



КАК СЕ БОРЯТ С КРАЖБИТЕ ЧУЖДИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

на стр. 4

Данаил Папазов - министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията:
БДЖ Е СРЕД НАЙ-ВАЖНИТЕ СТРУКТУРООПРЕДЕЛЯЩИ ДРУЖЕСТВА

на стр. 5

ЗИМНАТА ОБСТАНОВКА ПРОДЪЛЖАВА ДА Е НОРМАЛНА



Независимо, че закъснялата зима отново напомни за себе си с последния обилен сняг, през последното денонощие транспортната обстановка в страната е нормална. И от „Холдинг БДЖ“ ЕАД, и от НКЖИ информират, че движението не е затруднено и спрели влакове, заради навети преспи сняг или заледена контактна мрежа няма. Но отчитайки динамиката, както и капризите на времето, от двете компании непрекъснато следят да не възникнат неочаквани проблеми, които биха предизвикали прекъсване на движението, както това се случи в края на миналата седмица.

Тогава поради ниските температури, обледявания и замръзване на железопътни стрелки в гара Варна, всички сутрешни влакове потеглиха

със закъснение. Силният вятър пък „замрази“ контактната мрежа и затрудни движението на влаковете между Айтос и Стралджа. В участъка се наложи закъснелите композиции да пътуват с дизелови локомотиви. За пътниците в някои влакове, между Зимница и Бургас, беше създадена специална организация, за да бъдат прехвърлени в автобуси.

По традиция и в северната част на страната също имаше проблеми между Добрич и Кардам, където влаковете закъсаха в снегонавяванията. Мобилизираните тогава екипи и техника сравнително бързо успяха да разчистят пътя и да се справят с извънредното положение, според утвърдените още през лятото оперативно-разчетни планове за работа при подобна обстановка.

ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО ВСЕ ОЩЕ ЩАДИ КРАДЦИТЕ

Твърдят не само железниците, но и обществени организации

България е единствената страна в Европейския съюз, където на се извършва строг контрол и не се предприемат драстични мерки срещу крадците на метали, заяви Любомир Тодоров, ръководител служба „Класифицирана информация и вътрешна сигурност“ в НК „Железопътна инфраструктура“ по време на дискусиата. Дори, когато се пуснат жалби за такива хора не се образуват преписки срещу тях, защото щетата се класифицира като незначителна. По думите на Тодоров, по време на завършилия наскоро Световен конгрес по сигурността в железниците, е имал възможност да сравнява строгостта и размера на нашите и западноевропейските санкции. И обективно да прецени, че в България до голяма степен те самите създават предпоставки и благоприятна среда престъпниците да се чувстват безнаказани. Като показателни примери посочи няколко случая. Преди две

година български ром е хванат в Солун с 30 метра откраднат кабел и веднага е осъден в Гърция на 12 години затвор. Преди шест-седем месеца в Испания, след като се установява кражба на метални елементи от железопътната инфраструктура, полицията започва проверки на изкупвателни пунктове за вторични суровини. След като се установява къде точно „на черно“ е продаден материалът приемчика в пункта заедно с извършителя е осъден и солидарно излежава присъдата си в затвора.

В подкрепа на тезата, че у нас продължава да се подценява този огромен проблем, главният ревизор по безопасността в НКЖИ Бисер Минчев коментира, че дори да е констатирано само посегателство без кражба, последиците могат да са значителни и много тежки. Защото ако един кабел само да е прерязан, без да е откраднат, това може да извади от строя цялата сигнализация в опреде-

лен участък. И да застраши сериозно безопасното движение на влаковете. Бисер Минчев също апелира за сериозен контрол върху пунктовете за вторични суровини и за по-строги санкции. В това отношение Милчо Ламбрев беше категоричен: „Посегателствата върху железопътната инфраструктура са наше ежедневие и ако санкциите са по-големи, ще бъдат прекъснати тези порочни практики.“ Той ясно заяви, че възможностите на компанията за предотвратяване на посегателствата са ограничени, тъй като тя не разполага с необходимия човешки ресурс и правомощия. Разгънатата площ на железопътната инфраструктурата у нас е над 6 000 км., така че е невъзможно изцяло да бъде охранявана. Въпреки това НКЖИ непрекъснато работи и предприема мерки за ограничаване на престъпленията. Най-рисковите райони и стационарни обекти се пазят

