



ОЩЕ ДВА МОСТА

НАД ДУНАВ



Меморандум за проучване и изграждането им при Никопол – Турну Мъгуреле и Силистра – Кълъраш беше подписан в Букурещ

Според подписания в Букурещ Меморандум за разбирателство от министър Николина Ангелкова и зам. министър-председателят и министър на регионалното развитие и публичната администрация на Румъния Ливиу Драгнеа стартират проучвания за изграждане на нови мостове съоръжения над река Дунав. На тържествената церемония присъства и румънският премиер Виктор Понта.

До края на следващата седми-

ца ще бъде определен съставът на смесената българо-румънска работна група, която ще започне подготовка на двата проекта за изграждане на мостове при Никопол – Турну Мъгуреле и Силистра – Кълъраш. „Основна задача на работната група е да определи конкретни стъпки и срокове за подготовка на проектите – от първата фаза до конкретната дата за започване на строителството“, каза министър Ангелкова. Меморандумът ще постави основата не

само на този общ проект, но и ще създаде условия за подобряване на икономическия климат в Северна България, коментира още тя. По думите ѝ двата моста ще подобрят връзката между Северна България и Южна Румъния и ще стимулират привличането на инвестиции в региона. Вицепремиерът Ливиу Драгнеа допълни, че тези инфраструктурни обекти трябва да осигурят по-добро бъдеще на хората, като им осигурят повече възможности за бизнес и

предприемачество.

Според Ангелкова бързината, с която бе подготвен и подписан общият документ показва волята и ангажираността на двете правителства за ускоряване на процеса. „Имаме подкрепата на местната власт от българска и румънска страна, а присъствието на премиера Виктор Понта на днешната церемония е ясен знак за задълбочаване на сътрудничеството между България и Румъния, не само по конкретния

проект, но и за всички останали, по които работим съвместно“, допълни българският министър.

Предварителната подготовка включва предпроектните проучвания, ОВОС, както и анализ на потенциалните ползи от изграждането на всяко от съоръженията. Предвижда се финансирането на тези дейности да се осигури от програмата за трансгранично сътрудничество (ТГС) – България - Румъния 2014 - 2020 г. След това ще бъдат търсени източници за инвестиции в същинското строителство, но на този етап най-вероятно е обектите да станат факт чрез публично-частно партньорство.

В рамките на еднодневното си посещение министър Николина Ангелкова се срещна и с румънския си колега Йоан Рус. Те се договориха в най-кратки срокове да се проведе първата среща на работната група за подготовката на проекта за двата моста. „Меморандумът поставя началото на конкретните действия за осъществяването им и трябва да направим всичко възможно за ускоряване на процеса“, каза българският министър. Николина Ангелкова и Йоан Рус се обединиха около мнението, че двете страни трябва да работят в тясно сътрудничество и координация при подготовката на инфраструктурните транспортни проекти по Механизма за свързана Европа.

По-късно министър Ангелкова се срещна и с румънския министър по еврофондовете Еуджен Теодорович, за да обсъдят съвместната работа, свързана с подготовката и изпълнението на проекти с европейско финансиране на територията на двете страни.

КОНСТРУКТИВНИЯТ ДИАЛОГ ГАРАНТИРА ПРЕДПРИЕТИТЕ МЕРКИ В СЕКТОРА

През последните две седмици наблюдавам значително подобряване в координацията между двете железопътни компании и вярвам, че това ще продължи и напред, коментира министър Ангелкова по време на срещата в петък, свързана с безопасността в сектора. За да бъде отгук нататък по-резултатна работата, свързана с нея се създава Консултативен съвет по безопасност към министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, в който са включени синдикалните организации и ръко-

водствата на двете жп дружества. Целта му е да извършва постоянен мониторинг и контрол на изпълнението на представените незабавни, средносрочни и дългосрочни мерки за подобряване условията на труд и повишаване безопасността на железопътния транспорт. Идеята е да се гарантира последователност в прилагането им от ръководствата и служителите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НЮКИ. Всеки месец пред Съвета ще се отчетат изпълнението и резултатите от предприетите мерки в двете дружества. В него

ще бъдат поканени да се включат и представители на частните железопътни превозвачи. Първото заседание на Консултативния съвет ще се проведе следващия месец. Около тези решения се обединиха всички участници в срещата.

Синдикалните организации одобриха всички предложени мерки за подобряване условията на труд в сектора, повишаване на безопасността, както и конкретните графици за ефективно обучение на експлоатационния персонал в железниците. Те

бяха категорични, че мерките са едно добро начало и че оценяват усилията, положени от двете компании. Министър Ангелкова подчерта, че ще продължи да разчита на конструктивния диалог със социалните партньори и че в тяхно лице вижда гаранция мерките наистина да се осъществят. Според нея са необходими последователност, конкретни стъпки и разумна отговорност при следване на стратегията за оздравяване на държавния железопътен превозвач. Защото тя е непосредствено свързана с постигането на постоян-

нен синхрон в действията на двете държавни жп фирми, които са в пряка експлоатационна зависимост една от друга. Паралелно с това е много важно да се спазват договореностите и изискванията по нормативните документи от всички страни – ръководствата, служителите и работниците, а когато се налага, за несвършена работа, да се търси съответната отговорност, добави още Николина Ангелкова.

Тя информира участниците в срещата, че в момента се обсъжда възможността в следващия програмен период на ОП „Човешки ресурси“ жп компаниите да кандидатстват по проекти за

HEATHROW EXPRESS ПРОМЕНИ ЦЕНОВАТА СИ ПОЛИТИКА



Най-скъпата железница в света – Heathrow Express – за първи път в своята история намали цените на билетите. Билетите за влаковете, обслужващи железопътната линия, която свързва центъра на Лондон (гара „Паддингтън“) и летище „Хийтроу“, вече могат да бъдат закупени с 25 процента намаление.

За да се възползват от „пътниката“ цена пътниците трябва да ги заявят онлайн седмица

преди пътуването. В този случай стойността на еднопосочния билет с Heathrow Express се намалява с 6 британски лири, а на двупосочния – с 5. Без по-ранно закупуване превозните документи се продават на досегашните цени: 21 лири за пътуване в една посока и 34 лири за двете посоки. Времетраенето в едно направление продължава 15 минути.

Друго нововъведение, което засяга лондонската железница

до летището е, че от 23 октомври пътниците й вече имат възможност да заплащат билетите си не само в британска валута, а и в долари и в евро. Новата услуга е достъпна през интернет страницата на Heathrow Express, мобилните сайтове и при търговските партньори на лондонското летище. Тя позволява да се избегнат таксите при обмяната на валутата и пести време на пасажерите.

НОВА СКОРОСТНА ЖП МАГИСТРАЛА ЩЕ СВЪРЖЕ МОСКВА И ПЕКИН



Правителствата на Русия и Китай подписаха меморандум за разработка на проект за високо-скоростен транспортен коридор между Москва и Пекин. Предвижда се бъдещото транснационално жп трасе да има дължина около 7 000 км и да позволява движение на влаковете със скорост до 350

км/ч. Неговото изграждане се оценява на 245 млрд. долара, а първият участък се планира да бъде завършен през 2020 г.

Новата железопътна магистрала ще преминава през Хабаровск, Улан Батор (Монголия), Иркутск, Астана (Казахстан) и Екатеринбург. Очаква се с появата

й времето за пътуване между руската и китайската столица да се съкрати три пъти – от 6 на 2 денонощия.

В момента влаковете Москва – Пекин пътуват по откритата преди повече от 100 години Транссибирска жп линия. Те се движат по маршрута два пъти седмично.

