата града отнема малко повече от час. 175 години по-рано обаче на тогавашните влакове са били нужни почти четири часа. Юбилейният жп рейс ще се състои на 7 април и ще продължи около седем дена. Съвременният експрес тип ICE обаче няма да „бере душа“ докато се катери по стръмните терени, както парните му предшественици и ще компенсира побързото си движение с три продължителни престоя на основните гари по трасето. На тях, както и гарите в Лайпциг и Дрезден, ще бъде организирана празнична програма.

Годишнината ще се отбелязва още с фестивали, изложения и рейсове с музейни парни композиции. Те ще се организират и осъществяват от националната железница през цялата юбилейна седмица между 7 и 13 април.

Линията Лайпциг - Дрезден е била открита на 7 април 1839 г. и е станала първата жп магистрала в страната. Но първото крайградско немско жп трасе (7,5 км дълго) се появява няколко години по-рано – през 1835 г. и свързва Нюрнберг с Фюрт.



МОДЕРНИЗИРАНИ ВАГОНИ ВДИГАТ НИВОТО НА SBB

Швейцарските железници (SBB) пуснаха в експлоатация по жп мрежата на конфедерацията пътнически състави, формирани изцяло от модернизирани вагони. Композициите са отличават от останалите, както цветово, така и с повишено ниво на комфорт за пасажерите и с по-добрата енергийна ефективност.



Обновените общо 508 пътнически вагона са от модела EW IV, като 289 от тях са второкласни, 184 – първокласни, а 35 – бизнес класа. Всичките са преобоядисани от някогашното зелено в бяло-черно-червено – тоест във фирмените цветове на SBB. Седалките и тоалетните в отделните пътнически категории са заменени от по-удобни и по-модерни. Абсолютно до всяко пътническо кресло е монтирана отделна електрическа розетка за захранване на мобилни телефони, преносими компютри и други електронни устройства. Чрез модернизация на съответното техническо оборудване е подобрен достъпът до безжичния интернет и приема на сигнала от мобилните оператори на борда. Повишена е също икономичността и оттам енергийната ефективност, чрез доработки на вагонните системи за отопление, вентилация и климатизация.

И ВИЛНЮС ЩЕ ИМА МЕТРО

В литовската столица Вилнюс започва изграждането на метро. То ще е първото и засега единствено в прибалтийската република. Очаква се строителството му да стартира през 2015 г. и да приключи 2020 г. Проектът предвижда първоначално да се положат три линии, които ще съединяват най-населените райони на града. По предварителни изчисления той ще струва около 872 млн. евро.



Правителството на Литва вече утвърди проект на специален закон за метрополитена и го изпрати за обсъждане в парламента. Най-важното в лансирания нормативен документ е, че той позволява мрежата на подземната железница да се строи на базата на концесия.

Изборът на концесионер ще се направи чрез конкурс. По всичко изглежда, че това ще е частна компания, тъй като премиерът на страната Алгирдас Буткявичюс заяви, че кабинетът не разполага с достатъчно средства, за да се заеме със самостоятелното строителство на метрополитена. В момента властите приоритетно финансират други по-стратегически за страната проекти.

Авторите на идеята за вилнюското метро смятат, че с построяването му прибалтийската държава ще привлече милиарди чуждестранни инвестиции.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ОПТИМИСТИЧНО ЛИ Е БЪДЕЩЕТО ЗА ПЪТНИЧЕСКОТО ДВИЖЕНИЕ?

Проф. Йордан Тасев
инж. Милена Асенова -
НТД по транспорта

След Втората световна война, в нашата страна се разгръща интензивно промишлено, гражданско и транспортно строителство. Нарастват товарните и пътническите превози. Това налага бърза модернизация на железопътния транспорт. Парната тяга започва да се заменя с електрическа и дизелова. За няколко години са електрифицирани голяма част от железопътните ни линии. Удвоени са жп направленията София - Пловдив, София - Горна Оряховица - Варна, Зимница - Бургас и някои други участъци.

Постепенно се преодолява недостигът на пътнически вагони. Вагоностроителният завод в Дряново започва годишно производство на 100 пътнически вагона, а общият им брой надхвърля 1000. Доставени са от Германия значителен брой първокласни, спални и ресторант-вагони. От бившия Съветски съюз се внасят четиривагонни електромоторисни влакове които напълно задоволяват нуждите на крайградското движение.

Във всички по-големи градове са построени модерни за времето си гарови приемни здания. През 1974 г. е завършена новата сграда на централна гара София с 14 двустранно свързани коловоза. На 11 от тях са изградени значително по-дълги перони от тези, които са били до момента.

Нараства броят на влаковете, превозващи пътници. По главните железопътни линии София - Пловдив и София - Горна Оряховица, през деня по тактов график се движат през два часа бързи и експресни композиции, а през пиковите часове, когато натоварването е най-голямо те са на всеки час. Между бързите влакове, преминават електромоторисни пътнически. По железопътната линия София - Перник още от ранната сутрин до късна вечер се движат през половин час крайградски влакове. Кулминационната точка, до която БДЖ стига в развитието си е между 1980 г. и 1990 г. След това започва тъй нареченият преход към пазарна икономика.

Редица нормативни актове в този период осигуриха почти пълно предимство на автомобилния транспорт пред останалите. Средствата от държавния бюджет



за поддържане на подвижния състав бързо се свиха и станаха съвсем недостатъчни за нормалното функциониране на жп сектора. За няколко години преждевременно бяха бракувани почти 80 процента от пътническите вагони. Като резултат от тази протекционистична политика през 2012 г. бяха пуснати бързи влакове между София, Варна и Бургас с не повече от три - четири вагона, а не бяха редки случаи, когато пътническите имаха само по един.

В сегашните ръководства на Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията, на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и ДП НКЖИ влезнаха професионалисти. Вече се чувства промяна в отношението на държавата към железниците. Въпреки ограничените средства, за нуждите на експлоатацията започнаха да се ремонтират пътнически вагони. Увеличен е съставът и е възстановено движението на много влакове, отменени неоснователно през последните години.