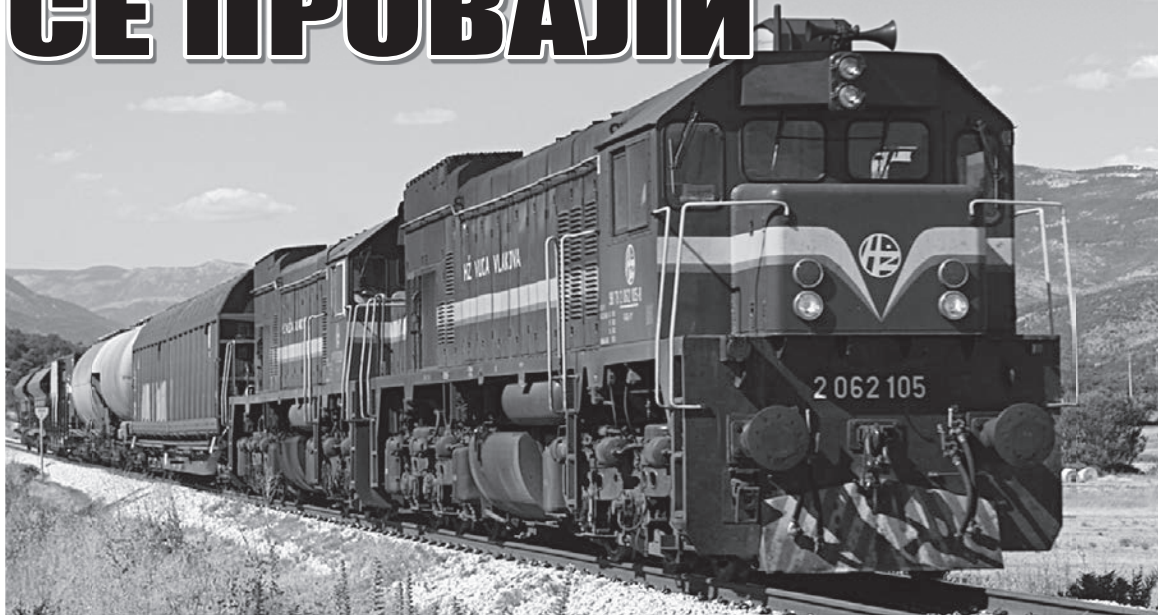
На стр. 3

Наш ферибот до Кавказ

Първият български фериботен кораб по линията Варна - Кавказ завърши успешно тестовото си плаване извън акваторията на пристанище Варна. Изпитанието се осъществи, за да се определят изправността и маневрените му възможности, съобщиха от транспортното министерство. Очаква се той официално да поеме по първия си рейс между Варна и Кавказ. Корабът „Варна“ е собственост на морския оператор „Варнафери“ ЕООД, в който равни дялове имат „Български морски флот“ (БМФ) и „Българско речно плаване“ (БРП).

В края на миналата година „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и „Варнафери“ ЕООД подписаха съгласуван с руската страна текст на допълнително споразумение към основната спогодба за експлоатация на фериботната линия Варна - Кавказ, с което „Варнафери“ ЕООД се признава за оператор от българска страна по морската отсечка Варна - Кавказ. След включването на българския плавателен съд по тази линия се очаква значително увеличаване на товарооборота на порт Варна.

ПРИВАТИЗАЦИЯТА НА ХЪРВАТСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ СЕ ПРОВАЛИ



Планираната продажба на 75 процента от акциите на хърватския товарен жп оператор HZ Cargo не се състоя заради провал на преговорите с инвеститора – румънската компания Crampet Group. Офертата им бе предпочетена пред тези на 6 други фирми (в т.ч. Rail Cargo Austria и чешката AWT), които участваха в приватизационния конкурс.

Хърватските железници имаха множество изисквания към инвеститора. От него се очакваше да изкупи акциите за 30 млн. евро, да вложи 20 млн. евро в

модернизацията на HZ Cargo, да гарантира привличането на заеми в размер на 105 млн. евро, както и да поеме 10 млн. евро други разходи. Но в хода на експертизите от Crampet Group изразиха безпокойство по отношение правата на собствеността, съдебните спорове и финансовите отношения между HZ Cargo и AGIT - една от водещите компании за превоз на товари с железопътен и автомобилен транспорт на територията на Хърватия.

Освен това румънците се разтревожиха от задлъжнялостта на

хърватския товарен жп оператор, която се е увеличила с 2,7 млн. евро от септември до декември 2013 г. За капак, от тях бе поискано да платят обезщетения за безработица на около 1500 служители на HZ Cargo, които трябва да бъдат освободени от компанията. В резултат на удължилите се преговори румънското дружество не спази срока за предоставяне на банкови гаранции, който изтече през декември. В резултат на това приватизацията бе отменена от правителството на Хърватия.