ТОВАРНИ ЛОКОМОТИВИ EVOLUTION ЗА БРАЗИЛИЯ

GE Transportation Brazil – бразилското подразделение на американския машиностроителен гигант General Electric – получи поръчка за производство на серия от 7 товарни дизелови локомотива от новия тип ES43Bbi Evolution. Осемосните машини са специално разработени за жп пазара в латиноамериканската държава. Те имат по-икономичен и екологичен двигател, както и индивидуален контрол на осите. Това е първата им заявка.

Серията е заявена от бразилския производител на хартия Klabin. Локомотивната техника

ще бъде използвана в състави, които ще превозват продукцията му от новия целулозен завод, изграждан в порт Паранагуа (щата Парана). Цената на контракта не се оповестява.

Всички локомотиви ще бъдат сглобени в Минас Жерайс. От GE Transportation Brazil твърдят, че не по-малко от 60 на сто от частите за тях ще се произведат от местната промишленост. Останалите, комплектовани ще



се доставят от САЩ.

Първите ES43Bbi Evolution е планирано да бъдат произведени през второто тримесечие на следващата година. Цялата партия се очаква да влезе в експлоатация през 2016 г.

Препоръчват реконструкция за линията Кируна – Нарвик

Рудовозната железопътна линия Кируна – Нарвик трябва да бъде реконструирана, за да поеме увеличаващите се обеми на товарните превози. Това препоръчва изследване, съвместно извършено от инфраструктурните жп компании на Норвегия (Jernbaneverket) и Швеция (Trafikverket).



То е осъществено, защото специалистите прогнозираят, че до 2020 г. търсенето на руда в Швеция и Финландия ще изисква увеличаване на товарните рудовозни влакове по трасето от 20 до 44 състава на денонощие. Броят на обикновените товарни влакове, които оперират по трасето на всеки 24 часа също ще нарасне – от 8 до 12 – 26 единици, а на пътническите – ще се удвои от 6 на 12. Това прави изграждането на второ жп платно по жп линията необходимо и икономически оправдано. Провежданата досега политика на строителство на нови обходни жп линии вече не отговаря на изискванията на пазара.

Предложени са няколко варианта за финансиране и управление на проекта – чрез преки субсидии в рамките на споразумение между правителствата на Норвегия и Швеция, чрез създаване на съвместна фирма или частно-държавно партньорство, както и чрез реорганизация на дружествата Ofotbanen и Malmbanan, които в момента експлоатират линията, в инфраструктурна компания, явяваща се тяхна съвместна собственост.

Според експертите реконструкцията на трасето трябва да се провежда на етапи, по отделните му участъци, за да могат веднага да се получават отзиви за извършените дейности.

В Прага ще строят четвърта метро линия

Чешката столица ще се сдобие с нова, четвърта метро линия. Нейното изграждане е планирано да започне през 2017 г. Очаква се стойността й да достигне около 2,18 млрд. евро.

Трасето, известно като „Синьото“ (или „D“) ще е с дължина малко над 10 км. То ще облекчи достъпа до няколко района на града – Кръч, Лготка, Либуше, Нови Двори и Писнице и ще намали натовареността на основната и най-стара „червена“ метро линия („С“), която пресича столицата.

Първоначално се предвижда да бъде построен участък, който ще прави връзка с „червеното“ направление. В проекта е заложено линии С и D да се събират при съществуващата метростанция Paňkrác и оттам пътниците ще могат да се прекачат. Стойността на този участък трябва да достигне до около 1,14 млрд. евро. Неговото откриване е планирано през 2022 г.

Властите на Прага възнамеряват да реализират проекта както със средства от държавния бюджет, така и с финанси от фондовете на Европейския съюз. Те разчитат на помощ от Брюксел в размер на 254 – 290 млн. евро. Съществува и вариант за привличане на частни инвестиции, но от местния парламент засега се въздържат от прилагането му.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



СЪОБЩЕНИЕ

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД в качеството си на възложител на основание чл. 101б, ал. 3 от ЗОП съобщава, че на портала за обществени поръчки и в профила на купувача са публикувани две покани за избор на изпълнител по реда на Глава VIII „а“ за възлагане на обществени поръчки чрез публична покана.

Едната е с предмет: „Доставка на работни обувки половинки за нуждите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД“. Срокът за получаване на офертите е 31.10.2014 г. до 16:30 ч., а отварянето им е на 03.11.2014 г. от 14:00 ч. в сградата на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД на адрес: гр.София - 1080, ул. „Иван Вазов“ №3.

Предметът на другата обществена поръчка е „Доставка на костюм, студо и водозащитен /грейка/, за нуждите на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД“. Срокът за получаване на офертите е 07.11.2014 г. до 16:30 ч., а отварянето им е на 10.11.2014 г. от 14:00 ч. в сградата на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД на същия адрес.

КУЛИНАРНО ЖП ПИОНЕРСТВО ПО ИНДИЙСКИ

Една от негативните страни на индийските железници, наред с препълнените влакове, е лошата храна. В управлението им постъпват много жалби от пътници, разгневени от качеството на блюдата във влаковете. По данни на министерството на жп транспорта на Индия от общо 7 433 оплаквания, получени между януари 2010 и януари 2013 г., 2 613 са били кулинарни. Пасажерите са се жалвали от недобре приготвени и студени ястия, от високите цени на влаковото меню, както и от опаковките на закуските. Нещата обаче сега не са същите. Вкусното и здравословно хранене вече не са мираж, а реалност за жп пътниците и туристите в голямата азиатска страна. И „виновникът“ за това е един от тях...

Човекът, променил кулинарното статукво в индийските железници е 42-годишният (днес) Пушиндер Сингх. Дипломиран машинен и софтуерен инженер, който заради работата си години наред кръстосва страната с влакове - време, за което дълбоко се разочарова от влаковата кухня. Дотолкова, че накрая възмушенето му го подтиква да измисли решение на проблема, което днес носи полза на милиони пасажери.

В над 15-годишната си трудова кариера в областта на машинното инженерство (в т. ч. и като технически директор на 2 печеливши предприятия) и програмирането Сингх пътува доста и по света. От обиколките си (особено тези в САЩ) той осъзнава, че редица транспортни оператори са предпочитани от клиентите заради добрата храна, която предлагат. Така му хрумва идеята да започне да предлага нова услуга на пътниците на индийските железници. А именно, възможността да поръчват любими храни, които да им се носят директно във влака, с който пътуват. Те се доставят от куриери на някоя от следващите спирки по маршрута на състава.

Иновационната услуга получава благословията на Indian railways и е пусната под наименованието TravelKhana. Тя започва да функционира пробно в началото на 2012 г., като доставките на храни се правят само на гарите в 3,4-милионния индийски град Джайпур (столица на щата Раджастан). Тестовата експлоатация е организирана и изцяло спонсорирана от самия Сингх. Той инвестира в начинанието 36 500 долара лични средства и сключва контракти с няколко местни ресторанта, където се приготвят блюдата. Промотирането на услугата става чрез раздаване на брошури сред пътниците по жп спирките и специално създаден от програмиста сайт. Хилядите недоволни от храната, предлагана и без това в малкия брой вагон-ресторанти в индийските влакове, не пропускат да се възползват от нея и тя скоро се превръща в голям хит.

