



**ОТКРИТ УРОК ПО ЖП БЕЗОПАСНОСТ**  
на стр. 5

**ДА НАПРАВИШ НЕПОЗНАТ ПЪТНИК ЩАСТЛИВ...**  
на стр. 5

## ОБЩЕСТВЕН СЪВЕТ ЩЕ ОБСЪЖДА НАЦИОНАЛНА ЖП СТРАТЕГИЯ

Ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД инициира създаването му

Основната идея за създаването на обществен съвет в подкрепа на българските железници, инициран от ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, е представители на различни граждански сдружения, български и международни асоциации, социалните партньори, както и изтъкнати експерти от висши учебни заведения у нас съвместно да обсъдят настоящите проблеми на сектора и заедно да приемат една дългосрочна надпартийна стратегия за развитието му. Желанието е и да се направят първите стъпки за формиране на национално лоби, което да пледира за интересите на подотрасъла. „Каква железница искаме, в какъв формат и колко голяма да бъде тя са сред най-актуалните въпроси, около които очаквам да се обединим, като набележим основните приоритети в развитието. А също така и около пътя за решаване на проблемите“, каза председателят на Съвета на директорите на холдинга Велик Занчев при откриването на първото заседание.

Дискусията да се проведе в три нива, предложи изпълнителният директор на компанията Владимир Владимиров. На едното, стратегическото, да се очертае какви да бъдат БДЖ, както и необходимите инвестиции, за да се отговори на европейските изисквания за съвременен железопътен транспорт. Взаимоотношенията



### ОБЩЕСТВЕН СЪВЕТ В ПОДКРЕПА НА БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

#### СЪПРЕДСЕДАТЕЛИ:

проф. д-р инж. Йордан Мирчев и Стоил Фердов

#### ЧЛЕНОВЕ:

1. инж. Кирил Ерменков – Научно-технически съюз по транспорта;
2. инж. Симеон Евтимов – НСОИЖП;
3. д-р Иван Петров – председател на Института по железопътен транспорт към CLECAT;
4. инж. Емил Йончев – Асоциация на българските вагоностроителни и вагоноремонтни заводи;
5. Иван Иванов – Нов български университет;
6. Тодор Кондаков – Българско

геополитическо дружество;

7. инж. Валентин Михайловски – Българска асоциация на консултантските фирми по железопътно строителство;
8. проф. инж. Милчо Лепоев – зам.-ректор на УАСГ;
9. проф. Ненчо Ненов – ВТУ „Тодор Каблешков“;
10. инж. Явор Георгиев – експерт в Комисията по транспорт в Народното събрание;
11. Атанас Тонев – спедитор, бивш генерален директор на БДЖ;
12. КНСБ;
13. КТ „Подкрепа“.

и проблемите с НКЖИ е другият момент, който ще трябва да се разисква. „Поне за нас е ясно, че има нужда от по-добра координация между двете компании“, обобщава Владимир. Много важни са начините и възможните варианти, чрез които ще се решават проблемите в превозвача, добави той, обръщайки се към членовете на съвета за повече конкретика по време на обсъжданията. От дискусията се очаква комуникацията с останалите държавни институции като Министерски съвет, Министерство на финансите, парламент и общини да бъде значително улеснена.

На първото заседание на съвета проф. д-р инж. Йордан Мирчев представи пред членовете му

презентация на тема: „Новата общеевропейска железопътна политика и предизвикателствата пред българските железници 2014 – 2020 г.“ Според него, заради дългото отлагане на реформите сме стигнали до такъв труден и комплициран момент, че повече и крачка назад не може да се направи не само поради тежкото финансово състояние, но и защото доверието към БДЖ у повечето институции е сринало. Независимо от средствата, които идват по ОП „Транспорт“, до този момент няма завършено хомогенно жп трасе за 160 км/ч, а само определени участъци, коментира Йордан Мирчев. Той добави, че ако продължаваме с тези темпове, не ще може да изградим поне още десет – пет-

надесет години едно завършено направление от граница до граница. Това крие много рискове за превозвачите и предимно за държавния с двете дружества „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. Най-големият проблем през последните години, свързан с НКЖИ е, че са подценили значението на важни инструменти като технологията на превода, организацията и управлението на транспортния процес, за да се открие терен за строителство, свързано с проектите по ОП „Транспорт“, подчерта проф. Мирчев. В подкрепа на тезата му някои от членовете на съвета насочиха вниманието към поведението на строител-

На стр. 4



# ДАНИЯ ГОТВИ МАЩАБНИ ИНВЕСТИЦИИ В ЖП ТРАНСПОРТА СИ



Правителството на Дания възнамерява да реализира мащабна програма за обновяване на транспортната инфраструктура на страната. Благодарение на редица нововъведения до 2030 г. властите на скандинавската държава планират значително да намалят времето за пътуване между големите градове. Също така имат намерение да разширят мрежата на метрото в Копенхаген и по някои направления да пуснат леки електрически мотриси.

В този период датското министерство на транспорта ще направи значителни инвестиции в железниците. Само за разширението на метрополитена на Копенхаген транспортните власти имат идея да инвестират 110 млрд. крони (14,78 млрд. евро). Значителни ще са капиталовложенията и за откриването на първата линия на планираното

„леко метро“.

Очаква се внедряването на иновациите да отнеме минимум 15 години. Основният инвеститор по проекта ще бъде държавният фонд Tofonden DK. Неговата печалба се формира от таксите и данъците, с които се облага нефтодобивът в Северно море. Част от нея ще бъде заделена и за електрификацията на жп линиите. По този начин ще се намали зависимостта на държавния жп транспорт от дизеловото гориво. Осъществяването на проекта ще даде възможност да се реализира концепцията на транспортните власти за „единия час“. В нея е заложено жп трансферите между петте най-големи града в Дания да бъдат сведени до 60 минути.

В момента главният жп проект в страната (оценяван на 1,2 млрд. евро) е свързан с изграждането на жп участъка Рингстед -

Фемарн, по който трябва да бъде построен и подводен тунел. Чрез него се цели да се изгради жп връзка между датските острови Зеландия и Лоланд - Фалстер. Влаковете, които ще обслужват тази линия, трябва да развият по отделни отсечки скорости до 200 км/ч. Очаква се трасето да бъде открито през 2021 г. Благодарение на появата му (и на споменатия жп тунел, наречен „Фемарн“), сухопътната връзка от Швеция до Германия през Дания ще се скъси със 160 км.

Инициативите на транспортните власти на Дания са с огромно значение. Мащабните инвестиции ще позволят на страната да има съвършено нова система от жп комуникации, в която скоростните и обикновените жп линии ще се обединят в обща мрежа. Предвижда се всичките да бъдат оборудвани и с модерна система за сигнализация.