ПЪРВИЯТ РУМЪНСКИ ЕЛЕКТРОМОТРИСЕН ВЛАК ВЕЧЕ Е ФАКТ

Румънският производител на подвижен състав „Softronic“ демонстрира, разработен от неговите специалисти прототип на модерен електрически моторисен влак. Съставът, наречен Hyperion, е първият от този тип, произведен в северната ни съседка. Той вече е преминал успешно серия от тестове и се очаква да бъде пуснат в пробна експлоатация до края на февруари т.г.

Съчленената композиция е произведена в завода на Softronic в Крайова, Южна Румъния като се използват най-новите технологии в областта и в съответствие с европейските стандарти за опе-

ративна съвместимост, заявяват от компанията. Дължината му е 70 м и се състои от 5 нископодови вагони (2 моторни и 3 прикачени) със 150 седящи пътнически места. Задвижва се от четири асинхронни тягови двигатели, всеки с мощност от 430kW (генериращи обща мощност 1.72MW). Може да развива скорост до 160 км/ч. Електрозахранващата система е двусистепенна, предвидена за работа с ел. мрежа, по която тече и прав, и променлив ток. Вагонните й колооси са италиански (Lucchini), а спирачни системи германски (Knorr-Bremse). Предвижда се в перспектива да

се предлага и вариант със 188 седящи пътнически места и двигатели, позволяващи достигане на максимална скорост 200 км/ч.

Hyperion се отличава с модерен и функционален интериор, осигуряващ висока степен на комфорт на пътниците. Всички вагони са климатизирани и оборудвани с безжичен интернет (Wi-Fi), който пътниците ще могат да ползват безплатно.

Общата инвестиция в проекта надхвърля 5 млн. евро. По-голямата част от средствата, вложени в него, 4,3 млн. евро са отпуснати на Softronic като кредит от турската банка Garanti Bank.

Във Франция се купува билет и от пощите



Във всеки пощенски клон на Франция ще могат да се купуват железопътни и авиационни билети. С внедряването на тази допълнителна услуга властите се надяват да възвърнат популярността на пощите сред населението. Заради активното използване на електронните ресурси французите са започнали все по-рядко да ги ползват. Продажбата на билети за влакове и самолети е нова екстра, предлагана в пощенските клонове. Властите се надяват, че тя ще заинтригува и улесни хората, осъществяващи често делови пътувания.

Френският министър на цифровата икономика и иновациите Флор Пелрен съобщи, че правителството е разработило и изпълнява програма за разширяване на дейността и възможностите на пощенските служби. Първата стъпка от нея бе извършена през ноември м.г. От тогава в 50 пощенски клона в цялата страна на посетителите експериментално се предлага услугата достъп до интернет. С цел привличане на вниманието към пощите националните железници брандираха и няколко свои високоскоростни състава с техния цвят и логотип.

Япония предлага заем на САЩ за Maglev-линия



Япония е предложила на САЩ заем в размер на 4,79 млрд. долара за изпълнението на проект, който включва изграждането на 60-километрова суперскоростна линия от Балтимор (щат Мериленд) до столицата Вашингтон. Предвижда се, че новото трасе ще бъде базирано на технологията на магнитната левитация - Magnetic levitation, от където идва и съкращението Maglev на японската жп компания Central Japan Railway Co (JR Tokai). То ще позволи времето за пътуване между двата града да се намали до около 15 минути.

Японското правителство е заинтересовано от изграждането на трасето още откакто американските власти обявиха планове си за строителството му през 2001 г. Но оттогава проектът е в застой заради трудности около финансовото му обезпечаване. Те се дължат на високата му цена от около 8 млрд. долара. Според специалистите линията Балтимор - Вашингтон може да бъде изградена за период от 10 години. В случай на успешната му реализация има планове да бъде построено аналогично 30-километрово трасе между Бостън и Вашингтон. Япония ще подпомогне начинанието, а технологията Maglev се основава на използването на иновационно трасе и жп състави. При нея под въздействието на система от мощни противостоящи си магнити, между влака и специална линия, се създава въздушна възглавница. Така той буквално лети на около 10 см височина във въздуха над релсовия път, без да го докосва. Друга система от такива електромагнити пък го „бута“ напред и ускорява. При това положение влияние върху скоростта му оказва само съпротивлението на въздуха. Наред с възможността за достигане на много високи скорости. Преимущества са и в по-комфортното и тихо пътуване, икономичния разход на електроенергия, липсата на триене и на бързо износващи се части, а оттам и „вечен“ железен път.