Успехът привлича крупния инвеститор Матео Чиаμπο, който подкрепя финансово усилията на Сингх. Двата стават партньори в създадената от индиеца компания Travelkhana. Това дава възможност на индийския предприемач да разгърне по-масово пионерството си. През октомври



Индийският предприемач Пушиндер Сингх



Лошо приготвената храна в индийските влакове е причина пасажерите да поръчват храни отвън

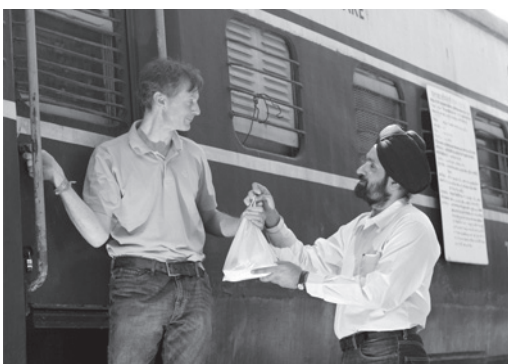
2012 г. софтуерният спец пуска в действие и разработен от него уеб портал (travelkhana.com). От този момент нататък използването от услугата става възможно по три начина.

Единият е чрез въпросния сайт, към който има препратка и в интернет страницата на индийските железници. За да извършва заявки чрез Travelkhana.com потребителят трябва да си направи регистрация и да създаде свой профил там. Има обаче и по-лесни и оперативни начини за това. Поръчки на ястия могат да се правят също така със SMS съобщение или посредством обаждане на единен телефонен номер. И в двата случая с пътника се свързва оператор от кол център. Клиентът му казва своето име, потвърждава номера на мобилния си телефон, избраните блюда, указва кой ресторант (от посочените в менюто) да сготви храната и посочва начина, по който ще плати. Заплащането може да се извърши както онлайн, така и при получаването на блюдата.

Менюто предлага голямо



Милиони клиенти на индийските железници вече могат да хапват любими храни по време на своето пътуване



Заявените храни се доставят на посочена от клиента гара по маршрута на влака

TRAIN FOOD SERVICE

ORDER YOUR FAVORITE FOOD WHILE YOU TRAVELING IN TRAIN

Just visit www.travelkhana.com
Or Call 08800-31-31-31

Избраните от пътниците блюда могат да се поръчват през електронния портал travelkhana.com, по телефон или с SMS



Поръчаните чрез услугата TravelKhana гозби са вкусни, разнообразни и грижливо опаковани

в страната.

Потенциалът за развитие на услугата е огромен. Индийските железници са с втората по големина жп мрежа в света с единно управление. Те имат 12 617 пътнически влака, които ежедневно превозват до 23 млн. души. Обслужват над 7 172 жп гари, пръснати по цялата 116 000 км индийска жп мрежа. Движението на тези композиции всеки ден е еквивалентно на движението на цялото население на Австралия.

Занапред Сингх възнамерява да разшири услугата, като позволи на пасажерите да поръчват и други необходими им по време на пътуванията им стоки и услуги. Например лекарства, таксите, които да ги вземат от гарите и т.н. Небивалият успех на кулинарното му жп пионерство вече му носи добри печалби. Ако доскоро ресторантите даваха на компанията му 15 - 20 процента комисионна от всяка извършена поръчка, занапред отчислението може да достигне и до 25 процента. А допълнителните средства ще улеснят разрастването на бизнеса.

Иновацията на Сингх повлияла благотворно и върху политиката на индийските железници. Неотдавна те обявиха, че предприемат редица инициативи, насочени към подобряване качеството и увеличаване на предлаганите услуги. Благодарение на повишените инвестиции в сектора започват реформи в ресторантorskото жп обслужване, както и модернизация на подвижния състав. Предвижда се и поява на електронни билети.

Ивайло ПАШОВ

ВИРТУАЛНА БИБЛИОТЕКА РАБОТИ ВЪВ ВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“

В продължение на 24 месеца във Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ се разработваше проект за „Развитие на електронни форми на дистанционно обучение и изграждане на „Виртуална библиотека“. Заключителната среща, на която бяха резюмирани основните цели и резултати след окончателното приключване на работата по него се проведе на 27 октомври. Тя привлече вниманието не само на академичната общност, но и на специалисти, чието професионално развитие е свързано с транспорта.

Ръководителят на проекта и ректор на ВТУ проф. д.т.н., инж.-мат. Петър Колев благодари на екипа и подчерта, че за изтеклите две години е постигнато много, като са извършени редица дейности, свързани с проекта, за да се развие и модернизира центъра за учене през целия живот. Финансиран безвъзмездно от Оперативна програма „Развитие на човешките ресурси“ 2007 – 2013 г., в размер на 530 994 лв., в него са се включили с научния си и практически потенциал 32-ма преподаватели и експерти. Всъщност основната цел, която вече е факт, е чрез развитието на електронните форми на дистанционно обучение да се стимулира в транспортния университет процесът на учене през целия живот, като възможност за усъвършенстване на професионалните умения и компетентности, без обаче човек да се откъсва от работа за продължително време.

На заключителната среща доц. Даниела Тодорова, зам.-ректор във ВТУ по научно-изследователската и международна дейност и експерт по финансовото управление и отчетност на проекта, чрез подробна презентация онагледява неговите специфични цели и дейности. Създаването на условия за развитие на електронните форми на дистанционно обучение, адаптирани към конкретните потребности на образованието, е била сред първите задачи още от самото начало, посочи доц. Тодорова. Тя подчерта, че това открива широки възможности за самостоятелно планиране и разработване на гъвкави учебни пътеки. Осигурява се и достъпна образователна среда, която позволява на хора, живеещи в отдалечени места, но желаещи да учат във ВТУ, безпроблемно да се включат в образователния процес. Виртуалното обучение е подходящо и за хората с увреждания, допълни проф. Петър Колев, обяснявайки, че проектът е създал всички условия да се изгради и развие Център за електронно обучение. През подготвителните му курсове вече са преминали 64 преподаватели и 1 234 студенти. Но работата в тази насока ще продължава, защото идеята е техният брой да се увеличава, тъй като те са тези, които ще предлагат новите електронни методи на образование. Напълно разработени са 17 електронни курса, като два от тях са за магистърските специалности



Успешно приключилният проект създава условия за развитие и на Център за електронно обучение

– „Икономика на транспортната фирма“ и „Икономика на малките и средни предприятия“.

В създадената виртуална библиотека с електронно хранилище се съхраняват над 25 000 страници дигитализиран фонд от учебни помагала и документи. На компютрите в нея е инсталиран програмен продукт „Автоматизирана библиотека“, която напълно заменя действащата досега автоматизирана система „СофтЛибро“. Извършена е настройка на новата автоматизирана библиотечна система с приложим софтуер. Паралелно е внедрена и електрон-

на система за администриране с документооборота във ВТУ, както и софтуер, адаптиран за електронното му управление. Това значително ще намали огромните количества хартия, изразходвани всяка година, както по време на приема на нови студенти, така и във всички останали рутинни дейности, обобщи доц. Тодорова.

По думите ѝ са разширени функционалните възможности на Moodle средата. Подготвени са две ръководства за работа с нея, предназначени за преподаватели и студенти. Те са предимно с практическа насоченост. Изгот-

вени са и 10 видео уроци, които онагледяват работата с Moodle платформата във ВТУ „Тодор Каблешков“. Там са представени онлайн електронните помагала, под формата на електронен курс, достъпен за студентите, информира проф. Колев. Те са публикувани и на интернет страницата на училището за дистанционно обучение. Всичко това ще улесни достъпа до учебните материали и ще скъси дистанцията между студенти и преподаватели, особено при задочното обучение, където непосредствените контакти са значително по-малко.