## Китай ще строи жп линия за 12 милиарда долара в Нигерия



Китайската държавна корпорация China Railway Construction Corp сключи договор за построяване на жп линия с властите на Нигерия (най-големия износител на петрол в Африка). Предвижда се тя да бъде изградена по крайбрежието на африканската държава. Трасето ще бъде с дължина 1402 км и 22 жп гари по маршрута. Очаква се влаковете по новата линия да развият скорост до 120 км/ч. Проектът е на стойност 11,97 млрд. долара.

Новият железен път ще свърже двете главни нигерийски пристанища Лагос и Калабар. Те се разположени съответно на западното и източното крайбрежие на африканската страна и са основните икономически центрове. Линията ще улесни износа на петрол, трансфера на товари и пътници.

Това е най-мащабният договор, който китайска компания е сключвала зад граница досега. Той се реализира само две седмици след като Китай загуби контракт за изграждане на високоскоростна жп магистрала в Мексико. Сделката за 3,75 млрд. долара бе разтрогната заради съмнения в равнопоставеността на кандидатите за осъществяването на проекта. Предстои обявяване на нов конкурс, в който китайските компании отново ще се борят за победа.

## В Япония работи изпитателен център за жп техника



Японската компания Mitsubishi Heavy Industries откри първият в страната център за изпитания на технически средства от железопътния транспорт. Той е разположен на територията на завода на корпорацията в град Михара (префектура Хирошима). Очаква се от услугите му да се възползват както частните жп оператори, така и държавните фирми и организации, разработващи нови технологии в сферата на релсовия транспорт.

В изпитателния полигон е изградена кръгла тестова жп линия, съвместяваща жп платна с междурелсие 1435 и 1067 мм. Тя е с дължина 3,2 км и позволява на тествания подвижен състав да се движи със скорости до 100 км/ч. Предвидена е и възможност да се изпробва теснолинейна жп техника, предназначена за работа по жп трасета с междурелсие 1000 мм.

Един от участъците на тестовия железен път преминава през естакада. Качеството на компонентите на линията, радиусите на завоите и големината на наклоните й съответстват на световните стандарти. По протежението й е монтирано оборудване за измерване на нивото на шума и вибрациите, за проверка на устройствата за електроснабдяване, контрол на сигнализацията и управлението на движението.

В тестовия център са изградени също линии за изпитание на автоматизирани пътнически жп системи (автоматични състави на метрото и др.) и специално трасе за тестване на високоскоростен подвижен състав от тип Maglev.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# RENFЕ ПУСНА НОВОГОДИШНО НАМАЛЕНИЕ ДО 70 ПРОЦЕНТА



Испанските държавни железници (Renfe) обявиха новогодишна промоция. В нейните рамки се пускат за продажба 235 000 билета с намаление, което е около 70 процента от всички продажби. Изгодните превозни документи са за експресите, между Мадрид и градовете в провинция Андалусия. Те вече

се предлагат на официалния сайт на компанията.

По-голямата част от промоционалните билети (172 000) са предвидени за високоскоростните състави AVE, които пътуват между испанската столица и Севиля, Кордоба и Малага. Цените им започват от 22,85 евро. Няколко десетки хиляди

от тях са предвидени и за влаковете Alvia, обслужващи маршрутите между градовете по атлантическото и средиземноморското крайбрежие на страната – напр. линията Уелва – Кадис - Гранада. С отстъпка може да се пътува и във влаковете Talgo по направление Мадрид - Алмерия.



# САУДИТСКОТО МЕТРО: МЕЖДУ ИЗЯЩЕСТВОТО И ФУТУРИЗМА

**В Рияд - столицата на Саудитска Арабия - започна изграждането на първото метро на водещата блискоизточна държава. Предвижда се то да има 6 линии с обща дължина от 174 км, по които ще се движат автоматизирани мотриси без машинисти. Според саудитските власти, това е най-голямата в света система за градски релсов транспорт, която се строи в момента. Проектът е за 23,5 млрд. долара и се очаква да бъде завършен до 2019 г.**

Инвестицията за построяването на риядската подземна железница се осигуряват изцяло от саудитското правителство. За нейното проектиране и изграждане то сключи договори със три консорциума, оглавявани от чуждестранни фирми от САЩ, Испания и Италия. Най-големият дял от средствата – 9,45 млрд. долара е за консорциума, чиято „шапка“ е американската корпорация Bechtel Corp. На него е поверено построяването на две от метролиниите. Други 7,82 млрд. долара ще използват фирмите, начело на които стоят испанците от Fomento de Construcciones y Contratas (FCC). Те ще изградят три от линиите. Последната отсечка отива при консорциума на италианската Ansaldo STS, за което тя получи контракт за 5,21 млрд. долара. Изграждането на цялата инфраструктура - мостове, тунели, подземни и надземни станции, депа, пътища и видеонаблюдение и информационни системи - от своя страна е поверено на съвместно предприятие, включващо компании като Nesma & Partners, ArRiyadh Consortium New Mobility, Larsen & Toubro и Ansaldo STS.

С началото на проекта Саудитска Арабия се присъединява към „отбора“ на Дубай и Катар, които също предприеха аналогични стъпки за разширяване на релсовата си транспортна мрежа. В тези две арабски държави също са в ход програми за разширяване на съществуващите мрежи на метрото и за изграждане на нови. Но с мащабите си риядският метрополитен се очертава като безапелационен лидер в Близкия изток. Ако бъде изграден както е предвидено, той ще „детронира“ подземната железница на египетската столица Кайро (с три линии). Засега тя е най-новата и най-голямата в арабския свят и Африка.

Метрото на Рияд ще преминава в близост до правителствените учреждения, търговски, финансови и здравни центрове, столичния университет и ще стига до покрайнините на града. Една от линиите ще свързва центъра с международното летище „Крал Халед“. Предвижда се всяко от шестте трасета да бъде боядиса-



Първата копка на метрото на саудитската столица бе направена преди броени дни и строителството вече е в ход

но в различен цвят и по него ще оперират аналогично оцветени мотриси.

По предварителна информация метровлаковете ще се движат със средна скорост 40 км/ч. Както те, така и всички станции ще са напълно климатизирани. Подвижният състав ще бъде доставен от световноизвестни жп производители като Siemens и Bombardier Transportation. Композициите ще са последна дума на техниката. Те ще имат леки алуминиеви корпуси, тягово оборудване, позволяващо бързо ускорение и регенеративни спирачни системи, икономично LED осветление и т.н. Паралелно с това дизайнът им ще е подчинен на разбиранията за красота и изящество, залегнали в културата на Саудитска Арабия.