Оптимистични възможности се откриват в резултат на отпусканите значителни средства от фондовете на Европейския съюз по оперативна програма „Транспорт“. Предвидена е реконструкция и модернизация на няколко главни линии от националната железопътна мрежа. Приоритетен обект е релацията София - Пловдив - Бургас. Паралелно трябва да се довършва удвояването и реконструкцията на направление Карнобат - Синдел, което свързва линиите София - Пловдив - Бургас и София - Карлово - Бургас с двойната железопътна линия София - Горна Оряховица - Варна. Поради това, че сега не е възможно да се осъществи проектът за построяване на ново жп направление, пресичащо

Стара планина и преминаващо край Ботевград, правилно се извършва ремонт на участъка София - Мездра.

Като препоръка може да се посочи необходимостта, заедно с проектите за реконструкция на жп линии за високи скорости, да се проектира удвояване на еднопътните участъци. Не е възможно единичните линии да бъдат високоскоростни, защото се налага влаковете да чакат за разминаване в посредни гарии.

Една от основните препоръки, е да се удвои едновременно с частична реконструкция линията София - Перник - Батановци, защото тя е част от коридорите: Видин - София - Кулата - Солун и София - Кюстендил - Гюешево, която трябва да се свърже с железопътната мрежа на Македония. Съществена пречка пред този проект е, че той предвижда прокопаване на тунел, дълъг около 6 км, под владайската височина. Неговото строителство не може да бъде обосновано, нито от технологични, нито от икономически съображения. В миналото всеки ден по същото направление са превозвани с парни локомотиви по няколко тежкотоварни влака с въглища от мина Перник за София. Сега електромоторисите „Дезиро“ преодоляват без проблем наклона на линията към гара Владая. Предвижда се внос и на нов подвижен състав за пътническите превози, което още веднъж говори за променената държавна политика към стимулиране на железопътния транспорт.

Но освен за подобряване на вътрешните превози, е целесъобразно да се предприемат регионални мерки и за международните, които и в момента продължават да бъдат символични. Например между София и Солун няма пътнически влак. Граждани-те на две съседни държави-член-

ки на Европейския съюз могат да пътуват само с автобуси или лични автомобили. Необходима е по-голяма активност на правителствата и на Гърция, и на България за възстановяването на тази жп връзка. Също така, след като вече е открит вторият мост над река Дунав край Видин необходимо е час по-скоро да се пусне в движение международен бърз влак София - София - Видин - Крайова - Будапеща. **(В момента по линия на международния проект RAIL4SEE, в който партньор е „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД се обсъжда възстановяването на влаковете между София и Солун, както и пускането на нови между Свиленград - Александруполис. Текат и процедури за съгласуване движението на нови композиции между Видин и Калафат. Подробности в бр.10/13-19 март 2014 г. в „Железничар“ - бел. ред.)**

С програмите за реконструкция и модернизация на нашата железопътна мрежа и обновяване на подвижния състав, не само че ще се подобрят значително пътническите превози, но ще се осигурят нови работни места. Съществен принос за изпълнението им могат да имат и членовете на Научно-техническия съюз по транспорта и най-вече младите инженери и икономисти в него. За активизиране и популяризиране на дейността им, Федерацията на НТС провежда редица инициативи като организирането на научни конференции и младежки форуми.

Съществуват реални възможности през следващите години чувствително да бъдат подобрени пътническите превози в страната. Още повече, че в момента се проявява разбиране и желание за това, както на фирмено, така и на държавно ниво.

НАКРАТКО

Министър Данаил Папазов участва в Брюксел в редовното заседание на Съвета на министрите по транспорт, телекомуникации и енергетика на Европейския съюз. По време на дискусиите за железопътния транспорт той представи положителната позиция на българската страна по ревизираното предложение на Председателството за Регламент на Европейския парламент и на Съвета, свързано с Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз. Министър Папазов се изказа по тази точка, както и по предложени пакети от мерки за градска мобилност. Обсъди се и приемането на позицията на Съвета за предложения от него Регламент за създаване на съвместно предприятие Shift2Rail.

Данаил Папазов разговаря също с румънския си колега Дан Шова и с гръцкия министър на инфраструктурата, транспорта и съобщенията Михалис Хрисохидис. Те обсъдиха двустранните отношения, както и възможностите за стимулиране на междудържавното транспортно сътрудничество.

Европейската агенция за безопасност и здраве посочва, че стресът е вторият по-големина проблем, свързан със здравето на работното място, засегнал 28 процента от работещите европейци. Подобряването на устойчивостта към стреса се отразява съществено върху икономическия успех на една организация. Това включва програми за управление на стреса и за придобиване на познания и на умения за превенцията му.

Такъв е поводът в края на миналата година по инициатива на психолога на НК „ЖИ“ Петя Найденова да се проведе сред 1 516 служители анонимна анкета по темата. Резултатите от проучването, представено преди седмица пред медиите показват, че принципно в компанията са създадени добри условия на труд. Впечатление прави желанието за повишаване на квалификацията. Като неблагоприятни организационни и психоемоционални фактори анкетираните оценяват изпълнение на задачи, които не са свързани с длъжността, изпълнението на задачи в съкратени срокове и използването на остаряла техника. Част от изводите говорят за изключителна отдаденост на железничарската професия и усещане за удовлетвореност.

Важна особеност на психосоматичния климат в НК „ЖИ“ е, че при по-високите възрастови групи се наблюдава относително по-голямо чувство за стрес, като при жените то е по-силно изразено. За всички страхът от съкращения е най-честият стресогенен фактор. Влияние оказват и индивидуалните личностни особености. Не по-малко важна е квалификацията за възприемането на условията на труд и за правилната оценка на източника за стреса.



РОДОЛЮБЕЩЪТ

Бързият влак минава по моста над река Русенски лом малко преди централната гара на Русе. Грохотът на вагоните скача и потъва във водите на реката, която след около километър ще го отнесе в Дунава. Дрезгавее навън. Съмва...