В железопътния сектор се полагат усилия за стабилизиране на БДЖ и постепенно реформиране на железницата, заяви министър Николина Ангелкова на научно-практическа конференция „Транспортът в променящия се свят – предизвикателства и решения“, проведена в София, в Университета за национално и световно стопанство. Преди това тя официално откри форума заедно с ректора на УНСС проф. д.ик.н. Стати Статов и ректора на Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ проф. д.т.н., инж.-мат. Петър Колев. Той бе организиран от катедра „Икономика на транспорта“ в УНСС и ВТУ, под патронажа на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Министър Ангелкова информира присъстващите, че заедно

с Главна дирекция „Конкурентоспособност“ на Европейската комисия се обсъжда да се използва инициативата „Джаспър“ за разработването на програма за съживяване на БДЖ, която да стане готова до края на 2015 г. Според нея това няма да бъде поредната стратегия, а конкретен план, съгласуван с европейските ни партньори и подкрепен от тях, за да се гарантира дългосрочност и приемственост. Още стана ясно, че Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г. се движи с добри темпове и няма опасност към края на 2014 г., заради неизпълнение да бъдат загубени средства. Договорен е целият наличен ресурс и са разплатени повече от 2,5 млрд. лв., което е над 63 процента от бюджета на програмата. Резултатът от всичко това е видим, като

ТРАНСПОРТЪТ И ПРОМЕНЯЩИЯТ СЕ СВЯТ

Стана дискуссионна тема на форума, организиран в УНСС

благодарение на ОП „Транспорт“ у нас са изградени 141 км нови автомагистрали, 30,8 км нови I клас пътища, над 13 км метро линии с 13 метро станции, рехабилитирани са 242 км жп линии.

Продължава работата по подготовка на новата ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Сред основните предизвикателства е приоритизирането на проектите, тъй като наличните средства са 1.9 млрд. евро, заедно с националното финансиране, а включените проекти в нея до месец юни тази година, възлизат на около 4 млрд. евро, информира министър Ангелкова. Основен приоритет е довършването на АМ „Струма“, но и включването в обхвата на програмата на цялата АМ „Хемус“. През последните години Северна България значително изостава в своето развитие от южната част на страната, а една от основните причини за това е недостатъчно добре развитата инфраструктура, посочи още тя и уточни, че първите преговори с Европейската комисия

са преминали в конструктивен тон, но остава още много работа, която трябва да бъде свършена, за да се защити националният интерес. По ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ се планира да бъде финансирано и проектирането на разширението на първия мост над река Дунав при Русе – Гюргево.

В дискусиите участваха представители на академичната общност, бизнеса и държавната администрация. Извеждайки предимствата на железопътния транспорт пред останалите видове, генералният директор на НК „Железопътна инфраструктура“ инж. Милчо Ламбрев наблегна на неговата екологичност и подчерта, че той се е утвърдил в Европа като най-евтин и щадящ околната среда, така че е необходимо да се развива приоритетно и в нашата страна. Беше цитирано, че при движението на пътнически дизелови влакове цената за намаляване на замърсяването на въздуха е 2.7 евро на тон километър, а за товарните – 2.3 евро на тон километър. За сравнение, при използването на

автомобилен транспорт разходите за отстраняване замърсяването на въздуха при движението на тежки камиони е 31 евро на тон километър, а при леки – 8.7 евро. По отношение на климатичните изменения, цифрите са не по-малко стряскащи. Пътническите електрически влакове не влияят на климата, а при движението на товарните изменения е едва 0.002 евро на тон километър. Срецу това, разходите за намаляване вредното въздействие от изменението на климата при автомобилния транспорт е 0.273 евро на тон километър за тежкотоварните автомобили и 0.192 евро на тон километър за леките автомобили, подчерта инж. Ламбрев.

С доклад в конференцията участва и зам.-изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Чавдар Трендафилов. Той анализира състоянието на националния железопътен превозвач, обективните затруднения и предизвикателствата, които стоят пред него в пътя му към оздравяване.

Розен Зарков, председател на Федерация на транспортните работници в КТ „Подкрепа“:

ОЧАКВАМЕ СТРАТЕГИЯ, ПРИЕТА ОТ ПОЛИТИЧЕСКИТЕ СИЛИ



- Г-н Зарков, как оценява вашият синдикат проблема с безопасността в железниците?

- Той не е от днес или вчера. Не бих приел и оправданието, че липсват пари. Най-важното е да се намерят средства, които да решат наболелите въпроси, свързани с тази тема, защото зад нея стои съхраняването на не един човешки живот. При една катастрофа с пътнически влак, случаят в Горни Лом би ни изглеждал твърде незначителен. Нека да не чакаме да стават трагедии и чак тогава да вземаме мерки. Затова трябва да се направи всичко, за да функционира тази радиовръзка с диспечерите и ръководителите-движение, за която от няколко седмици усилено се говори. Още повече, че преди години съществуваше, но после вкараха мобилните телефони и тя беше занемарена. Може би характерна национална черта е способността ни да зачеркваме с лека ръка създаденото преди нас, независимо дали то е добро или лошо. Нали така направихме и с почивните станции...

Според мен – номер едно за подобряване на безопасността при сегашното финансово състояние на железниците, е да се обърне внимание преди всичко на ремонтите дейности, свързани с подвижния състав и най-вече с локомотивите. Не трябва да се пестят пари и за поддръжката на пътя, както и за сигнализацията – виждаме какво става на жп прелезите. Една катастрофа там може да дерайлира пътническа композиция с десетки

хора в нея. Най-накрая трябва да се намери начин да се сложи край и на кражбите, които са бич за железницата ни.

- Как може да стане, след като и за тях от години се говори, а всичко продължава да върви по старому?

- Не е чак толкова трудно, стига да се постигне съгласие между всички политически сили. Имаме не лоши закони, въпреки че са меки в определени казуси. Ако започнат да се предприемат драконови мерки, за които те дават възможност, нещата ще си дойдат на мястото. Това, което искаме от много години е кражбите на болтове, на релси и на други резервни части да се водят като диверсия или терористичен акт. Ясно е обаче защо не се прави. За никого не е тайна, че извършителите предимно са хора от малцинствата, които са най-лесно манипулираните гласоподаватели. Най-после трябва да има присъди, минимум от 5 – 10 години затвор. Да видим тогава колко души ще крадат!... Другото е да спрем с икономии и дребните сметки, свързани с безопасността. В случая пак виждам ремонтите и влагането на нискокачествени резервни части. Нека си спомним кардамския влак, който изгоря. Продължавам да твърдя, че там вината не беше на превозната бригада. Трагедията дойде от използването на нискокачествени материали. Според мен тази практика не е преустановена. Преди време сигнализирах за едни болтове, които се използват при ремонта на локомотивите. Без да

навлизам в подробности искам да отбележа, че те се придружават от специални сертификати, в които е посочено каква трябва да е стоманата. Слагат се обаче измислени части, пак поради липса на средства.

- Докъде тогава са възможностите на двете държавни жп компании сами да се справят с посочените от вас проблеми?

- Няма как да стане. Ето защо държавата най-накрая трябва да се вземе в ръце. Непрекъснато слушаме, че няма пари, същевременно се предлага да се наляят милиарди левове в Корпоративна банка. Намират се средства и за закупуването на скъпи луксозни държавни автомобили, а не се прави нищо, за да се съхрани животът на хората. Не съм максималист, синдикатите не искаме милиони, но трябва да започне да се прави стъпка по стъпка в посока инвестиране. Още когато участвах в първата среща в транспортното министерство подчертах необходимостта от краткосрочна и дългосрочна стратегия за железницата. А не всяко следващо правителство или ръководство да идва със самочувствието, че от него започва светът и всичко да зачерква зад себе си.