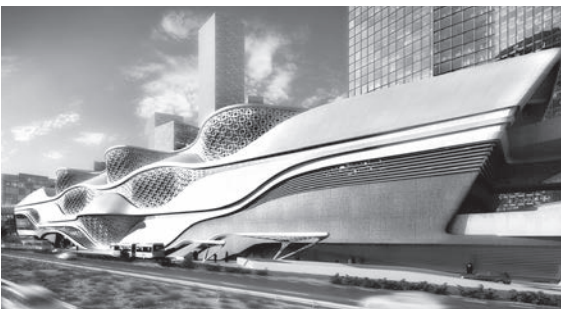
Метро съставите на всяка линия на метрото в Рияд ще са боядисани в различен цвят

класни и второкласни вагони за семейства и вагони втора класа за самостоятелни пътници. Всички ще разполагат с по три широки двукрили врати от всяка страна, просторни входни зони и широки коридори за лесно придвижване, места за лица с намалена подвижност, видеонаблюдение и аудио-визуални пътнически информационни системи.

Самите метростанции ще предизвикват възхищение. В тях ще бъдат пресъздадени оазиси, водопади, аквариуми, ще се преплитат история и модернизъм. Ето защо най-вероятно те ще се превърнат в нови архитектурни забележителности на Рияд. Безспорно

ще бъде позлатена и украсена с мрамор.

Залагайки на модерно, надеждно и визуално привлекателно метро, саудитските власти смятат, че всички социално-икономически групи в Рияд могат да бъдат насърчени да използват релсовия градски транспорт, вместо автомобилния. В момента населението на саудитската столица е 6 млн. души и се очаква през следващото десетилетие да надхвърли 8 милиона. Ако в началото се прогнозира всеки ден 1,16 млн. души да използват подземните влакчета, то на по-късен етап техният брой може да се увеличи до 3,6 млн. души дневно. В тази



Метростанциите, проектирани от архитект-дизайнерката Заха Хадид

Предвижда се мотрисите да са с големи прозорци, пропускащи много светлина, модернистичен интериор с изключителен акцент върху удобствата, естетиката и екстрите. Във всяка мотриса е заложено да бъдат обособени три пътнически класи: първо-

обаче сред най-футуристичните ще са станциите, проектирани от световноизвестната архитект-дизайнерка с иракско-британски корени Заха Хадид. Саудитските власти са одобрили няколко проекта на дамата, която е известна с авангардните си идеи. Единият предвижда изграждане на метростанция, наподобяваща триизмерна решетка, оформена от поредица от синусоидални вълни. Съоръжението ще е с уникална, вълнообразна фасада, която имитира дневния поток от милионите пътници, жители на столицата. Пак по нейна идея, във финансовия център на града, ще се появи спирка на метрополитена, изработена във вид на гигантски кораб от стъкло. Според Хадад обаче формата е вдъхновена от пясъчни дюни, изложени на напора на вятъра.

Последната метростанция ще се нарича „Крал Абдула“ и ще се превърне в най-големия транспортен възел в града. Планирано е там да се свързват всичките 6 линии на метрото на Рияд. Площта ѝ ще надхвърля 20 000 кв. м. и се предвижда да съчетава спирка, парк и мини мол. Предвид „царствеността“ ѝ, нейната фасада



Изключителен комфорт очаква пътниците в трите класа на мотрисите



Архитектурата на метростанциите ще е изключително футуристична

вързка правителството определя ролята на метрополитена като изключително важна за намаляване на задръстванията и замърсяването на въздуха в града.

Очаква се изграждането на съоръжението да бъде от полза и да помогне за съживяването на местната икономика. След приключване на строителството в Рияд ще бъдат отворени нови 55 000 работни места.

Поради високите цени на петрола през последните години Саудитска Арабия се радва на изключително добри постъпления „в зелено“ от неговия износ. Част от спечелените милиарди долари сега се инвестират в различни инфраструктурни проекти. Преди година саудитските власти одобриха програма за 16,5 млрд. долара за модернизиране на транспортната система на Мека чрез изграждане на метро и мрежа от автобусни линии. В страната се работи активно и по реализацията на няколко железопътни проекта. Един от тях е строежът на 2 750-километрова жп линия от столицата Рияд до северната граница с Йордания.

Ивайло ПАШОВ



# ОБЩЕСТВЕН СЪВЕТ ЩЕ ОБСЪЖДА...

От стр. 1  
ните фирми, част от които искат пълно спиране на движението в участъците, където работят. Това също негативно влияе върху качеството на жп услугата, директно рефлектира върху нормалния транспортен процес. Предизвиква дисбаланс между НКЖИ и „Холдинг БДЖ“. Проблемът не е нито в институционалната реформа, нито в разделянето, а в прилагането им, обобщил Йордан Мирчев. Той припомни, че те са извършени, за да се осигури равен достъп на всички превозвачи до жп инфраструктурата.

В този контекст се постави и въпросът за влиянието на инфраструктурната такса върху цената на превозите. По думите на Мирчев тя не стимулира връщането на товарите към железницата. Затова сега пазарният ѝ дял е спаднал до 30 процента. „Таксата се превръща в монопол на НКЖИ. И ако искаме българските железници да станат водещи при превозът на товари и пътници, трябва да променим философията ѝ“, бе мнението на председателя на съвета. „Защото ако тази такса е висока – означава отлив на товари и на клиенти. Размерът ѝ трябва да се анализира, а след това в правомощията на министъра на транспорта е да намери баланс в прилагането ѝ. Старо правило е, че не се печели от високи цени, а от оборот.“ Мирчев съобщи, че в момента френски екип специалисти работи върху проект за изменение на инфраструктурната такса, която според участващите в дискусиата е най-висока у нас в сравнение с всички останали страни на Балканите. Заданието, с бенефициент НКЖИ, е финансирано от Европейската инвестиционна банка и трябва да приключи през декември 2015 г. Проф. Мирчев обаче не скри опасенията си от крайния резултат, тъй като принципно опитът от подобни проучвания показва недостатъчна ефективност, когато в разработките не участват

български експерти, които най-добре познават местните условия и геополитика.