Тук утринта е хладна, не е като в града. Няма ги панелките и плетеницата от улици между тях, която гъмжи от шума на автомобили. Този голям северен град направо полудя от леки коли. До самия мост е Приемното здание на Разделен пост „Доростол“. Спокойно е. Само влаковете прогърмяват от време на време. Но Стефан Игнатов е свикнал с този шум. И сега спокойно проследява как влакът се изнизва като смък край него. След три минути ще спре на Централна гара Русе и денят ще слезе, за да тръгне по нейните перони. И из града. Няма как Стефан да не е свикнал, след като трийсет и осем години посреща и изпраща влакове. Денем със заповедния диск, а нощем със сигналното фенерче. Толкова години, след като завършва 53-ти випуск на ПЖИ „Тодор Каблешков“

в София. От петнайсетина години е ръководител-движение на Централна гара Русе. Този Разделен пост е на около два километра от гарата и ръководителите дават там дежурства. Въртят се по график. А самият пост е направен, за да насочва движението на влаковете от направление Горна Оряховица към Централна гара Русе и към гара Русе Запад. Именно там, на тази гара и на Пост 12, който се намира между нея и гара Разпределителна, Стефчо е оставил петнайсет години...

Разделният пост е мястото, където се намират минути за усамотяване, когато не преминават влакове. Няма стрелочници. Няма пътници. Няма никой. Освен когато сутрин от „пътника“ за Горна слиза кантонерът и тръгва по участъка си. Само двама добри приятели са постоянната компания – двете кучета Валя и Тихомир, както Стефан ги е кръстил. Само че Валя вече я няма, защото остана под колелетата на един преминаващ влак. Но той намира за какво да мисли и не допуска самотата до себе си. Все ще кацне някой спомен

в главата му и ще го отнесе нанякъде. Например, спомена си колко шантав е бил, когато завършва Института. Тогава работа се започвало само по разпределение. Системата е желязна. И той е разпределен в гара Повеляново. Че то – къде е Русе, къде е Повеляново?! Но няма накъде. Работи две години там като ръководител-движение, а все го тегли към родния Русе. Исква да се премести, но не става – казвало началството. Той много добре си знаел, че не става, защото нямал връзки. Има ли ги човек, всичко става. Обаче Стефчо напуснал работа, вдигнал си чукалата и пристигнал в Русе.

Случаят е драстичен за онова време. То комсомол, то партия... Как може така да се нарушава договор по разпределение? И го уволняват. Отива да търси работа като ръководител-движение, но шефът на Русенския железопътен възел му казва, че при него няма място за уволнени „движенци“. Младежът разбира, че се е отворило едно място за началник-влак в Превозната служба. Началникът на тази

служба му обещава, обаче след като получи съгласието и на шефа на железопътния възел. Върнал се при него, Стефан чува същите приказки, ама разбрал за какво става въпрос, взел, че му дал съгласието си.

И тръгва Стефан Игнатов да кръстосва страната, на ляво и на дясно, с бързи и пътнически влакове от Русе. Пътува на изток и на запад. Някъде в самото начало на осемдесетте години „надушва“, че се освобождава място за ръководител-движение в гара Иваново. Е, да, дващестина километра са до Русе, но няма как. И започва работа там. Пет години е визитата му в тази гара. А тя никак не е малка. По него време селото е център на селищна система. Икономиката е в разцвета си. На рампата в гарата се товарят домати, дини, грозде, ябълки и какво ли не още. И най-вече тогава известният за облицовки кресненски бял камък. Варовик. Работата в гарата по време на смяна е напрегната и интензивна. Динамична. Стефката си спомня колко компромиси е правил, за да се свърши повече работа. Една ранна сутрин дал съгласие на двете съседни гари за среща на два бързи влака при него. И то без да прекрати маневрата към едното междугарие. Преценил, че съставът трябва да се прибере в гарата до предстоящата среща. Да, но тя закъснява... А единият от бързите влакове, откъм заетото междугарие, вече напирал. Стефан направо изтръпнал при мисълта какво може да се случи. Решава да изключи напрежението към въпросното междугарие. В същия момент дизеловият локомотив на маневрата изсвирил на входния семафор. Съставът се прибирал и междугарието вече било свободно. Непремерен риск – в името на работата – да.

А в името на сигурността на движението? И от тогава не си разрешава подобни компромиси... Какви ли не спомени идат в главата на Стефан. И за времето, когато е бил началник-влак на една композиция с поляци... Минавали през Балкана. Виелица. Студ. Сняг. В един участък се къса контактният проводник... Или пък спирането на един бърз влак в най-дългия наш тунел – „Козница“...

Железничарите са хора, които не ги свърта в къщи, когато не са на работа. Едни ходят за риба, други се занимават със земеделие, трети са лепене на фаянс и теракота, със саниране на сгради... Какви ли не хобита и занимавки заемат свободното им време. Стефан Игнатов много здраво се е хванал с нещо друго. И много по-различно. Още от основаването на регионален клуб „Традиция“ в Русе той е негов член. Дори заедно с покойния Джокос Росич и Георги Николов е един от учредителите му. А от миналата година е и негов управител. Клубът е към национално дружество „Традиция“, което е член на Европейските военно-исторически групи. Стефчо е участвал в много възстановки на национално ниво. Някои от тях са „Събранието в Оборище“, „Въстанието в Панагюрище“, „Шипченската епопея“ и др. Едни от най-знаковите възстановки с негово участие са „Слизането на Ботевата чета на Козлодуйския бряг“, „Тутраканската епопея“, „Решение за обявяване на независимостта на България“, което е взето в Русе, както и още много други. Има участия и в международни прояви – „Връчване на Самарското знаме на Българското опълчение в град Плоещ, Румъния“, „Ден на Отворени врати на Националния военно-исторически музей в Румъния“, „Фести-

вал в Замъка на Розата“ и „Битката при Аустерлиц, Чехия“. Стефан споделя, че най-новите инициативи на русенския клуб „Традиция“ са уроците по родолюбие и срещите им с деца от детските градини и с ученици от училищата. Но го боли, много го боли, че неговият град е изостанал по отношение демонстрирането на дейността на клуба. Според него общината нехае. Този Клуб би могъл да разгърне същността на своята дейност и да стане атракция за града. Възстановяват се дати и събития, които вече не се учат в училище и могат да бъдат забравени. Така те се явяват като будители в това трудно време. И само един истински родолюбец може да мисли така. Много награди и благодарности за достойно представяне във възстановки има Стефан Игнатов. Не че не го радват. Но друго много повече го радва – че хората харесват това, което те правят. И се вълнуват. Диана, жена му, също е член на клуб „Традиция“. Тя винаги е с него. Дори и тогава, когато още не е била член. „Господ ме е дарил с най-добрата жена. И не само защото ме търпи и ми уйдисва на акъла.“ Това вика Стефчо за жена си. Хубаво, уютно е да си имаш приятел в къщи...