- Понеже повдигнахте въпроса за ремонтите на подвижния състав, ще коментирате ли защо преди няколко години дейността беше поставена във фризера?

- За да може някои некомпетентни хора, които тогава управляваха железницата да се изтъкнат колко много средства са спестили, но

за сметка на безопасността. За съжаление от депата и в момента ни сигнализират за затруднения в доставката на калодки и на други резервни части за спирачките. Тогава за каква безопасност да говорим?! Сигурно трябва да започнем да спираме като Флинстоун, с крака.

- Каква беше позицията на държавните органи по тези въпроси по време на срещите, които проведохте?

- За пръв път срещам транспортен министър, който силно се е заинтересувал от истинското състояние на нещата и най-вече от безопасността. И който има желание да сложи някакъв ред. Тук искам да кажа, че всички тези разговори бяха предизвикани по инициатива на „Подкрепа“ в пловдивското локомотивното депо. След последния инцидент със загиналия машинист, колегите му организираха среща, на която остро повдигнаха въпросите и за условията на труд, и за състоянието на сигнализацията, и за още куп други неща, пряко или косвено свързани с безопасността. След това изпратиха писмо в министерството.

Колкото до другия държавен орган Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, лошото е, че той не е оторизиран с кой знае какви големи права за контрол.

- Кой тогава трябва да го провежда?

- Може би и в двете компании е необходимо да се създадат такива органи, обаче пряко подчинени на принципала – министерството. Ина-

че не виждам как би се провеждал безпристрастен контрол. Временно положението може да се подобри и чрез активна ремонтна дейност. Но отново повтарям, нужна е дългосрочна стратегия за развитието на транспорта като цяло, за да се преустанови дивата конкуренция между влаковете и автомобилите. Да се направят добри транспортни схеми и там където има жп транспорт паралелно да не пътуват автобуси или да ги има само в „празните“ часове. Хубавото е, че според новата Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ средствата са разпределени почти поравно между двата вида сухопътен транспорт. Затова, ако се прави стратегия трябва да бъде широко обсъдена – и от нас синдикатите, и от гражданските организации. Въпреки, че към тях имам определени резерви. Често пъти те поемат ролята на опозиция заради самото противопоставяне, без то да почива на някакви логични доводи.

Друго нещо, от което много се притеснявам, е да не се започне отново с неправомерните уволнения, каквито печални примери имаме в близкото минало. Защото в железниците останаха твърде малко специалисти. Ако някой е персоналния виновен, да си понесе последствията, но не да остават хора на улицата заради субективни „симпатии“. Всички знаят, че железничар не се изгражда току така, за ден или два. Необходими са години, а и младите хора вече ги няма, не искат да идват.

„Енергоремонт-Холдинг“ АД ПОЕМА ПРОЕКТ ПО ОП „ТРАНСПОРТ“

Възложител на новия проект, изпълняван от „Енергоремонт холдинг“ АД (ЕРХ) е НК „Железопътна инфраструктура“. Финансиран от ОП „Транспорт“ той ще гарантира сигурност при управление на движението на влаковете по железопътните направления Пловдив – Бургас и Пловдив – Свиленград. Проектът е част от втората фаза за „Реконструкция и електрификация на железопътна линия Пловдив – Свиленград“, включен в програмата за периода 2007 - 2013 г., в отсечката Първомай – Свиленград.

Според заданието холдингът трябва да проектира, изгради и пусне в експлоатация нов трафопост за диспечерски център в Пловдив, както и въздушни захранващи линии за контактна мрежа (фидерни линии). Те ще осигуряват захранване с електроенергия от тягова подстанция „Крумово“ до жп линията Пловдив – Бургас. В поетите от ЕРХ ангажименти влиза и дооборудване със съвременна система за компенсация на реактивна енергия подстанция „Първомай“. В момента се осъществява първата фаза – проектиране.

Стойността на целия договор е 2 386 980 лв. с ДДС. Средствата, чийто бенефициент е НКЖИ, са от Кохезионния фонд на ЕС и Национално съфинансиране. Крайният срок за приключването на проекта е 24 юни 2015 г.

Строителният надзор се извършва от „Консултантска инженерна група“ ООД.

КОНСТРУКТИВНИЯТ ДИАЛОГ ...

От стр. 1

обучение и квалификация, както и за закупуване на работно облекло, подчертавайки още веднъж, че експлоатационния персонал е гръбнакът на железницата и от неговата висока квалификация зависи бъдещето на отрасъла.

Двете компании представиха пред министър Ангелкова, зам.-министър Георги Тодоров, ръководството на ИА „Железопътна администрация“ и представителите на синдикалните организации, разработените незабавни, средносрочни и дългосрочни мерки, които ще доведат до подобряване ефективността на работния процес и сигурността на железопътния транспорт. Действията, отговорниците и сроковете са оперативно обсъдени между жп превозвача и управителя на жп инфраструктурата. Важно е, че за изпълнението на заложените краткосрочни мерки не се изискват допълнителни финансови ресурси, още повече, че те вече са изпълнени почти 100 процента и в двете железопътни компании. В тях се акцентира на повишения всекидневен контрол на работата на персонала, пряко свързана с безопасността на влаковото движение и жп инфраструктурата, незабавните и ежедневни проверки на изправността на влаковите диспечерска радио връзка и автоматична сигнализация. Мерките включват

също допълнително обучение и провеждането на постоянни тестове с персонала за работа с изолирана осигурителна техника, автоматична влакова сигнализация и влакова диспечерска радио връзка, както и допълнително обучение и проверки за уменията на експлоатационния персонал за работа в аварийни ситуации.

В новия график за движение вече е заложено в гарите с изолирана осигурителна техника, да не се осъществява едновременно посрещане и изпращане на влак. Началниците на жп гарите ще трябва да помагат и контролират непрекъснато работниците за осигуряване на нормалното жп движение. На гарите с изолирана осигурителна техника са назначени по двама стрелочници и при влизане и излизане на влаковете в тези райони се движат с 25 км/ч. През празничните и почивни дни, служители с контролни функции извършват проверки на работата по гарите. Решено е в железопътните участъци, оборудвани с автоматична локомотивна сигнализация, да се използват машини, които са оборудвани с техника на същото ниво. Въвежда се систематичен подход при планирането и извършването на ремонти на наличния подвижен състав. Предвижда се и вътрешен одит на системите за безопасност, провеждане на регулярни беседи за спазване разпоредбите за изпъл-

нение на служебните задължения, както и организиране на регулярни срещи между звената за контрол по безопасността на двете компании.