Интегрираната транспортна мрежа и услуги продължават да се подценяват в общата транспортна политика на страната, бе категоричната констатация, направена по време на първото заседание на обществения съвет. Все още инвестициите са в съотношение три към едно в полза на магистралите, докато европейският приоритет остава железницата заради нейната екологичност и безопасност. Истината е, че за да получи по-сериозни средства до 2020 г., българският жп транспорт се нуждае от сериозни реформи. Като необходима стъпка проф. Мирчев посочи подготвянето на национална стратегия и приемането ѝ от българския парламент,



Атанас Тонев, Стоил Фердов и Емил Йончев по време на дискусиата (от ляво на дясно)



Велик Занчев: Каква железница искаме и кои ще бъдат основните ѝ приоритети са сред най-актуалните въпроси за решаване

както и одобрението ѝ в Брюксел. Реформите засягат както договора за обществена услуга, така и редуцирането на жп мрежата. Не става обаче въпрос за закриване на линии, а за промяна на статута им. Като пример беше

дадено жп направление, чиито приходи покриват едва 30 – 40 процента от разходите. Европейският опит показва, че в такива случаи се търси сдружение между общините, които то обслужва, превозвача и всички останали институции с пряко отношение към проблема. Така на практика се получава интегрирана услуга, за чието създаване, според Йордан Мирчев, и през следващия оперативен период никога не говори. Той информира, че някои нови изследвания сочат необходимостта от определянето на долна граница за двата вида транспорт. За да се приближим до нужните финансови резултати, за пътническия жп транспорт критичната долна граница е 30 млн. пътници на година, а за товарния – 15 млн. тона. Тези критерии все още са дискуссионни, но е необходима точна представа за конфигурацията на потоците. Така ще се открие възможност за железницата да предлага не най-евтината услуга, а основана на пазарните принципи, която само за определена категория от населението ще има социални функции. Необходимо е и точна национална визия за скоростните трасета – например София – Пловдив – турска/гръцка граница и София – Пловдив – Бургас. Това ще определи и характера на по-луксозната услуга, която ще се предлага по тях на пазарен принцип. Едва тогава пред Министерството на финансите ще може убедително да се защитава и размера на субсидията за социалните превози. Същото се от-

нася и за товарния жп транспорт, заяви Йордан Мирчев. Около 80 процента от него се осъществява върху 20 процента от дължината на жп мрежата. Така че стратегията ще трябва да даде отговор на въпроса дали ще продължава товарното дружество да функционира в рамките на около 10 млн. тона превози годишно или ще се гони минималната граница от 15 млн. т. Ако това бъде целта, НКЖИ ще трябва да гарантира чрез по-ефективно управление достъпът на тези товари до жп мрежата.

Като още един много важен акцент в бъдещата национална стратегия беше определен проблемът за управлението на разходите. Това засяга и промяната в структурата на железницата, подчинена на интегрирания подход при организирането ѝ. Като пример в презентацията беше посочен един вариант, предложен след извършен анализ на Четвъртия жп пакет, френската и германската железници. Мотивът за създаването на такъв модел е, че в момента у нас се дават милиони за инфраструктура, но никакви средства не се отделят за внедряването на съвременни превозни технологии, ново поколение пътнически влакове или икономични товарни схеми. В същото време една от препоръките в Четвъртия жп пакет допуска инвестиции в такава насока, стана ясно по време на заседанието. Това предполага формулирането на три основни компонента. Те се състоят в общата инвестиционна политика, използване на аналогичен подход в управлението на безопасността и на превозния процес, който в момента е подценен от гледна точка на организация на движението, график и технологии.

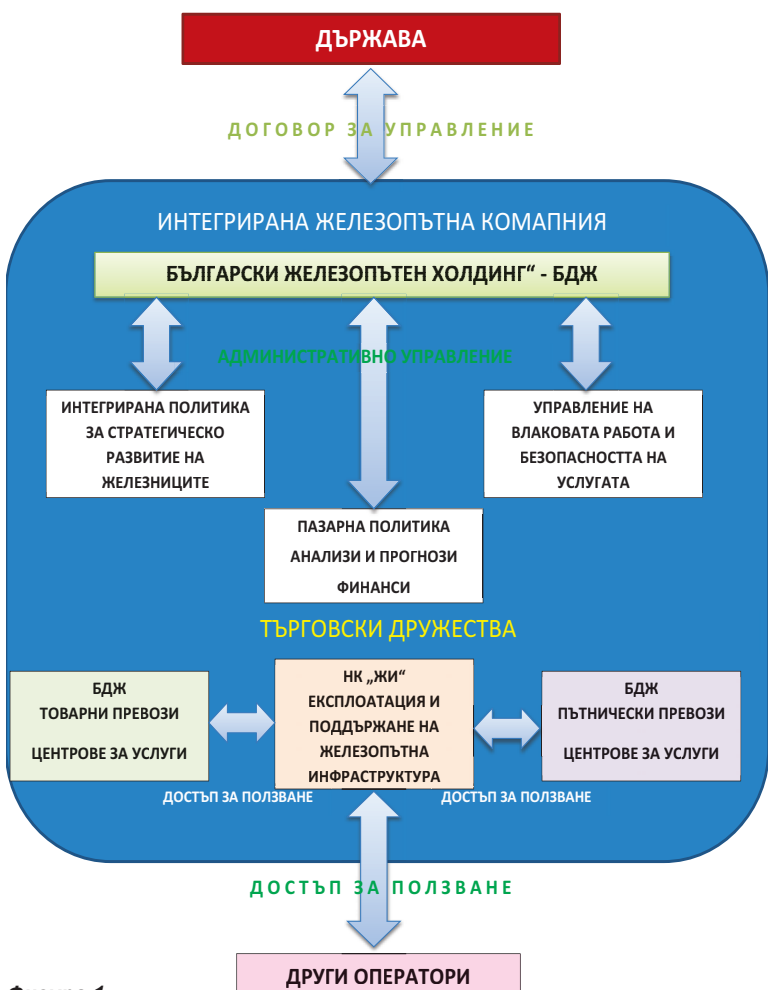
В интегрираният модел (фиг. 1) БДЖ и НКЖИ функционират като едно цяло по отношение на оперативното управление на железопътната услуга, при което се възстановяват всички технологични връзки, без да се нарушава независимостта на инфраструктурната компания и двете търговски дружества за товарни и пътнически превози. Така се стимулира по-доброто управление на влаковото движение, което наред с числеността на персонала е вторият по значимост разходен експлоатационен елемент. Провежда се последователна интегрирана инвестиционна политика в инфраструктура и иновации в прогресивни технологии, но на базата на завършени проекти, което би повишило използването

на капацитета на жп мрежата. По този начин се създава интегрирано управление на безопасността в железниците, с което звената ще се превърнат в независими органи за контрол и разследване. Дейността на товарните и пътническите дружества ще наблюдава от една „холдингова шапка“, която поема ролята на своеобразен мозъчен тръст с конкретни организационни, контролни функции, предлагане на съвременни технологични решения, управление на превозния процес, графика и безопасността на движението.

Бъдещата „Национална стратегия за политиката, финансовата стабилност и дългосрочна жизнеспособност на българските железници“ ще трябва да даде ясна визия и за равнопоставеността на автомобилните и жп превозвачите у нас. Около тази теза се обединиха всички членове на обществения съвет. Достатъчен е примерът с дисбаланса, който съществува сега между жп инфраструктурните такси и „винетките“ за ползване на пътищата в страната. През тях годишно преминават около 32 хиляди чужди ТИР-а, които многократно могат да ползват националната пътна мрежа, без обаче да се отчетат екологичните проблеми, които създават. Затова предложението към правителството и Народното събрание ще бъде промяна в пакета на законите за жп транспорта и за пътищата, с което ще се стимулира потребителският и търговски интерес към железницата.