Навън вече съмва. След мъничко бързият влак за София ще затропа по моста. И денят ще тропне след него. А Стефчо ще се прибере у дома. И ще си легне да поспи. Да смъкне умората от нощната смяна. Защото го чакат ежедневните малки задачи. Ще обиколи Кооперативния пазар и зеленчуковата борса. И ще изненада довечера Диана с покупки. Защото е зима. И си е по-друго, когато на масата има нещо вкусничко и нестандартно за времето. За мезе на домашната ракия.

Красимир Манев

МЕНИДЖЪР ЗА ЕДИН ДЕН

От стр. 1
материали за дейността на холдинга.

Паралелно в Министерски съвет ученикът Георги Цветанов поема ролята на министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията за един ден. Той и „колегата“ му Данаил Папазов участваха в редовното правителствено заседание, където докладваха въпроси от ресора. По-късно, поради големия интерес в сградата на транспортното ведомство вместо десет дойдоха 16 младежи на различна възраст. Те поеа позициите на министъра, на заместниците му, на началника на кабинета и на директорите в останалите държавни дружества в столицата – НК „ЖИ“, ДП „Ръководство въздушно движение“, „Летище София“ ЕАД, „Български пощи“

ЕАД. През първата половина от деня, децата участваха в оперативните срещи на съответния мениджър, към който бяха разпределени. След работен обяд, на който споделиха впечатленията си, те посетиха някои от основните предприятия от структурата на министерството. Началникът на Централна жп гара София им показа диспечерския център, който управлява движението. Всеки от участниците в инициативата получи грамота от министерството заедно с официален работен договор за един ден, в който бяха разписани отговорностите му. На младите мениджъри бяха дадени и лични визитки със заемания пост, които те рационално използваха докато провеждаха срещите си.

Мая Йорданова

СВЕТЛИНАТА В „ТУНЕЛА“ THAMESLINK

Desiro City (британско название Class 700) – новото поколение електрички, разработени от германския концерн Siemens, се очаква да изменят кардинално железопътните пътувания по една от най-натоварените линии на столицата на Обединеното кралство. „Вятърът на промяната“ трябва да „задуха“ през 2016 г., когато първите състави от типа започнат да оперират по крайградската жп мрежа на Лондон (т. нар. Thameslink). Проектът се стартира след многогодишно отлагане по икономически и политически причини.

Thameslink е сред най-важните линии на британската железопътна система (обща дължина 225 км и 68 гари по маршрута). Пресича Лондон от североизток на юг, преминавайки през предградията Сатън и Уимбълдън, и свързва разположените недалеч от столицата градове Бедфорд (графство Бедфордшир) и Брайтън (на южното крайбрежие на Англия). Пътном обслужва лондонските летища Гетуик и Лутън, както и крайградските зони. Линията е открита през 1988 г. и постепенно се превръща в една от най-натоварените на Стария континент. Статистиките сочат, че по време на сутрешния часпик по нея пътуват повече от 28 000 души.

Плановите за разширяване и модернизация на Thameslink датират още от началото на 90-те години на XX век. Те са провокирани от постоянно растящия брой пътници, а целта е да се повиши качеството на пътническите превози по маршрута. С осъществяването на проекта през 1993 г. са натоварени компаниите-собственици на жп инфраструктурата (British Rail, Railtrack, Network Rail), като се е предвиждало той да бъде завършен до 2000 г. Но приватизацията на железниците и рецесията в Обединеното кралство отлагат инициативата. След промяната на британския закон за железниците през 2005 г. отговорността по финансирането на проекта (над 6 млрд. паунда) е прехвърлена на Министерството на транспорта. Под негов надзор работите по изпълнението му започват през 2009 г. и се осъществяват на три етапа. В хода им е планирано: реконструиране на настоящата и изграждане на нова жп инфраструктура; удължаване на пероните на гарите, за да могат да се приемат по-дълги жп състави; изграждане на нови захранващи електростанции и реконструкция на старите; подмяна на сигнализацията; увеличаване броя на гарите по маршрута (до 100).

Обявен е и конкурс за ново поколение подвижен електро-

состав, който да обслужва трасето. От него се изисква висока надеждност, голям пътнически капацитет, нисък разход на енергия, слаба шумност, възможност за бързо ускорение и намаляване на скоростта, значителна степен на автоматизация на апаратурата и високо ниво на комфорт на пасажерите. Допълнителни условия, поставени към компаниите-кандидати за контракта, са също така да изградят депа за поддържане и съхранение на техниката и да финансират производството на влаковете. Впоследствие те могат да си възвърнат инвестицията чрез приходите от дългосрочното наемане на този флот и таксите за обслужването му, които ще постъпват от жп операторите, обслужващи линията.

Първоначално е планирано договърът за електричките да се сключи през лятото на 2009 г., а те да влязат в експлоатация в периода 2012 - 2015 г. Възлагането на поръчката обаче е забавено от общите избори в кралството през 2010 г. и последвалия преглед на разходите на новото правителство. Заради спада в икономиката на кралството програмата търпи известни съкращения. Първите й два етапа приключват до Олимпиадата в Лондон през 2012 г. Последният е започнат след края на игрите и трябва да бъде финализиран до лятото на 2018 г.