През миналата година JR Tokai успешно тества прототип на влак Maglev (серия L0), който може да развива над 500 км/ч. В резултат на това японските власти дадоха зелена светлина за изграждане на магнитно-левитираща линия между Токио и Нагоя с дължина 268,8 км. Тя трябва да бъде завършена до 2027 г. Очаква се „летащите“ влакове, които се предвижда да оперират по нея, да преодоляват разстоянието за около 40 минути.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЗАКОНОДАТЕЛСТВОТО ВСЕ ОЩЕ ЩАДИ КРАДЦИТЕ

В дискусиата на тема „Терор на релси“, организирана от в. „24 часа“, участваха зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Антон Гинев, главният секретар на МВР Светлозар Лазаров, генералният директор на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, Милчо Ламбрев, заместник-изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, Чавдар Трендафилов, председателите на Българската асоциация по рециклиране и на Българската асоциация на металургичната промишленост, експерти от Министерство на правосъдието и Министерство на околната среда и водите и други специалисти от заинтересовани ведомства. На срещата присъства и машинистът Симеон Стоев на дерайлирания товарен влак между Яна и Мусачево.



От стр. 1

чрез физическа охрана, СОТ и системи за видеонаблюдение. През 2013 г. на гарите в Кулата, Мездра, Видин, Стара Загора, Свиленград, Горна Оряховица, Русе, Русе разпределителна, Шумен и Кардам са изградени системи за видеонаблюдение, които работят. Сигналът от тях е изведен в районните управления „Транспортна полиция“.

До края на 2014 г. видеонаблюдение ще се постави на още десет гари, от където преминават повече пътници.

Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията вече е предложило промени в Наказателния кодекс, не само за посегателства върху железопътната инфраструктура и подвижния жп състав, а и върху всички видове транспорт, включително автобусния, съобща зам.-министър Гинев. Идеята на новите предложения е да се прецизират текстовете, така че при кражби от транспортните превозни средства да се отчита, не само стойността на откраднатото, но и обществената опасност. Становището на Антон Гинев е, че тази година трябва да е ключова за прекратяването на



посегателствата и кражбите от железницата.

Според всички участници в дискусиата не по-малко тревожно е и обобщението, което направи зам. изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Чавдар Трендафилов. Той също потвърди, че въпреки физическата охрана и видеонаблюдение, с което разполага дружеството кражбите са огромни и за миналата година са за около половин милион лева на територията на цялата страна. Но преките щети са още само едната страна на медала. Другата са огромните инвестиции, които се правят след това за възстановяване на вагоните, железопътната инфраструктура

и контактната мрежа. Особено показателен е фактът, който изтъкна Чавдар Трендафилов. Дружеството за товарни превози е принудено да прави специална организация за преминаването на влаковете, пълни със скрап, през рисковите райони. Нещо повече, по жп линията пресичаща софийския квартал „Христо Ботев“, локомотивните машинисти вече отказват да превозват такива товари, поради изключително сложната и опасна обстановка в него.

Развълнуван беше и разказът на Симеон Стоев, който освен в инцидента с последния дерайлирал влак между Яна и Мусачево, още няколко пъти

е бил потърпевш от ромските набези. „В такъв момент човек просто няма време да мисли, а реагира според опита си“ – каза той по повод дерайлирания влак. „Чу се само силен шум, друсане и последва силен удар. После се разхвърчаха ресите и баластрата около тях.“ Чистата случайност и късмет било, че композицията с цистерни пълни с гориво не се е преобърнала в дерето. При запалване те биха предизвикали голям екологичен проблем. Още при първия оглед, направен от машинистите се оказало, че на около 170 метра жп линия, липсват закрепващите подложки. „При това положение, ако беше се надигнала, релсата можеше да се заби по средата на кабината“ коментира Стоев. Той не е забравил и случаите, когато ромски банди са връхлитали върху влака му, блокирали спирачките и спирали композицията. В такъв случай локомотивният машинист не може нищо да направи, а само да седи безпомощен в кабината. Иначе, част от крадците, въоръжени с

камъни започвали да го замерват, а много пъти заплашвали с побой или убийство. Като пример Симеон Стоев отново спомена кв. „Христо Ботев“, където след като движението е преустановено местните роми вече са демонтирали голяма част от релсите.