Участниците в първото заседание единодушно подкрепиха мнението, че железопътният транспорт ще играе ключова роля в социално-икономическото развитие на страната и до голяма степен ще допринесе за постигане на целите, поставени в Националната програма за развитие: България 2020. Според тях, българските железници трябва да бъдат включени в политическите приоритети на държавата, именно чрез приемането на национална стратегия за периода 2014 – 2020 г.

На следващото заседание на обществения съвет ще се анализира текущото състояние на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, като вниманието ще се насочи към краткосрочните мерки във връзка с решаване на проблема със задълженията и неплатежоспособността, както и подобряването на оперативното управление на двете търговски дружества в холдинга – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД.



Фигура 1



# ДА НАПРАВИШ НЕПОЗНАТ ПЪТНИК ЩАСТЛИВ...



**Кондукторът Господин Катевски неведнъж е намирал загубени вещи във влака**

**В** продължение на 25 години Господин Катевски всеки ден проверява билетите и картите на пътниците между Бургас, София, Пловдив, Ямбол, Карлово. Професията кондуктор му харесва, защото тя дава възможност да се среща с различни хора. При нея дните един с друг не си приличат, а и в никакъв случай не му остава и свободна минута да скучае. Сам казва, че пътници има всякакви. Едни се оплакват, други благодарят, трети се държат грубо и невъзпитано. Срещат се обаче и такива, които обичат да разговарят с железничарите, докато ги обслужват. Затова за един кондуктор е

важно да намери подход към всекиго и да остави такова впечатление у човека срещу себе си, че утре, когато той отново реши да пътува, да предпочете влака, защото там вежливо са се отнесли с него и са му създали чувство за уют и сигурност.

Господин Катевски обича да разсъждава мислено върху тези въпроси, особено когато след продължително дежурство се връща от работа в къщата си в Карнобат. Това време като че ли е най-подходящо за подобни размисли, за преосмисляне на станалото през изминалия работен ден. Такъв е бил и онзи, в края на ноември, когато намерил портфейл, забравен между седалките. „Парите вътре не бяха много, 25 лева“, казва ми той по телефона. Документите обаче били важни – лична карта, шофьорска книжка, ловно удостоверение и други още лични неща. Човекът, чийто е портфейлът, се оказал пенсионер от Бургас. Представете си да трябва да вади

всичко отново... Освен средства, това е и ходене по различни институции, губене на много време, и още куп главоболия, казва кондукторът. Потърсил телефон сред листчетата и открил един номер. Така успял да се свърже със собственика Крум Крумов.

Всъщност това не е първият случай за Катевски да открие забравени или загубени вещи във влака. Споделя, че има навика, преди слизане от смяна да мине през купетата и да ги огледа. Така веднъж намерил палто, после якета и друг по-дребен багаж. Ако се случило да попадне на подобна „находка“ по време на път, обикновено минавал през вагоните заедно със загубената вещ, за да може пътникът да си я познае, ако все още не е слязъл. Иначе всичко непотърсено веднага предава в полицията.

Сега Крум Крумов не пести благодарностите си. Пред репортер на bTV дори

заяви, че все още имало честни и добри хора в България. Припомни си, че когато бил най-уплашен и притеснен, телефонът в Бургас иззвънял и чул щастливата новина от Господин Катевски, а той от своя страна също не по-малко се тревожил, защото предполагал в какво психическо състояние може да бъде собственикът на портфейла.

Питам го, някога награждаван ли е или поне получавал ли е похвала заради загрижеността, която често проявява към непознатите пътници и по принцип към хората около себе си. „Веднъж“, скромно отговаря той, „заради неочакван инцидент с паднало дърво по време на път“. С другите си колеги помагал за вдигането и преместването му. После получил писмена похвала и дребна сума от преките си ръководители. Но не парите толкова са го развълнували, колкото моралният жест, който трудно някога би забравил.

## ОТКРИТ УРОК ПО ЖП БЕЗОПАСНОСТ

*Проведе се за първи път в столично училище*

В препълнената с ученици от осми клас на 7-мо СОУ „Свети Седмочисленици“ кинозала, откритият урок по „Безопасно преминаване на железопътните прелези“ запозна децата с рисковете, които крие неразумното поведение на пешеходците и шофьорите при пресичане на жп прелезите. Инициативата беше на Националния клуб „Би-бит“ за пътна безопасност на децата и младежите и протече под патронажа на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Около 140 ученика имаха възможността „от първа ръка“ да научат какво се случва, когато не се спазват правилата за движение. Експерти от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НК „Железопътна инфраструктура“ с много конкретни примери привлякоха вниманието на тийнейджърите, повечето от които в момента участват в движението като пешеходци и велосипедисти, но за в бъдеще ще седнат и зад кормилото на автомобила като шофьори.

Децата твърде малко знаят за електрифицирания железопътен транспорт, казва Магдалина Дерменджиева, която не само е председател на клуб „Би-бит“, но и автор на учебното помагало „Сами на пътя“, одобрено от Министерството на образованието и науката. То беше раздадено на всички, които присъстваха на



Георги Димитров, Оля Георгиева и Неделчо Спасов (от ляво на дясно) запознават тийнейджърите с рисковете на неблагоприятното пресичане на жп прелезите

урока. В него с много илюстрации са онагледени различни опасни ситуации, които могат да се случат дори на жп гара, когато влакът е спрял. Според Дерменджиева е използван френски педагогически опит, за да бъде обяснена на достъпен език сложната материя, свързана с електрификацията на железопътните превозни средства и електрическата контактна мрежа. Помагалото включва и някои от основните пътни знаци, които информират как да става преминаването на прелезите. Така например младежите могат да разберат какво означава „баллиз“ - знакът, който указва разстоянието между мястото, където е поставен, и жп прелеза. Също така и да научат какви видове бариери се използват.