В конкурсната надпревара за влаковата поръчка между Siemens Mobility, Alstom, Bombardier и Hitachi, на 16 юни 2011 британското транспортно министерство определя за победител германския концерн. Така той печели контракт на стойност 1,6 млн. фунта стерлинги (1,8 млрд. евро) за доставката на 1140 единици моторен и прикачен подвижен състав за Thameslink. Договорът предвижда с тях да се сформират 115 броя 8- и 12-вагонни (съответно по 60 и 55 единици) от модерните климатизирани мотриси Desiro City (Class 700). Производството ще се извършва в Германия (в завода на Siemens в Крефелд), но много от компонентите за новите влакове, ще се изработват във



Проектът за модернизация на линията Thameslink е сред най-големите, свързани с жп инфраструктурата на Острова

Великобритания.

Модерните състави са специално проектирани за британските условия на базата на серийните композиции Desiro. Ала в сравнение с тях ползват с 50 на сто по-малко енергия, имат много по-ниска степен на износване и значително повишена техническа надеждност. Отличават се и с усъвършенстван дизайн на пътническия салон, както и с подчертан акцент върху комфорта. Броят на пасажерските седалки и разстоянието между тях може да се променя в зависимост от пътниците, които ги ползват в района, където се движат. При необходимост е възможно обособяване на зони за превоз на велосипеди и за инвалидни колички или да бъде увеличена площта за правостоящите. Системите за отопление, вентилация и охлаждане са с датчици, измерващи нивото на въглеродния двуокис и автоматично регулират подаването на свежия въздух, в зависимост от броя пътници във всеки вагон.

При създаването на конструктивната платформа на новите влакове е използвана концепцията Single Car, в съответствие с която цялото тягово оборудване

е съсредоточено в един вагон. Моторните вагони са снабдени с идентично оборудване и могат да се използват и като главни, и като промеждутъчни.

В Desiro City (Class 700) системите за енергозахранване са с прав и променлив ток и развиват максимална скорост 160 км/ч. Дължината им в 8-вагонната конфигурация е 162 м, а в 12-вагонната – 243 м. Широчината е 2,8 м, а вагоните са изработени от алуминиеви сплави и имат усъвършенствана конструкция на талигите, благодарение на което теглото им е с 25 процента по-малко от това на останалите серийни влакове Desiro, използвани във Обединеното кралство. Така общата маса на по-късите композиции достига 278 тона, а на по-дългите – 410 тона. Те могат да превозват до 1750 пътници.

Уви, не



Пълномасшабен модел на новата електрическа композиция бе представен преди няколко седмици в Лондон от британските транспортни власти



В момента по мрежата Thameslink пътуват 319 електрички, произведени през 80-те и 90-те години на XX век

минава без драми. Конкурсът е оспорен от канадския концерн Bombardier Transportation. Оттам обявяват, че ако решението не бъде ревиизирано, компанията ще се принуди да съкрати около 1400 работници от завода си в британския град Дерби, поради липсата на поръчки.

Сключването на договор с германския концерн бе остро разкритикувано и от профсъюзите, както и от част от депутатите в парламента на Великобритания. Те обявиха, че за да защитят ра-

ствата за комплектоване и заради поемането на дългосрочната им техническа поддръжка. Всичко това бе съобразено и с предупреждението на Националната одиторска служба на страната, че ако закупуването на влаковете се протача още, цялата програма може да претърпи крах.

Първите Desiro City (Class 700) трябва да влязат в експлоатация през 2016 г., а последните композиции ще бъдат завършени до края на 2018 г. Доставката им ще позволи сега опериращите по Thameslink влакове клас 377 и 319 да бъдат прехвърлени по други маршрути. Едни от тях са неотдавна електрифицираните линии, западно от Лондон и в Северозападна Англия.

Осъществяването на проекта за модернизация на мрежата Thameslink ще доведе до увеличаване честотата на пътуванията и на броя на вагоните в съставите. Новите композиции ще предоставят 14 500 допълнителни пътнически места в пиковите моменти от деня.

Ивайло ПАШОВ



Siemens е инвестирал около 50 млн. евро в разработката и дизайна на Desiro City (Class 700)

БЛАГОВЕЩЕНИЕ

На 25 март се празнува един от най-хубавите православни празници Благовещение. Преданието разказва как небето се отворило и при Дева Мария слязъл Божият ангел-вестител Гавраил и ѝ съобщил, че ще роди Божи син.

Благовещение се празнува девет месеца преди Рождество, от където се поставя началото на нашето спасение. Празникът е известен още като „половин Великден“. Камбаните на църквата известяват зачатие, а хората възкликват „Радвай се благодатна, Господ е с тебе!“.

Старите хора казват, че пролетта идва на Благовец, когато долитат лястовиците и закукат кукувиците. Облича се нова дреха и на празничната трапеза се слага риба, обредна питка, мед и лучник. Бабите казват, че дойде ли Благовец, хората се хващат за зелено. Приготвя се супа от прясна коприва и в средата на трапезата се нареждат зеленчуци.

Гадае се по деня, каквото правиш и както премине той, такава ще е цялата година. Хубаво е да носиш пара в джоба си. Вярва се, че ако те закука кукувица, за да имаш берекет, трябва да



се хванеш за паричка. Който види летящ щъркел, ще е благоден през цялата година.

На този ден не е хубаво да се спи до късно, за да не те закука кукувица в леглото и да се разболееш. Жените премитат къщата и палат сметта, като по този начин изгарят всичко лошо. На този ден се отделя особено внимание на змиите. В народните обичаи и вярвания змията е обичано същество – тя е умно и мъдро животно, но същевременно и избягвано, защото вещае смърт. Предпазва от болести и изцелява болните. На Благовец се вярва, че на който змия

му пролази дрехата, ще добие големи богатства, както и ако е болен ще оздравее.

25 март е благ ден, в който човек не чувства болка и раните заздравяват. На малките деца пробиват ушите и се бележат животните. Жените копаят градината, а мъжете пускат пчелите от кошерите.

На Благовещение имен ден празнуват хората с имена: Блавест, Блавеста, Благой, Блага, Благо, Евелина, Евангелина, Гавраил, Габриела и др.