В хода на дискусиата главният секретар на МВР Светлозар Лазаров коментира, че в сравнение с 2012 г., през миналата се е запазила тенденцията в размера на кражбите от железниците. Според него за решаването на проблема е необходимо най-напред да се направи анализ и да се подобри координацията между компетентните органи, както и да се помисли за изменения в Наказателния кодекс. Около това се обединиха и останалите участващи в дискусиата, а от Българската асоциация по рециклиране представиха конкретните си предложения, които ще публикуваме в следващия брой на в. „Железничар“.

Мая ДИМИТРОВА

ЩЕТИТЕ В ДРУЖЕСТВОТО ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ДОСТИГАТ 253 544 ЛЕВА, В ПЪТНИЧЕСКОТО – 372 425 ЛЕВА

По информация на Юри Георгиев, ръководител отдел „Обща администрация“ в „БДЖ-Товарни превози“ ЕООД, през 2013 г. са констатирани липси на 267 т товари и 241 т скрап във вътрешно съобщение, докато от международните композиции са откраднати 220 т. товари и 30 т. скрап. Общата стойност на щетите е 253 544 лв. Според Георгиев най-често са посегателствата върху части от подвижния жп състав. Нападнат се товарни влакове, прекъсват се въздухопроводите, крадат се калодки, функционални вентили, винтови спръгове, въздушни резервоари и клеми на вагони. Също така

захранващите кабели от съоръжения в стационарни обекти, буксови капаци и други части и елементи от подвижния състав са сред най-често липсващите в товарните превози.

Основните проблеми, които са свързани със сигурността и безопасността при движение на влаковете, са поставянето на предмети върху жп линията, както и преминаването през районите с преобладаващо малцинствено население. Изхвърлянето на скрап от товарните вагони по време на движение, което е свързано и с недостатъчното осветление около гарите, е също сред обичайните престъпления. Образуват се досъ-

дебни производства срещу неизвестни извършители, но някои от преписките са прекратени, заради неустановената им самоличност. Предприети са различни мерки за осигуряване на безавариен и безопасен жп транспорт. Частните охранителни фирми, които пазят проблемните райони, сключват споразумения за взаимодействие с органите на МВР.

Румен Колев, ръководител отдел „Вътрешна сигурност и управление при кризи“ в „БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД казва, че за изминалата година има 82 посегателства върху подвижния състав, а загубите са за 372 425 лева. 115 са случаите на

замервания на влакове с камъни, а щетите от счупени стъкла възлизат на 45 364 лв. Пострадали са един пътник и един машинист. Кражби са се извършвали в локомотивното депо в София, в района на Централна гара София, гара Илиянци и ОП „Надежда“. Влакове най-често са замеряни между отсечките Захарна фабрика - Горна Баня, в района на Враца, между Илиянци и Корило, Момин брод - Лом, Батановци - Радомир, Искър - Казичене, Русе - Русе разпределителна, Казанлък - Дунавци. Обичайните мерки, които се вземат срещу това опасно явление, е като се информират медиите и служи-

телите на Транспортна полиция, обяснява Колев. Организиран се срещи с кметове по съответните райони и в училищата, тъй като нарушителите са предимно малолетни. Превантивни мерки са взети и по отношение на извършените кражби чрез изготвянето на заповеди и инструкции, с които се информират органите на МВР. Извършват се съвместни проверки и нощни дежурства с Транспортна полиция. Освен на физическите средства, голямо внимание се обръща и на техническите. Монтират се сигнално-охранителни системи и видеонаблюдение.

Ивет ПЕТКОВА

КАК СЕ БОРЯТ С КРАЖЪБИТЕ ЧУЖДИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

Кражба на скрепителни елементи по трасето между гарите Яна и Мусачево, която предизвика дерайлирането на товарен влак на 17 януари т. г., за пореден път привлече вниманието на властите и общественото ни върху този род престъпления. От транспортното министерство внесоха в парламента предложение в новия Наказателен кодекс за виновните в посегателства върху жп инфраструктурата да се предвидят наказания до 15 години затвор. Поиска се в него да влязат и конкретни текстове, посочващи за кражба на кои видове елементи какви санкциите ще има, за да нямам претъпници повече „законови вратички“. Достатъчно ли е обаче това, за да се реши проблема? Нека погледнем опита на чуждите държави.