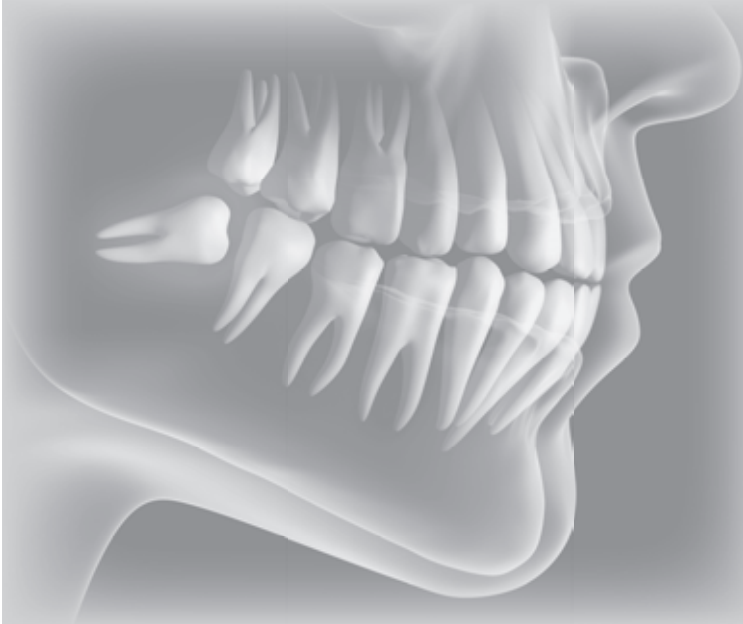
Стана ясно, че средносрочните мерки на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ са заложи в бизнес-плановите за 2015 г. с осигурен финансов ресурс и на двете дружества. Дългосрочните мерки визират закупуването на нов подвижен състав и извършването на ремонтни дейности по железопътната инфраструктура.

Министър Николина Ангелкова призова всички участници в срещата да следват общата позиция и изрази надежда, че това сътрудничество, на което основите са поставени в петък, ще бъде и в бъдеще стабилно.

Синдикалните организации бяха представени от Екатерина Йорданова – председател на Съюза на транспортните синдикати в България към КНСБ, Петър Бунев – председател на Синдиката на железничарите в България към КНСБ, Розен Зарков – председател на Федерация на транспортните работници и Зоринчо Йорданов – председател на Национален железничарски синдикат към КТ „Подкрепа“ и Георги Манолов – председател на Синдиката на локомотивния персонал в България.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

МЪДРЕЦИТЕ



Мъдреците – независимо от красивото име, те ни създават по-скоро проблеми, отколкото ползи.

И така: да се отървем ли от тях, или да ги оставим?

„ЗА“ премахването на мъдреците

ЛИПСА НА МЯСТО

Мъдреците всъщност вече не са необходими на съвременния човек. Неслучайно преди хиляди години всеки човек е имал мъдрец, а сега те се появяват само при половината от населението на Земята. При около 15% от хората те не само, че не израстват, а дори не присъстват и като зародиши. Антрополозите обясняват това с факта, че през последните столетия челюстта на съвременния човек се е стеснила с 10-12 см. Причината – меката, обработена храна, която ядем. Така вече няма необходимост от допълнителни зъби.

НЕНУЖНИ СТРАДАНИЯ

Мъдреците се появяват с болка и ни създават куп неприятности. Но най-голяма заплаха представляват тези, които не са избили докрай. В този случаи между венеца и коронката на зъба се образува празно пространство, където се събира налеп. Той провокира възникването на перикоронит (възпаление на меките тъкани около зъба). Симптомите са: повишена чувствителност и подуване на венеца, болка, неприятен привкус и дъх в устата.

ИЗЛИШНИ ГРИЖИ

Най-добрият вариант е веднага след цялостното израстване на зъба той да бъде покрит с реминерализиращ разтвор за защита. Защо? Заради неудобното разположение на мъдреца, четката за зъби трудно стига до него и той лесно може да се развали. Стоматолозите съветват мъдреците да се почистват със специална четка, чийто край е удължен. Лекуването и пломбирането на тези зъби е доста трудно за зъболекарите – достъпът не е лесен. Често се случва и друго: кариесът преминава от мъдреца към съседни, здрави зъби. Така трябва да се вадят не един, а два зъба.

РАЗВАЛЯТ ЗАХАПКАТА, ПРЕДИЗВИКВАТ МИГРЕНА

Мъдреците често променят захапката – растат накриво и притискат и повреждат съседните зъби, разраняват венците. Дори и мъдрецът въобще да не е пробил, а да е останал в челюстта, той може да доведе до усложнения, като предизвика увреждане на корените на съседните зъби или неврологични болки. Най-разпространена от тях е хроничното главоболие.

„ПРОТИВ“ премахването на мъдреците

НЯМА НИЩО ИЗЛИШНО В ОРГАНИЗМА

Напълно е възможно все още да не е известно на науката защо природата ни е „дарила“ тези зъби. Доскоро сливиците също се смятаха за безполезни, докато не се изясни, че имат важни функции в имунната ни система. Същото може да се окаже и по отношение на мъдреците.

ЗАЩО ДА УБИВАМЕ СУФЛЪОРА?

Опитните лекари диагностици знаят, че зъбите реагират на всякакви нарушения в организма. Болката в зъба често е свързана с лошото здравословно състояние на някой орган. Сигналите от страдащите органи рефлекторно постъпват в областта на съответстващите им зъби. Имайки предвид тази връзка, лекарите могат да преценяват поразените органи. Според някои специалисти, ако ви боли мъдрец, това подсказва да идете на кардиологичен преглед – исхемичната болест, вроденият порок на сърцето или други сърдечни проблеми понякога се проявяват като болка в мъдреците.

ПРИРОДЕН РЕЗЕРВ

Въпреки че мъдреците не взимат активно участие при смилането на храната, те са като буфери – не дават на другите зъби (които поемат основното дъвкателно натоварване) да се разклащат. С годините могат да послужат и като опора за протеза (мост). Към тях могат да се прикрепят изкуствени зъби, ако по някаква причина не могат да бъдат поставени импланти.

ХРАНИЛИЩЕ НА СТВОЛОВИ КЛЕТКИ

Стволовите клетки са част от най-новите технологии в медицината. С тяхна помощ могат да се лекуват тежки заболявания. Наскоро японски учени обявиха, че стволови клетки могат да бъдат получени и от мъдреците. Зъбните стволови клетки са идентични с ембрионалните. Те могат да бъдат замразени и да съхранят свойствата си до 3 години. Разбира се, за да се добият тези клетки, мъдрецът трябва да бъде изваден – но това е приемлива цена за излекуването на сериозно заболяване.

ДЮЛЯТА



Дюлята е ниско дърво или храст, което цъфти у нас през април – май. Плодовете са добре узрели през септември – октомври. Възможно е в по-топлите райони дюлите да узреят дори по-рано.

Родината на дюлята са областите около Кавказ и северните части на Иран. През VI-VII век дюлята е пренесена в южните части на Европа – Елада, Рим и Тракийската област. Днес дюли се отглеждат предимно на Балканския полуостров, както и в някои части на Азия и САЩ.

Дюлята е витаминна бомба. Тя съдържа витамините А, С, Е, В1, В2, В6 и РР, които спомагат за унищожаването на свободните радикали. Те намаляват възпалителните процеси до минимум, като същевременно подсилват имунната система.

Семената на този плод съдържат фруктоза, глюкоза, калий, калций, фосфор и мед. От семките на дюлята можете да си сварите лечебна отвара, но не трябва да ги смачквате, тъй като вътрешната част на семената съдържа отровното вещество гликозид амигдалин.

Благодарение на полезните си съставки, дюлята влияе благоприятно на много от процесите, протичащи в човешкото тяло. Дюлевият сок има доказани лечебни свойства при хора, страдащи от хемороиди. Той се прилага още при диария и маточно кървене. За страдащите от колит пък се препоръчва отново дюлев сок с малко мед. Дюлев сок помага и при лечението на панкреасна недостатъчност. За целта се приема три пъти дневно пресен сок от добре узрели дюли. За стимулиране на чернодробната функция лекарите препоръчват в продължение на поне месец да се консумират дюли или пресен сок, приготвен от тях.