За сияйно и свежо лице



Пет лесни за изпълнение стъпки ще направят кожата ви сияйна и ще изглеждате по-млади с години, твърдят френски диетолози. Всяка стъпка включва вкусни и полезни продукти, които могат да бъдат използвани поне веднъж в седмицата.

Яжте поне веднъж седмично ударна доза лимони и киви, за да изхвърли организъмът ви токсините. Това значително ще подобри цвета на лицето ви и то ще засияе. Колкото по-малко токсини има в тялото ви, толкова по-чисто ще е лицето ви.

Лимоните оказват благотворно въздействие на организма ни чрез влиянието им върху бъбреците и черния дроб. Кивито има същите свойства. Една чаша резенчета киви съдържа повече витамин С от същото количество портокали. А според диетолозите витамин С подобрява тената на кожата и се бори с бръчките.

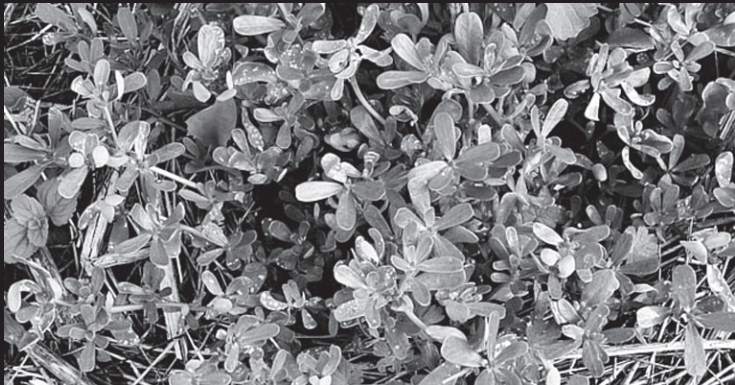
Джинджифилът ще помогне на тези, които имат подпухнала кожа на лицето и леко червеникав оттенък. Той не е подходящ само за чай, но е идеален и за салати, ястия и освен всичко друго е отлично противовъзпалително средство. Салата с пресен джинджифил, джинджифил на прах, добавен в ястието или чай от ароматната подправка ще помогнат на тялото ви да се избави от различни възпаления. Това значително ще намали червеността на кожата и подпухналостта.

Елдата, макар и не сред най-популярните зърнени култури у нас, е много полезна. Тя има мощни антивъзрастови качества. Съдържа голямо количество ненаситени мастни киселини, същите, каквито са донесли славата на зехтина. Те са един от най-важните компоненти за поддържане на младостта и здравето на кожата. Освен това елдата е богата на флавоноиди рутин, който помага на колагена да се запази еластичен.

Папаята ще накара лицето ви да изглежда като след десетчасов сън. Тя е богата на каротин, витамин С и цял комплекс флавоноиди. Тази уникална комбинация прави тената на лицето невероятна, бори се с бръчките и с други неприятни възрастови изменения.

Ако искате да обновите кожата си, трябва да добавяте в закуската си пшенични зародиши. Те съдържат витамини В и Е и правят истински чудеса. Зародишите на пшеницата помагат на обновяването на клетките на тялото и особено на клетките на кожата. С тяхна помощ лицето ви ще е младо и сияйно.

ТУЧЕНИЦА



Виждали ли сте растение с яркозелени, месести листа и червени, разклонени стъбла във вашата градина? Ако все още се чудите, нека ви загатнем, че най-вероятно сте го забелязвали измежду зеленчуците, но сте го отскубвали като непотребен плевел. Кичестата трева, която цъфти с нежни жълти цветчета, всъщност е много полезна билка-зеленчук, а съдържанието ѝ на витамини и минерали е превъзходно. Това растение е тученица, известна и като тлъстига.

Тученицата произхожда от индийския субконтинент, но се среща почти по всички географски ширини. За съжаление, славата му на плевел се разпростира надлъж и нашир, но все пак има места, където ценят неговите качества. По Средиземноморието, в някои европейски и азиатски държави, тученицата се консумира като листен зеленчук или има приложение като подправка.

Листата на растението са богати на витамини А и В, а по отношение на съдържанието на витамин С тученицата превъзхожда 7-8 пъти цитрусовите плодове. Освен това, „билката на дълголетие“ съдържа омега-3 мастни киселини повече от всеки друг зеленчук и е богата на каротин. Листата са с богато съдържание на калий, калций, магнезий, желязо и манган.

Според фитотерапевтите, тученицата може да се използва за прочистване на кръвта, намаляване на високото кръвно налягане и регулиране на кръвната захар. Тя повлиява благоприятно при артрит, кашлица и леки изгаряния, а също така има и диуретично действие.

Билката-чудо е способна да помогне за изграждане на силна имунна система, но за целта е добре да се консумира в свежо състояние. В някои европейски страни листа от тученица се продават по пазарите, заедно с марулите, спанака и другите листни зеленчуци. Предимствата на билката са, че е богата на фибри и е нискокалорична. Съдържа антиоксидантите бетацианин и бетаксантин. Високото съдържание на магнезий спомага тученицата, повече от всяко друго листно растение, да има укрепващо сърдечния мускул действие и да спомага за превенция на аритмията.

Фитотерапевтите изтъкват и противовъзпалителните ѝ свойства, както и способностите ѝ да „смазва“ чревата и да регулира обмяната на веществата. Препоръчва се при диабет, зачервени и сухи очи, гъбични инфекции, кисти, абцеси, хемороиди, цистит, простатит, затлъстяване и висок холестерол.

Най-добре е билката да се консумира в свежо състояние като добавка към пролетни и летни салати – самостоятелно или заедно с марули, краставици и домати, подправени със зехтин, магданоз, копър и пипер. Използват се стъблата и листата, които имат леко кисел вкус. От пресните листа може да се направи и сок от зеленолистни – витаминозна бомба в чаша.

Кулинарните приложения на тученицата са много. Освен за салата, зеленчукът може да се използва за приготвянето на супи (вместо спанак, лапад или коприва), като плънка за баници и пелмени, за таратор, ризото или зеленчуци на пара.