Може да ви звучи невероятно, но в добрата стара Англия до неотдавна също се бяха видяли в чудо от крадците на черни и особено на цветни метали. В последните години там се наблюдаваше истински бум в кражбите на кабели от жп мрежата и електростанциите. Те бяха провиквани от растящите цени на медта и останалите цветни метали и от изкушението да се изкарат лесно и бързо пари. Броят на посегателствата над проводници през 2011 г. е достигнал 2600, а щетите за британските компании, поддържащи жп инфраструктурата, са надхвърлили многократно стойността на самите проводници. Наложено се да се подменят не само кабелите, но и да се изплащат десетки милиони паунди на жп операторите за претърпените икономически загуби, след като влаковете им спираха, заради прекъснатото електроподаване.

През 2012 г. полицията положи неимоверни усилия и успя да намали два пъти тези престъпления, но количеството им пак остана високо в сравнение с по-ранните години. По данни на Асоциацията на шефовете на полицейските служби, набезите в този период са коствали на британската икономика между 770 млн. и 1 млрд. паунда (1,27 - 1,65 млрд. долара) годишно. За сравнение, легалната

търговия в отрасъла се оценява на 5,6 млрд. паунда (9,24 млрд. долара).

Това положение провокира властите в средата на 2013 г. да забранят изкупуването на метали срещу пари в брой на територията на цялото Обединено кралство. Законодателството бе променено и в него залегнаха солени глоби (в размер на хиляди британски лири) за нарушаване на новата наредба. В резултат на рестрикцията Лондон съумя значително да намали броя на тези престъпления. В немалка степен за ограничаването им повлия и внедряването на една иновация в борба срещу крадците. Става дума за т.нар. „умна вода“



Третирането с „умната вода“ помага значително да се намалят посегателствата срещу проводниците и другите елементи от жп инфраструктурата

вода и различни препарати отстраняването им е невъзможно. Междувременно крадците ги носят по ръцете (а оттам по лицето и косата) и дрехите си без да дозират. Следи от „бойта“ остават и по автомобилите, използвани за превоз на проводниците, и в помещенията, където те бъдат оставени.

Първият потребител на „умната вода“ от жп сектора на Острова стана британската държавна фир-

ма Network Rail, която поддържа по-голямата част от жп линиите там. Тя регистрира първоначален спад с повече от 21 процента в кражбите на кабели от релсовата си мрежа край Лондон, след като служителите й започнаха да ги пръскат с нея. Така, ако някой посмееше да ги отреже и се опиташе да ги предаде като вторични суровини, полицията лесно разбираше, че са крадени с помощта на портативни ултра-

виолетови скенери. Уникалният код на маркера позволява на полицията да установят кой ги е задигнал, изкупил и от къде, и от кого са откраднати. Тъй като следите от Smart Water официално се приемат за доказателствен материал от британската правораздавателна система, множество крадци на метали започнаха да се озовават зад решетките със солидни присъди. Същевременно властите приеха и закон, който изисква от търговците на скрап да имат лиценз. Онези, които работят с престъпници, започнаха да го губят.



Deutsche Bahn използва в борбата с кражбите, вандализма и графитите безпилотни летателни апарати

Успехът провокира и други британски компании от железопътния сектор да последват примера на Network Rail. И ефектът от превенцията стана още по-осезаем. Това не остана незабелязано и от железниците на други държави. Транспортната администрация на Швеция (Trafikverket) успешно изпробва технологията в 20-километров жп участък в южната част на страната, който често е обект на престъпни набези. В резултат,

употребата на „интелигентната“ боя се разшири, а дотогавашните годишни загуби от посегателства срещу жп инфраструктурата (в размер на 120 млн. шведски крони или 16,5 млн. долара) тръгнаха надолу.

Още по-високотехнологичен подход на противодействие са предприели германските държавни железници Deutsche Bahn. За да се справят с проявите на вандализъм, рисуването на графити по съставите и с кражбите на елементи от жп мрежата, носещи им милиони евро загуби ежегодно, те закупили дронаве (безпилотни летателни апарати). Същите, от лятото на миналата година, започнаха да се използват за охрана на железопътните линии, влакови депа, мостове и подстанции, където най-често стават тези престъпления.