Поради ниската си калорийност, дюлята се използва в много диети, целящи намаляване на телесното тегло, както и в такива за намаляване на нивата на лошия холестерол.

Смята се, че отварата от листа на дюля помага за справяне с астматичните пристъпи. 10 листа се запарват в половин литър вода и отварата се пие 3 пъти на ден преди хранене.

Ако имате гастрит, народната медицина препоръчва отвара от семки на дюля. Както вече споменахме, важно е семките да останат цели, за да не се отдели отровният гликозид амигдалин. От отварата се пие по половин чашка след хранене.

Легендите разказват, че дюлята помага за плодовитостта на мъжете и жените. Според стар обичай в Елада, младоженците трябвало да хапнат по едно парченце дюля.

В голямо количество суровите дюли имат затягащ ефект. Затова ги комбинирайте с плодове, които имат разхлабващ ефект – например тиква. Така ще постигнете баланс.

МАРМАЛАД ОТ ДЮЛИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

6 кг дюли
2 500 г захар
3 л вода

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Обелвате дюлите и ги нарязвате на парчета, като отстранявате сърцевината. Слагате ги в дълбок съд и ги заливате с водата. Варите докато омекнат (ако е необходимо, доливате още вода).

Прекарватے през едра цедка или пасирате. Получената каша смесвате със захарта и ванилията и варите на слаб огън до сгъстяване.

Малко преди да снемете от огъня, слагате лимоновата киселина и разбърквате добре.

Мармаладът насипвате в буркани, които престояват отворени една нощ. На другия ден ги затваряте, като под капачките слагате пергаментова хартия.



СИРОП ОТ ДЮЛИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

3 големи дюли
1 кг захар
1 л вода

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Настъргвате дюлите ги и варите с водата 40 минути. Прецеждате полученият сок през сито и оставяте да почива 24 ч. Отново слагате да се вари със захарта, като обирате пяната. Щом заври, снемате от огъня и прецеждате през гъста цедка. Оставяте да изстине и наливате в бутилки, които затваряте добре.



НАЙ-ПОЛЕЗНИТЕ ЯСТИА ОТ СВЕТОВНАТА КУХНЯ



„Здравословната храна“ и „безвкусната храна“ не са синоними и не бива да се слагат под общ знаменател. Това наистина би било погрешно! Някои от страните, славещи се с най-здравословна кухня на света – като Индия и Япония – са родили в типичната си кухня част от най-вкусните ястия. Тайната: добавянето на благоуханни подправки, уникални съставки и пресни продукти към натуралните храни.

ИСПАНИЯ

Вместо да ядат една огромна порция храна, всяка вечер испанците често похапват няколко по-малки ястия, наречени тапас и наподобяващи нашите мезета. Вечерята се състои от по няколко хапки от всяко ястие, като разнообразието от храни и вкусове задоволява напълно и апетита ни за нещо вкусно, и глада ни.

Съвет: Да сервираме повече ястия, но в малки порции!

Нека забравим за обичайната изобилна вечеря. Вместо да поднасяме отделна чиния за всеки, можем да подредим няколко големи общи плата с различни храни. Добър избор са сотирана леща, печени червени чушки, зеленчуци на грил, пилешки шишчета, пълнозърнеста франзела. Сервирането на ястията в една голяма обща за всички порция подтиква хората да споделят храната си и така е по-малко вероятно да преядат.

ИТАЛИЯ

Когато италианците искат да осолят салатата или задушните зеленчуци, те използват морска сол, вместо трапезна. За разлика от преработената сол, която сме свикнали да ползваме, морската е изцяло натурална и съдържа повече минерали. И, въпреки че и двете разновидности съдържат еднакво количество натрий, с по-малко количество от морската сол ще получим същия силен вкус като с по-голямо количество от другата сол.

Съвет: Да започнем да използваме морска сол!

Не е нужно да се страхуваме от солта. Използвана в умерено количество, тя следва да има важна роля в здравословната диета. Само щипка от нея може да придаде много по-добър вкус на всяка храна.

БЛИЗКИЯ ИЗТОК И ИНДИЯ

Ако все пак се налага да внимаваме повече с приема на натрий, има и други начини да подобрим вкуса на едно ястие без да се присягаме за солницата. Дори да нямаме проблем с високото кръвно

налягане, ограничаването на натрия намалява риска от развитие на подобен проблем. Освен това повечето подправки имат и здравословен ефект, поради което народната медицина ги използва като билки. Затова нека вземем пример от хората в Близкия Изток и Индия, които използват ориз, кускус, агнешко и пилешко като основа за своите ястия, но напълно променят вкуса на всяка храна с уникалните си съчетания от подправки. При наличието на кимион, куркума, кориандр, смрадлика и канела солта става почти напълно излишна.

Съвет: Да експериментираме с подправките!

Нека създадем свой собствен микс от ароматни подправки, с който да овкусим например пилешките гърди. Можем да пробваме да смесим малко канела, кориандр, кимион и джинджирил в една купичка като опитваме сместа от време на време и добавяме по още малко от някоя от подправките докато не получим желаните на вкус микс. След това само трябва да го втрием в месото и да го оставим да се маринова преди да го изпечем.

ЯПОНИЯ

Много японски ястия се готвят изцяло в бамбукови кошници за готвене на пара – бърз и лесен начин за готвене, който освен това прави хранителните вещества по-лесни за усвояване от стомаха и червата. Когато зеленчуците се приготвят на пара, клетъчните стени на продуктите омекват и улесняват абсорбирането на витамини и минерали. Парата помага на цветовете на храната да останат ярки и примамливи и е чудесен метод за запазване на натуралния вкус на продуктите.

Съвет: Да готвим на пара в бамбукова кошница!

За да приготвим своя японска здравословна вечеря, първо трябва да си набавим бамбукова кошница – намира се из специализираните магазини. След това вземаме тенджерата, наливаме няколко сантиметра вода или бульон в нея, оставяме да заври, нареждаме в кошницата няколко листа маруля или зеле (за да не залепва храната), слагаме продуктът, който изисква най-дълго време да се приготви и продължаваме нататък. Поставяме капачката на кошницата и задушаваме. Постепенно добавяме и другите продукти и задушаваме ястието до готовност – обикновено отнема не повече от 10 минути. Можем да пробваме и ястие с рибно филе, поръсено със соев сос, червени камби, спанак или други зеленчуци по избор. Да не забравим и любимите си подправки. Преди сервиране можем да поръсим ястието със сусамово масло.

КОТКА-ГИГАНТ ПАЗИ ДОМА И СЛУША ПРИКАЗКИ

Петгодишният Максимус от руския град Петрозаводск е може би най-огромната котка на света. Той тежи 10 кг и е резултат от кръстоска между мейн кун и сибирска руска котка – едни от най-едриите породи сред тези животни.

По думите на стопанката Максимус има „брутален“ характер, пази къщата, а доскоро дори не обичал на бъде гален. Той много обичал да слуша детски приказки, заедно с малкото дете в семейство. Едва напоследък започнал да помърква на коленете на стопаните си.

Точните размери на котарака не са официално регистрирани, но според собствениците му той тежи 10 кг.

Максимус се извежда на кучешка кашка, тъй като тези, предназначени за котки не издържат силата му и се късат. Котаракът вече има 1-2 полета от втория етаж, като се отървал само с уплаха.

До момента за най-голяма котка се смяташе представителят на породата мейн кун Стю от САЩ, дълъг 1,2 метра. След като той се спомина през февруари 2013 г. нов рекордьор не е обявяван, напомня Лента. Ру.