РАЗЯДКА С ТУЧЕНИЦА

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

листа и крехки стъбла от тученица
извара
чесън
сол
черен пипер



НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Листата и стъблата на тученицата се пасират, заедно с чесъна, след което се овкусяват с черния пипер и солта.

БЛИЗО 5000 ДРЕВНИ РИСУНКИ бяха открити в Мексико

Археолози откриха близо 5000 пещерни рисунки в 11 различни части на Мексико, които вероятно са дело на древни ловци-събирачи. По-интересното е, че досега въпросните области са смятани за необитавани от древни цивилизации, споделя BBC.

Откритието е направено в североизточния регион на Бургос, град в мексиканския щат Тамаулипас, лежащ на планинската верига Сан Карлос. Археоложката Марта Гарсиа Санчез, работеща в Мексиканския национален институт по история и антропология, наскоро представя находките по време на „Historic Archaeology meeting“ в Мексиканския национален исторически музей.

Рисунките, които са 4926 на брой, са предимно в червен, жълт, черен и бял цвят. Изобразяват както човешки фигури, животни и насекоми, така и небесни картини и абстрактни сцени. В едно от изображенията антроположката разпознава „атлатл“, древно праиспанско ловно оръжие, наподобяващо стрела или копие. Находките ни предоставят уни-



кален поглед назад в праиспанските култура и бит, включително в рибарството, лова и събирането на плячката. Други картини са с религиозно и астрономическо значение.

В една от пещерите са открити повече от 1550 рисунки. За направата им са използвани органични багрила и минерали. Археолозите, заха-нали се с химичен анализ за разбиване на компонентите на

боите и съответно датиране на находките, остават без конкретни времеви рамки. След всички изследвания предлагат 6000 година пр.н.е. като приблизителна.

Кои са тези хора и какво им се е случило, питат се учените. Има препратки към древни местни групи, които са бягали от испанските нашественици и са се крили в планината Сан Карлос в продължение на повече от 200 години. Науката няма официално название за тях, както и не знае нищо за езика, религията и културата им. Тези невероятни древни находки са с огромно археологическо значение.

ПЪРВОТО „СЕЛФИ“ Е ОЩЕ ПРЕЗ 1839 г.

През 2013 г. думата „селфи“ (selfie) бе избрана за дума на годината от издателите на авторитетните речници на английския език на Оксфордския университет. Тя означава „снимка, която някой си е направил сам със смартфон или с уебкамера и я е разпространил в социалните мрежи.“

Оказва се, че първият документиран автопортрет с камера, е направен още през 1839 г. от химика и металург Робърт Корнелиус. Това е и един от най-ранните фотопортрети, съобщава британският вестник „Мирър“.

Нещо повече – според Биб-

лиотеката на конгреса това изображение е и най-ранният запазен американски портрет. Корнелиус е позирал в градината на магазина за осветителни тела на родителите си. Приложеният в случая фотографски процес се нарича дагеротипия. Той използва камера obscura, за да проектира светлината върху медна плоча с тънко сребърно покритие.

Преди експонирането на плочата в камерата тя се обработва с изпарения от йодни кристали, за да стане чувствителна към светлината. След експонирането живачни пари проявяват



изображението, което след това се фиксира в разтвор на натриев хлорид или натриев тиосулфат.

Въпреки, че днес Корнелиус се възприема за пионер във фотографията, той се занимава предимно с газ и осветление (семеиният бизнес). През идните години получава патент за различни устройства. Едно от тях например позволява използването на евтини животински мазнини като гориво в лампите.

Да живееш в обществена тоалетна за 190 000 паунда?

„Миризливицката“, но много оригинална идея хрумнала на 56-годишния Ник Уилан.

Обществената тоалетна, която се намирала на брега в град Шерингам, Норфолк, привлекла вниманието на мъжа. В нея той видял потенциал да се превърне в уютна къщичка на самия бряг и решил да я купи като подарък за жена си по повод годишнина от сватбата им.

Ник купил обществената тоалетна на цена от 104 000 паунда, след което инвестирал още 84 000 паунда и три години труд, за да я превърне в луксозна спретната къщурка за почивните дни.

Ник, който е баща на три деца е успял да пригоди две спални, баня, кухня и всекидневна, която



гледа към плажа. „Жена ми Сю ме мислеше за луд, когато купих имота, но сега е много щастлива с новата ни къщичка. Много хора искат да я вземат под наем“, коментира Ник.

55-годишната му съпруга Сю казва, че дори не са били погледнали какво има вътре когато я купували, но сега я обожава.

ДУБАЙ СТРОИ УМЕН ГРАД ЗА 160 ХИЛЯДИ ЩАСТЛИВЦИ

В Обединените арабски емирства (ОАЕ) ще бъде построен „умен“ град, който на 100 процента ще произвежда собствената си енергия и други ресурси. Новината бе съобщена от Arabian Business.



Проектът ще бъде реализиран край селището Ал Авир в Дубай. Покривите на всички сгради в умния град ще бъдат оборудвани със слънчеви панели с общ капацитет от 200 мегавата. Освен това градът ще може да преработва над 40 хиляди куб.м. вода. Той трябва да бъде и много красив, като ще има формата на пустинно цвете, околнено от зелена ивица.

Площта на града, в който ще могат да живеят 160 хил. души, ще бъде повече от 5660 хектара. Изпълнителите на проекта обещаваат той да бъде напълно завършен до 2020 г. Колко обаче ще струва всичко това, не се съобщава.

Премиерът на ОАЕ и дубайски шейх Мохамед бин Рашид ал-Моктум е одобрил и друг новаторски проект в градоустройството – въвеждането на QR кодове, които ще заменят традиционната система на наименоуване на улиците и сградите. Така въоръжените със смарт устройства граждани и гости ще научават цялата информация за мястото, където се намират.

ХОТЕЛ РИЦ-КАРЛТЪН С ДЕСЕРТ С ЛОГОТО НА ХОТЕЛА

Хотел Риц-Карлтън създаде десерт с логото на хотела. Десертът ще се превърне в символ на марката по целия свят.