Дроновете MD4-1000, придобити от железницата, са продукт на немската компания Microdrones. Преставяват малки четиригитлови летателни апарати, снабдени с висококачествена камера (вкл. с инфрачервен режим на работа) за бързо и ефективно откриване на нарушителите. Летят до 150 м височина, развиват максимална скорост 54 км/ч и са практически безшумни, което ги прави трудно забележими. Могат да работят изцяло самостоятелно или управлявани дистанционно от оператор на разстояние до 40 км. Захранват се от акумулаторна батерия, осигуряваща енергия за 80 минути полет. Фотоапаратурата позволява да се заснемат лицата на вандалите и транспортните им средства. Всичко заснето се съхранява в паметта й и може да се използва по-късно като доказателство при предявяване на официални обвинения. Роботите патрулират единствено над съоръженията на железницата, с което се спазват законите за лична неприкосновеност, зорко съблюдавани в Германия.

От Deutsche Bahn твърдят, че цената от 60 000 евро, платена за всеки безпилотен летателен апарат, е напълно оправдана. С тяхна помощ служителите на компанията могат да предотвратят загуби за много по-големи суми. Само през 2012 г. например за отстраняване на последствията от вандалски актове и рисуване на графити по влаковете са похарчени 7,6 млн. евро. Отделно са разходите за възстановяване на откраднатите елементи от жп инфраструктурата.

Можем да продължим с примерите, но ще е излишно. Световната практика показва, че борбата с кражбите от железниците и жп мрежата се води успешно чрез комплексен подход. Тоест с драконовски закони, предвиждащи сурови наказания за участниците в престъпленията, засилен контрол и модерни технологии. И ако за родните условия споменатите по-горе иновации на този етап са трудно приложими поради липсата на средства, то въвеждането на сурови рестрикции и по-сериозна превенция са една напълно реална възможност.

Ивайло ПАШОВ



Кражбите на медни кабели и други цветни и черни метали са проблем за жп инфраструктурата на много европейски държави

Данаил Папазов - министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията:

БДЖ Е СРЕД НАЙ-ВАЖНИТЕ СТРУКТУРООПРЕДЕЛЯЩИ ДРУЖЕСТВА

- Г-н Папазов, каква е оценката ви за състоянието на проектите в жп сектора?

- Особено важно за министерството е подобряването на инфраструктурата. Тя е основен елемент в цялостното модернизиране на железопътния транспорт у нас. До голяма степен от нея зависи комфортът и сигурността на услугата при превоза на пътници и товари. Надеждната инфраструктура дава възможност и за постигане на по-високи скорости и по-бързо преминаване по съответните дестинации. Затова се отделя толкова голямо внимание на оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“, а НКЖИ непрекъснато ремонтира и подновява остарелите трасета със собствени средства и усилия. През следващия програмен период 2014 г. – 2020 г. предвиждаме и много сериозни инвестиции както от собствени средства, така и от собствени капиталови разходи.

- Бихте ли посочили приблизителна цифра на инвестициите, които предвиждате?

- Няма да са два пъти повече от завършилия програмен период, но със сигурност ще са разделени наполовина между пътните и железопътните проекти, а въз основа на бюджетната рамка за капиталови трансфери са приблизително 115 милиона лева. Това означава, че допълнително ще влязат около 300 милиона лева собствени приходи и капиталов трансфер на НКЖИ за ремонта на инфраструктурата. Като добавим и държавното съфинансиране мисля, че през следващите седем години сумата значително ще нарасне и ще бъде повече от 1 милиард евро.

- Как ще се финансира строителството на интермодалните терминали, което у нас доста изостава?

- Не съм съгласен с такава теза. Защото интермодалните терминали не означават само връзката с жп транспорта, който се осъществява в тях. Ако въпросът се разглежда така, значи, че се отричат всички пристанищни терминали. Единственото място, където товарите са се прехвърляли от един на друг вид транспорт, са морските и речните ни портове. Друг е въпросът, че терминалите там трябва да се усъвършенстват и модернизируют. Това е другото, много важно нещо, което предстои. В Русе ще се изгражда интермодален терминал. В Пловдив той е в много

напреднала фаза и с утвърден проект. По всяка вероятност през следващите години голямо внимание ще се обърне на Видин. На този етап транспортното министерство ще кандидатства за преместването на пристанище Варна – Изток на ново място, където ще бъде изграден много модерен терминал. Комплексът ще включва съвременна товарна жп гара заедно със зърнен и с контейнерен терминал. Той ще се финансира от националния бюджет по фонда, определен за развитие на регионите. Тази година ще кандидатстваме само за проектирането му, което по предварителна оценка ще бъде около 15 милиона лева. Парите предимно ще са от НКЖИ, пристанище Варна и държавното предприятие „Пристанищна инфраструктура“. Разбира се, ще кандидатстваме и по други програми, ако има свободен ресурс.