Интересни технически и експлоатационни подробности за различните локомотиви с електрическа тяга изнесе в презентацията си Георги Димитров, ръко-

водител отдел „Експлоатация на тягов подвижен състав“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. „Трябва да се знае, че според нашите правилници никога и по никакъв начин не бива да се нарушава разстоянието в радиус от два метра от контактния проводник, защото има опасност от токови удари, след образуване на волтова дъга“, допълни Оля Георгиева, ръководител отдел „Безопасни условия на труд“ също в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. „Съществуват много случаи в нашата практика, когато деца играят в районите на гарите, катерят се по технологичните стълбички от двете страни на товарни вагони и на практика попадат под въздействието на електрическия ток“. Тя припомни скорошния трагичен инцидент с девойката, която докато си правеше селфи върху спрял вагон, обгоря и по-късно почина в болница. Оля Георгиева обясни

по време на урока, че по тези проводници, от които се захранва подвижния жп състав, преминава електричество с високо напрежение, което означава пълна забрана за качване нависоко. Причините за инцидентите са различни. Някои са предизвикани и от любопитство, какво има отгоре върху вагоните. Но болшинството са резултат на посегателства. По думите на Георгиева не бива да се пренебрегва опасността и от рибарите, които преминават през гарите и прелезите. Тя разказа за инцидент, възникнал докато човек с въдица вървял покрай контактната мрежа и я закачил. Така се попадало под високото напрежение на електропроводниците и вече е имало случаи с фатален край. Друг основен проблем, според Оля Георгиева е неправилното пресичане на жп линиите. То съществува във всички сфери на транспорта, но от обяснението ѝ става ясно, че в

сравнение с автомобила влакът е с много по-дълъг спиращ път, който достига около 1200 метра. Това го прави значително по-труден за спиране.

В презентацията си инж. Неделчо Спасов, зам.-главен ревизор по безопасността в НКЖИ запозна младежите с основните видове жп прелези, според тяхната съоръженост, с приоритетните насоки в модернизацията на жп мрежата и тенденцията за намаляване на тези прелези като едни от конфликтните точки на пътя. Спасов подчерта, че най-безопасни са пресичанията, когато стават чрез подлези и надлези. Общо по цялата жп мрежа има 783 прелеза, които по всички нови скоростни трасета се избягват. Вместо тях, независимо че е по-скъпо, преминаването ще се извършва на две нива.

Страниците подготви  
Мая Димитрова



# НИКУЛДЕН

На 6-ти декември българската православна църква чества един от най-големите празници за годината – Никулден. Посветен е на Св. Николай Мирликийски, чието име означава „Побеждаващ“. Наричан още Чудотворец, този светец е покровител на пътешествениците, моряците, затворниците, търговците и избавител на пленниците. Приписват му се множество чудеса, предпазващи плаващите по море от водните стихии и други бедствия.

За Св. Николай разказват, че на няколко пъти тайно подхвърлил голям брой жълтици на един бедняк, наскоро изгубил цялото си имущество, който най-вероятно щял да прибегне до грях, за да си го възвърне. С новопридобитите пари мъжът успял да ожени и трите си дъщери, а и за самия него останала част от неочаквания дар. Оттогава почитат Св. Николай Чудотворец като закрилник на имота и парите.



Като епископ на ликийския град Мира, Св. Николай Мирликийски бил поканен на Първият вселенски събор, където допринесъл изключително много за разбирателството по време на сериозните дискусии, с което спечелил уважението на всички. До края на своите дни Чудотворецът правел всичко възможно делата му да имат за цел закрила, покровителство и умиротворение. След погребението му в храма на град Мирасе разнесла мълвата за благовонното миро, оросяващо мощите на Св. Николай, което можело да изцели всекиго.

На Никулден имен ден празнуват хората с имена Николай, Никола, Николета, Колю и т.н. Денят е обичан от всички празник и се чества дори от семейства, в които няма именник. На трапезата задължително се поднася риба, като тя най-често бива шаран.

## ЗАРАДВАЙТЕ БЛИЗКИТЕ СИ С НЕСТАНДАРТНО ОПАКОВАНИ ПОДАРЪЦИ

С началото на декември започва една дълга поредица от празнични дни, която продължава чак до края на януари. Зарадвайте имениците, които ще приемат благопожелания през идните седмици, или близки и приятели по време на коледните и новогодишни празници с красиво опаковани подаръци.

На мъжете често се поднася бутилка хубаво вино или друго отбрано питие. Вместо в стандартна торбичка, опаковайте този подарък в ... ръкав от риза. Като имате предвид, че маншетът ще обхваща горната част на бутилката при тапата, отрежете ръкава до дължина, която е с 1,5 – 2 см по-голяма от дължината на самата бутилка. Обърнете плата с лицевата страна навътре и захванете здраво с обикновен ластик за коса широката част от парчето, която ще обхваща дъното на бутилката. Зашийте на ръка добре тези резервни 1-2 см, след което махнете ластика и обърнете получената „торбичка“ с лицевата страна навън. От друго парче плат можете да направите и вратовръзка, папионка или панделка, която да завържете под маншета. На същия принцип можете да използвате и ръкав от зимен пуловер с подходящи шарки.

Обикновената бяла или кафява хартия пък може да се превърне в уникална опаковка с ръчно направени щампи. Можете да използвате или готови печати с подходяща форма или пък да си ги

изработите сами. За домашно направени печат ви трябва едър картоф, маркер и макетно ножче. Разрежете картофа напречно на две половини. Върху кръглата повърхност на отрязаното място очертайте с тънък маркер желаната фигура. С макетното ножче направете разрези от двете страни на контура и след това изрежете ненужните части около фигурката, така че височината на нейния релеф да бъде 0,5 – 1 см. Грабнете водни боички и щамповайте върху хартията. Ако пък просто искате да си направите хартия на точки, можете да използвате коркова тапа за печат.

Има и шеговити подаръци за особено близки хора, които могат да бъдат поднесени в празнично украсен ... стъклен буркан. Това могат да бъдат комплект конци за шиене, лакове и аксесоари за нокти, смес от ароматни билки за чай, желирани бонбони или домашни курабийки. Въпрос на въображение е как ще украсите самия буркан – дали ще го изрисувате с бои за стъкло или по техниката на декупажа ще го облепите с цветни салфетки, страници от нотни тетрадки или просто листа хартия с ръчно написани послания.



## ЧЕРВЕНАТА БОРОВИКНА – амерканското съкровище



Червената боровинка е вечнозелен храст с вкусни и ядливи плодове. В природата се срещат диви червени боровинки, но има и култивирани сортове. За родина на плодното растение се счита Северна Америка. Днес Щатите и Канада са специализирани в отглеждането на плантации червени боровинки, а у нас храстът може да се види по каменливи поляни, в иглолистни гори. Среща се в Средна и Западна Стара планина, Западни и Средни Родопи, Рила, Витоша, Пирин и други планини. Малките плодчета на растението могат да се приемат като сок, като пресен плод или като екстракт.

Американските „алени рубини“ са мощни антиоксиданти със сякаш неизброими ползи за човешкото здраве. Вкусните и полезни боровинките са от най-големите и напълно естествени източници на витамин С, който защитава тялото срещу инфекции на пикочните пътища. Проантоцианидите в червената боровинка успяват да блокират слепването на бактериите ипридържането им към клетъчните стени на матката и пикочния мехур. Освен това, плодчетата успешно се борят срещу свободните радикали и дори спомагат за понижаване на лошия холестерол. Доказано е, че сокът от червени боровинки може да възпрепятства натрупването на бактериите, които причиняват зъбна плака. Малките червени плодчетасамногополезни и засърцето. Профилактиката с червена боровинка, като допълнение към вашия хранителен режим, може да намали риска от сърдечни заболявания. Също така хининовата киселина в ядливото растение може да помогне да се предотврати развитието на камъни в бъбреците.