НАЙ-ГОЛЕМИЯТ КРУИЗЕН КОРАБ В СВЕТА



Преди 10 дни от английското пристанище Саутхемптън към постоянното си обиталище – Карибите, отплава най-големият круизен кораб в света – Oasis of the Seas („Оазисът на моретата“).

Той бе на първото си трансатлантическо турне в Европа. На всяко пристанище, на което спираше – Барселона, Виго, Ротердам, Саутхемптън – корабът предизвикваше неистов интерес. Туристите си правеха селфита с него, а населението на съответния курорт тутакси се увеличаваше с 5 400 човека – колкото е броят на пасажерите на борда на този корабен Левитан (обслужващият персонал е 2 394 човека).

Само за бегло сравнение – в неговия корпус могат да се нанесат точно 5 кораба, големи колкото легендарния „Титаник“. Чудовищният морски съд е строен от 2006 г. до 2009 г. в доковете Турку във Финландия. Компанията собственик „Роял Карибиън“ е броила за него малко над 1 милиард евро.

Корабът е дълъг 362 метра и тежи 225 282 тона. В най-широката си част корабът е 64 метра – повече от размаха на крилете на „Боинг 747“. Електрическото окабеляване на плавателния съд е с обща дължина 5 300 км – колкото е разстоянието от Лондон до Ню Йорк.

Една от най-големите атракции на борда е движещият се бар-асансьор. Докато си пийват питиетата, посетителите се изкачват и спускат през 3 палуби на кораба, а пред очите им се откриват невероятни гледки. Всеки ден на борда се произвеждат 50 тона лед за коктейли.

Всеки ден на кораба се харчат 2 350 000 литра вода. Той обаче е първият плавателен съд със затворен екоцикъл – в морето не се изхвърля нищо, всичко се рециклира на борда.

Най-големият ресторант на борда се нарича „Опус“ и е с 500 маси за 3 056 клиенти. За тях се грижат 500 келнери.

Какви са цените? За 7-дневен круиз на Карибите най-евтината каюта е 666 долара, изглед с балкон излиза 800 долара, а апартамент – 1 500 долара.



ВЛАКЪТ ДО ЗАБРАНЕНАТА ПЛАНИНА

Разказ за Pilatusbahn - най-стръмната зъбчата железница в света

Вече 125 години зъбчатата железница Pilatusbahn неуморно катери алпийските склонове и превозва туристи до върха на планината Пилатус – една от най-красивите и загадъчни в Централна Швейцария. От откриването ѝ до наши дни тя е сред най-популярните забележителности на Конфедерацията, която привлича както чуждите туристи, така и самите швейцарци.

Десетте мотриси, които обслужват Pilatusbahn, се движат по специално прокарана зъбчата жп линия. Тя е с дължина 4,6 км и тръгва от алпийското селце Алпнахцад, разположено край езерото Люцерн. Върхната точка от трасето е гара Кулм, която се намира на надморска височина 2 073 м край връх Есел (2 132 м) – най-високото възвишение на Пилатуския планински масив. По пътя си нагоре влакчетата се изкачват със скорост от едва 10 – 12 км/ч поради изключително стръмния железен път. Неговият среден наклон е 35 процента, а в определени участъци максималният достига 48. Именно това прави Pilatusbahn най-стръмната зъбчата железница в света. Бавно и упорито пълпейки по линията обаче съставите успяват да я изкачват за около половин час.

В продължение на столетия планинският масив Пилатус е смятан за място, обитавано от духове, гноми и добри дракони. Швейцарският фолклор е изпълнен с митове и легенди за тях. В една от историите се разказва, че тук е намерил смъртта си Пилат Понтийски – прокураторът на римската провинция Юдея, който не отменя смъртната присъда на Исус Христос, издадена от юдеите, въпреки че осъзнава неговата невинност. Заради това духът му не намира покой, а започва да блуждае из планината. Местните жители приписвали лошото време на него. През 1387 г. ужасът от този призрак станал толкова голям, че тогавашното правителство на Люцерн забранява всяко изкачване в

планинския масив. Забраната е вдигната едва няколко века по-късно.

Има предположения, че от легендата за духа на Пилат Понтийски (на латински: Pontius Pilatus) дава и името на планината. Много специалисти обаче са на мнение, че то произлиза от глагола „pilleatus“, означаващ „зимна вълнена шапка“. Същите смятат, че населението е започнало да я оприличава на покрита със снежна шапка и оттам се е родило и названието Пилатус.

Първият проект за построяването на линия до връх Есел, с оглед развитието на туризма, е предложен през 1873 г. Той обаче е отхвърлен, тъй като се преценява, че няма да бъде рентабилен от икономическа гледна точка. В него е заложен максимален наклон на линията от 25 процента и стандартен размер между релсите 1 435 мм. Няколко години по-късно и видният цюрихски индустриален инженер Едуард Лохер предлага алтернативен проект за същото трасе. При това още по „безумен“ за тогавашните разбирания – с максимален наклон от 48 процента, благодарение на който дължината на железния път се съкращава наполовина. Въпреки масовия скептицизъм обаче, проектът му все пак бива одобрен. Това се дължи на иновационната жп линия, която той предлага да залегне в него.

Лохер осъзнава, че нито традиционните, нито създаваните дотогава зъбчати железопътни линии, могат да отговорят на изискванията за сигурност на толкова стръмно трасе, предвид нуждата от допълнително сцепление. Ето защо опитният



Зъбчатата жп система, разработена от Лохер



Началната гара на Pilatusbahn в селцето Алпнахцад

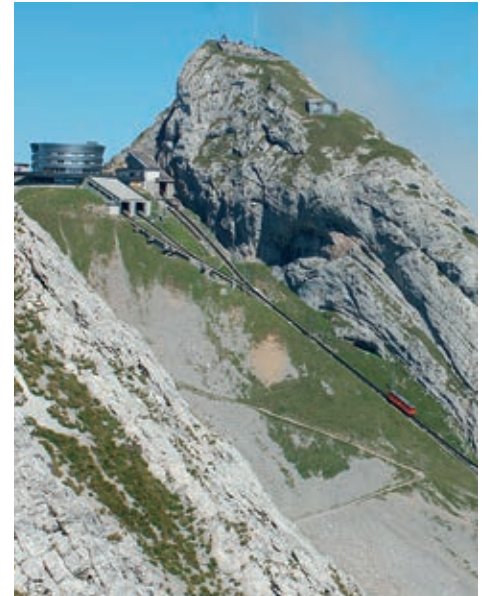
инженер разработва собствена зъбчата жп линия, която да може да го осигури.

Неговият зъбчат железен път също се базира на наличието на трета „назъбена“ релса, поставена между двете конвенционални, както е при останалите системи от типа. Вместо традиционните вертикални зъбчати колелета, които се зацепват в нея, на подвижния състав е предвидено да се монтират хоризонтални. Така зъбците им се припокриват и надеждно заключват едни в други. С това рискът от дерайлиране на влакчетата заради големия наклон или под напора на силните планински ветрове на практика е елиминиран.

Предложената от Лохер зъбчата система се оказва толкова революционна за времето си, че дори е показана на Световното техническо изложение в Париж през 1889 г. По-важното обаче е, че се доказва като безотказна и изключително надеждна за проект на железница до планината Пилатус.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Върхната точка от трасето е гара Кулм (на височина 2 073 м) край планинския връх Есел

Продължава АБОНАМЕНТ 2015

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

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

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1,50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

Железничар
Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BPB179241064295803
BIC: BPB1BG33
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

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

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.