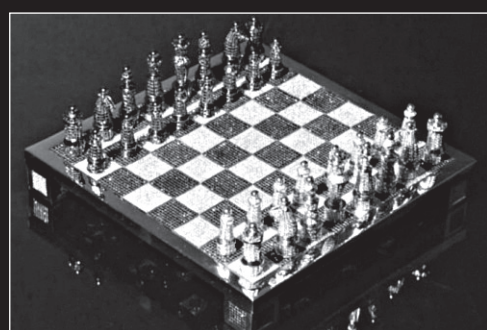
След обявяването на конкурса във веригата хотели, 22-ма сладкари са създали различни десерти. Всеки десерт трябва да представя наследството на марката. Печелившата рецепта е за 3-пластова торта с тъмен шоколад и цитрусови нотки. Десертът може да бъде поръчан в 85 хотела по целия свят.

Не е странно, че луксозните хотели съблазняват гостите си със сладкиши и десерти. Хотел Renaissance Paris Vendome във Франция обедини силите си с Mauboussin, за да създаде шоколадов десерт с касис и пралина. Десертът е вдъхновен от пръстена с подпис L'oeuvre Noire.

Хотел Mandarin Oriental в Хонконг заедно с дизайнера Джими Чу миналата пролет предложиха изключително чаено меню. В него са включени нежни сладкарски изделия и обувки, които се ядат. Менюто е вдъхновено от колекция пролет/лято 2013 на марката.

ШАХ ОТ ЗЛАТО И ДИАМАНТИ

Световноизвестният експерт за бижута Бернар Макуин представи дизайн на скъп сет за шах, като го нарече „Royal Diamond Chess“. Комбиниран от бижута и художествена стойност този комплект е сред най-скъпите в света.



Под ръководството на Макуин 30 творци изразходваха 4500 часа в изработването на шаха. За ръчно изработения комплект бяха използвани над 1100 гр. 14-каратово бяло злато и близо 10 000 черни и бели диаманти и общата стойност възлиза на 500 000 щатски долара.

ПЪТЕШЕСТВИЕ СЪС „СИНИЯ ВЛАК”

Луксозната лична жп композиция на бившия югославски лидер възобновява туристическите си рейсове

(Продължение от бр. 10)

От първото си пътуване през 1946 г. до края на своята служба при маршал Йосип Броз Тито „Синият влак” изминава над 600 000 км. След смъртта на бившия юголидер през 1980 г. той е изоставен за четвърт век в едно от депата на сръбските железници. В този период има данни, че е ползван само веднъж (преди 15 години) от тогавашния югославски министър на отбраната. Едва в началото на новото хилядолетие съседите решават да го реставрират и да го предоставят за туристически цели.

През 2004 г. композицията е превърната във влак-музей, а от следващата година Zeleznice Srbije започват да го отдават под наем на жп компании или бизнес групи за конференции и корпоративни забавления. Пътуванията обаче са само едноместни и се осъществяват в рамките на Сърбия. Възраждането на интереса към историята на Югославия довежда до възникването на проекта за туристически рейсове между Белград и град Бар на адриатическото крайбрежие на Черна гора. За първи път те са реализирани през миналата година благодарение на установеното партньорство между сръбските железници и черногорския туроператор Explore Montenegro.

Тогава по този маршрут бяха осъществени няколко пътувания с луксозната композиция на Тито. В тях участваха 215 туристи от Обединеното кралство. Пътешествията обаче бяха комбинирани с четиридневна почивка в черногорския курорт Котор и с обиколка на Белград. Удоволствието струваше на участниците по 899 паунда.

Тази година едноместните воаяжи със „Синия влак” от сръбската столица и адриатическия черногорски курорт (маршрутът е дълъг 476 км) ще са значително по-изгодни. Всеки от туровете ще излиза на участниците в него по 300 евро.

Рейсове ще започват в 9 часа сутринта и ще продължават по 11 часа. По време на пътуването пасажерите ще могат да се

наслаждават както на ретро лукса, който предлага личната композиция на Тито, така и на живописните пейзажи по пътя. Той преминава през такива популярни за туристите места като красивото Скадарско езеро, каньоните Морача и Тара, железопътния виадукт Мала Риека и платото Златибор. Гидове-екскурзоводи ще запознават пътниците с интересни моменти от историята на бившата Югославия (с акцент върху миналото на Сърбия и Черна гора), с любопитната „биография” на специалния влак и неговото място в живота на Тито. В програмата и цената на воаяжа влизат сутрешно кафе с лека закуска и обяд по четиристепенно меню. Туристите ще имат възможност да дегустират типични блюда от балканската кухня, подбрани вина и ракии. Храната ще се приготвя от шеф готвач в кухнята на „Синия влак” и ще се сервира в облицованата в скъпо дърво вагон-ресторант.

В петте тазгодишни жп тура с личния влак на покойния югославски лидер ще имат възможност да участват ограничен брой туристи. Основният контингент ще са туристи от Великобритания. Досега заявки за пътешествието са подали около 300 британци. Останалите, резервирали места си в Plavi voz, са от Италия и Русия. Болшинството екскурзианти са поклонници на жп транспорта. Други са работили в бивша Югославия и искат да видят какво се е променило с годините. Останалите имат желание да опознаят историята на някогашната СФРЮ.

По предварителни оценки от петте рейса на „Синия влак” сръбските железници ще имат печалба между 40 000 и 50 000 евро. Очаква се занапред бройката на туристическите пътувания с композицията на емблематичния юголидер да нараства, като се има предвид значителния интерес към тях, който вече се наблюдава. Специалистите отбелязват, че е налице поредния успешен комшийски пример как от миналото може да се развива жп туризъм и да се правят добри пари.

Ивайло ПАШОВ



Маршрутът на „Синия влак” на Тито минава през много живописни райони в Сърбия и Черна гора



Във влака има бар



По време на пътуванията туристите могат да се наслаждават на ретро комфорта, на който се е радвал и бившия юголидер



... и малка зала за игра на карти



В цената на тура влиза обяд с традиционни балкански блюда и дегустация на отбрани вина и ракии



Гостите на Plavi voz ще се радват на висококачествено обслужване

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: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
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.