### СУПА С ЦВЕКЛО И ЧЕРВЕНИ БОРОВИНКИ

#### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 350 г. сварено червено цвекло;
- 4 с.л. портокалов сок;
- 200 г. пресни или замразени червени боровинки;
- 1 ч.ч. кисело мляко;
- 1 ч.л. табаско или друг лютив сос;
- сол и пипер на вкус.



#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Боровинките се заливат с 1 ч.ч. вода и се слагат да заврат. Свареното цвекло се нарязва на парчета и се пасира. Прибавят се боровинките и киселото мляко, като се пасира отново и сместа се прецежда. Супата се подправя с лютивия сос, сол и черен пипер на вкус. Охлажда се в хладилника. Поднася се с лъжичка кисело мляко (или заквасена сметана), няколко боровинки и листенце джоджен/магданоз.

### СЛАДКО ОТ ЧЕРВЕНИ БОРОВИНКИ

#### НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 1 кг. червени боровинки;
- 200 г. ябълки;
- 1.5 кг. захар;
- 2 ч. вода;
- 1 ч.л. лимонена киселина.

#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Прясно набрани, здрави и добре узрели боровинки се почистват и измиват, като се оставят в цедка и се потапят няколко пъти във чиста вода. Ябълките се измиват и обелват, почистват се от семената и се режат на тънки резенчета. Подготвените плодове се поставят във врящ сироп, приготвен от захарта и водата. Вари се 15 минути, оставя се да престои 8 часа и сладкото се доварява. Няколко минути преди да се снесе от огъня се добавя лимонената киселина. Готовото сладко се отпенва и се насипва в затоплени буркани, които веднага се затварят.





## ВЕРТИКАЛНА РАЗХОДКА



Ако разберете, че 27-годишният катерач Алекс Хонълд е първият човек изкачил 760-метровата предизвикателна скала в Мексико, наречена Ел Сендеро Луминосо, надали ще ви се стори чак толкова впечатляващо. Пропуснахме обаче една важна подробност - младият мъж е успял да се изкатери до върха на каменната стена без каквато и да било осигуровка. „Сияещата пътека“, както се превежда от испански името на скалния отвес, е един от най-трудните маршрути за катерачите. Досега всички опити за изкачването му без осигуровка са завършвали фатално. Преди началото на експеримента, Алекс и негов приятел внимателно са преминали маршрута осигурени с въжета, за да могат да изчистят всяко място за захват, да премахнат хлабавите и подвеждащи камъни и да подготвят скалата за катерене. Чедър Райт, приятелят на Алекс, споделя, че е дал всичко от себе си, за да се погрижи „Сияещата пътека“ да е максимално удобна за катерене. „Изключително странно е да помагаш на верен другар да направи нещо, което потенциално би довело до смъртта му“, разказва Райт за необичайното си преживяване. След тази подготовка, ентузиазираният Хонълд успява да изкатери вертикалната стена за по-малко от 3 часа, докато около него има екип, който заснема всяка негова стъпка. Удивителна е била концентрацията на смелия катерач, който не отклонява вниманието си и за секунда, въпреки присъствието на толкова хора, които следят всяко негово движение. Освен „Сияещата пътека“, сред постиженията на младия Алекс Хонълд е и покоряването на три върха от 900-метровия гранитен монолит Ел Капитан в Калифорния ... отново без всякаква осигуровка.

## ПАРК ПОД ВОДАТА

На пръв поглед снимката сякаш ни показва водолаз, който изследва дълбините на подводния свят. Но след внимателно разглеждане ще забележим дърво, мостче и дори ... пейка! Това не са „необичайни обитатели“ на морското дъно, а част от австрийски парк в областта Щирия, който всяка година се наводнява поради топящите се снегове. Местността е наречена „Зеленото езеро“ заради естественения воден басейн намиращ се там, който през лятото достига едва метър дълбочина, но през пролетта драстично на-

раства и „превзема“ околността. Смяната на сезоните и разтопените снегове помагат на езерото да увеличи два пъти размера си и да погълне части от летния парк. Кристално чистата вода с температура от 7°C позволява на ентузиазирани гмуркачи да се насладят на изумителните гледки под повърхността, осветени само от дневна светлина. Повечето от очарованите посетители на природния феномен сравняват видимостта на езерото с удивителните тропически заливи. Дърветата и по-голямата част от останалата

растителност в тази местност са се адаптирали към необичайните промени и нямат проблем да издържат цяла пролет на 12 метра под водата. Забележително е да се наблюдават големи ята риби, спокойно преминаващи покрай пейки и видимо обработени от човешка ръка пътечки. Фактът, че този магически феномен се намира в Австрия, а не в някоя от обичайните екзотични държави, както предполагат повечето хора, е поредното доказателство за непредвидимостта и величието на майката природа.



## ОКОЛО СВЕТА ЗА 80 ДНИ

Преди близо 150 години Жул Верн задава контура на знаменитата идея за околосветско пътешествие, продължило само 80 дни. Оттогава насам много въодушевени пътешественици се захващат с подобно предизвикателство или поне опитват да извършат нещо сходно с колосалния воаяж, сътворен от въображението на писателя. Както двама млади мъже, случайно срещнати от съдбата, ще докажат – фикционалната авантюра не е чак толкова невъзможна!

Германският жонгльор Милан и френският фотограф Муамер се запознават случайно чрез сайта Couchsurfing, предназначен за пътешественици, търсещи временно и безплатно място за отсядане. Съдбата изиграва своите карти и среща двама души с изключително сходни интереси, които след незначителните три дни от своето познанство смело решават да обиколят заедно света за 80 дни, точно както героя на Жул Верн. Още по-впечатляващ е фактът, че двамата младежи не са похарчили и стотинка от собствените си пари, осъществявайки своите грандиозни планове. Тръгвайки от Франция, авантюристичният тандем успява да посети Австрия, Унгария, Румъния, България, Турция, Иран, Пакистан, Индия, САЩ и Сингапур. Муамер и Милан се придвижват на стоп или пък убеждават пътническите компании да им уредят безплатни билети в името на необичайната им кауза. Дори когато двамата мъже закъсват в Калкута, се намерил добросърдечен бизнесмен, който да им купи самолетни билети до Банкок. Пътешествениците активно поддържат страница за своето пътуване в една от най-известните социални мрежи, която им донесла сравнително широка популярност. Множество хора научават за младежите чрез интернет и на драго сърце ги приютяват в домовете си. Средно на ден Муамер и Милан изминавали по около 250 километра от общо пропътуваните 20 115 км. След 80 дни двамата приятели се завърнали успешно в Париж, откъдето започнало грандиозното им приключение, и не след дълго отново започнали да мечтаят за нови чуждоземни авантюри.

## ПОЛЕТ НАД „ПОКРИВА НА СВЕТА“



Необикновеното предложение относно авантюристичните туристи близо до най-високия връх на света – Еверест – без да има нужда да се подлагат на коварното изкачване до „Покрива на света“. Само срещу билет на цена 3 милиона британски паунда можете да си позволите спираща дъха „разходка“ с балон около планинския първенец. Освен солидни финансови възможности, този, който иска да се поглези с ексцентричното пътуване, трябва да има афинитет към високото – реещият се над Хималаите балон се издига до 9 000 метра надморска височина. За онези, които могат да си позволят покачващото адреналина преживяване, този полет определено би си струвал – разкрива се уникална 360-градусова гледка на заснежената планина. Всеки турист, носещ се по грандиозния маршрут, ще е в сигурни ръце, кръжейки около върха на света – експедицията се предвожда от уважавания ветеран-пилот Крис Дюхърст. Потенциалните пасажери трябва да са в сравнително добра физическа форма и да умеят стриктно и организирано да следват дадени наставления. Освен пилота, на балона могат да присъстват още само двама души, като цената за двойка е с промоционално намаление и възлиза само на около 3 300 000 британски паунда. Специалната пътническа агенция, осигуряваща полета до Еверест, приканва клиенти, като обяснява как те ще станат част от ограничения екип на Крис Дюхърст и завинаги ще увековечат името си в хрониките за човешките изследователски постижения. Критиците не пропускат да възроптаят срещу „неправомерно високата цена“, която според тях е пресилена, дори и за милионерите, а освен това изказват и съмнения относно сигурността на пътниците. Противниците на това комерсиално начинание също така защитават идеята, че Еверест е специално място, не за всекиго, до което трябва да се стигне с помощта множество упорити тренировки и усилия, а не просто благодарение на неограничени финансови възможности.



Зимна Швейцария е като магнит за скиорите, сноубордистите и всички любители на снежните спортове и отдиha в алпийските планински курорти. Именно за тях швейцарските железници (SBB) ежегодно предвиждат редица отстъпки. Така е и през този зимен сезон. През него чуждите туристи имат възможност да се възползват от няколко изгодни предложения.

Първото от тях е Swiss Transfer Ticket. Този билет е подходящ за кратки влакови пътувания, трансфери от летищата до курортите или в случаите, когато крайната точка е само един град или курорт. В стойността му е включен жп превоза от всяко летище в Швейцария или от границата до крайната гара в страната, както и трансфера с автобус или друг вид обществен транспорт, осигурен от SBB. В цената му влиза и пътуването в обратната посока. Този превозен документ важи месец след придобиването му и струва 113 евро (за място във втора класа) и 181 евро (в първа класа). Той дава право на младежите до 16-годишна възраст, пътуващи с единия си родител, да ползват железницата безплатно. За целта при покупката му само трябва да се поиска издаване на безплатна фамилна карта (Family Card), в която се вписват данните на възрастните и децата.

Swiss Transfer Ticket се продава само в туристическите агенции и от туроператорите извън пределите на конфедерацията. Купува се онлайн и от сайта на SBB. Заявен и платен може да бъде взет и при пристигането на туриста в страна - от летищата на Цюрих, Женева или Базел или от жп гарите. Ако разчитате да го придобиете тепърва на място обаче, ще останете разочаровани. Този билет просто не се продава на швейцарска територия.

При планирани пътувания с престои в няколко града или курорта в Швейцария, е препоръчително да се сдобиете с карта за пътуване Swiss Flexi Pass или Swiss Pass. Първата важи само в няколко, посочени от вас дни в течение на месеца след купуването ѝ. Допуска се дните, когато ще



се използва картата, да не са поредни - например, ако кацнете в Женева, а след това тръгнете за Лозана или Монтерьо, прекарате там няколко дни и после се отправите да покарате ски в Цермат и Лейкербад. Ако междувременно ви се прииска да отидете някъде, в различен от по-рано заявените дни, вашата Swiss Flexi Pass ще ви осигури 50 на сто намаление при покупка на стандартни жп билети за влаковете на SBB.

Цената на Swiss Flexi Pass, която дава правото за пътуване с железницата през 3 дни, в рамките на един календарен месец, е 211 евро (за място във втора класа) и 338 евро (в първа класа). В случай, че заявите 4 дни за път - стойността му е съответно 256 и 410 евро. Ако пътувате семейно или в група (от поне 2 души) SBB издават специална разновидност на същия превозен документ (Swiss Saver Flexi Pass), чиято цена



Картата Swiss Pass



Изборът на подходящ превозен документ е гаранция за отлично изкарване на зимната ваканция в Швейцария

е с 10 процента по-ниска. Тази карта дава същите права като редовната.

Картата Swiss Pass е особено подходяща ако обмисляте чести жп трансфери между градовете или курортите на конфедерацията, без предварителен план на кои дати ще се качвате на влака. Продава се във варианти за пътуване през 4, 8, 15, 22 и 30 поредни дни в рамките на месец. Версията за 4-дневни трансфери струва 221 евро за място втора и 354 евро за първа класа. Тя също има бюджетен вариант (с 10 на сто по-евтин), който се продава на семейства и групи (двама и повече човека) и дава право на младежи до 16 години да пътуват свободно с единия си родител.

Картите Swiss Flexi Pass и Swiss Pass позволяват неограничено ползване на всички влакове, автобуси и речен транспорт в Швейцария. Осигуряват безплатен

вход в над 480 местни музея, както и отстъпки, и бонуси, предоставяни от SBB и партньорите ѝ.

Туристите до 26 години могат да се възползват от още по-изгодната карта Swiss Youth Pass, която е с 25 на сто поевтина от Swiss Pass, но осигурява същите привилегии. С нея и малко доплащане младежите могат да запазят места и за туристическите влакове (като Glacier express), опериращи по панорамните маршрути в страната.

Дори ако никое от тези предложения не ви устройва, остава още едно решение. И то е картата Swiss Half Fare Card, даваща 50 процента отстъпка от цената на всички билети за влак, автобус и друг транспорт в страната. Срещу 98 евро (за място във втора класа) с нея може да обикаляте на воля из конфедерацията цял месец.

Ивайло ПАШОВ



Сезонните отстъпките на SBB са насочени към любителите на зимните спортове и отдиha в алпийските курорти

## 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: BG07VPB179241064295803  
BIC: VPB1BG3F  
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.