- Кога ще стартира проектът за Варна?

- Ние сме готови с апликационната форма, която беше одобрена от Министерски съвет. Надяваме се през следващите седмици да се обяви конкурсът, а в средата на февруари ще се определят победителите. Министерството на транспорта ще бъде бенефициент по средствата, които ще получим за проектиране. После „Пристанищна инфраструктура“ ще стане бенефициент в частта на пристанищната дейност, а НКЖИ – в частта на железопътната гара.

- Докъде стигна процесът с концесионирането на основните държавни инфраструктурни дейности?

- В пристанищата процесът почти е завършен. От големите портове остана само половината от Русе и целият във Варна. Първият е готов да бъде отдаден на концесия, но въпросът с варненското пристанище е малко по-сложен, защото там предстои преместване. Във Варна – Запад имаше твърде много проблеми със собствеността, защото, когато през годините се е строило, то е изграждано съвместно с девненските заводи. Много от сервитутните права и собствеността са останали в приватизираното предприятие. Почти осем години проблемите се изчистват, но въпреки че процедурата беше много сложна, тя вече е към края си. Надявам се към средата на тази година да завършим с този процес, като първо ще направим

предконцесионен анализ. Това обаче не означава да бързаеме да концесионираме пристанище Варна, независимо че винаги съм пледирал и пред правителството, и пред всички заинтересовани страни - всяка инфраструктура да се стопанисва от частни оператори. Те са много по-гъвкави, бързо вземат решения, по-пазарно са ориентирани. Но за предприятията, които работят добре, хубаво трябва да се обмисли преди да се направи решителната крачка и се вземе окончателно политическо решение. По същия начин стои въпросът и с Летище София. Иначе при всички останали имаме готовност – и в Горна Оряховица, и в Пловдив. За съжаление в Пловдив вече веднъж беше обявена процедура, но нямаше кандидати. Сега отново е проявен интерес, но не официален. Ако той се потвърди, ще подновим процедурата. Личното ми мнение е, че тази инфраструктура трябва част по-скоро да се отдаде на концесия, защото товарите, пък и пътниците, не са толкова много, колкото би ни се искало.

- Нищо не споменахте, г-н Папазов, за жп оператора БДЖ, който според оценката на последната ви пресконференция отбелязва положителен финансов напредък.

- Това е едно от най-важните структуроопределящи предприятия у нас. Заварихме го в много тежко състояние, но вече се вижда някаква светлина в тунела. Причината е много силно увеличаване на товаропотока, особено през последните четири – пет месеца, което е индикатор, че икономиката ни леко се възстановява. Впрочем такъв индикатор са и пристанищата. Пример е Варна, където беше постигнат рекорден товарооборот, който отдавна не помним. Това също е показател за възстановяване на икономическата активност и предпоставка за доброто развитие през 2014 г. Спряната приватизация в товарните превози в БДЖ също изигра положителна роля. Направихме усилия да привлечем и някои от старите товародатели, които през годините са ни били клиенти, но поради грешна маркетингова политика ги бяхме изгубили. В момента преговаряме с други. Надяваме се през тази година на още повече товари, за да продължим намаляването на задълженията на БДЖ, които в края на 2013 г. станаха 625 милиона лева, но в



началото на нашия мандат бяха със 102 милиона по-големи. През последните месеци успяхме да платим и главницата на заемите, която е около 66 милиона лева. Това от дълго време не се беше случвало. Почти сме на финалната права за подписване на споразумението с кредиторите за разсрочване на задълженията за десет години напред, което ще позволи на холдинга да пристъпи към обновление на подвижния му състав, а това е едно от главните условия за подобряване на железопътната услуга у нас. Защото, за да повишим комфорта, наред с обновената инфраструктура трябва да имаме и модерни влакове. Много важно е също гарите да бъдат обновени, така че да предоставят значително по-добри условия отколкото в момента. Извършваме сериозни ремонти в три основни гари – София, Пазарджик и Бургас. Предстоят процедури за Стара Загора, Шумен, Русе и Плевен. Някои ще се финансират по различни европейски програми, други – от бюджета.

- Наскоро споделихте идеята за отделянето на ремонтната дейност в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Какво по-точно имаште предвид?

- Не става въпрос за аутсорсване или приватизация. Много е важно да се разбере коя дейност в БДЖ е печеливша и коя носи загуби. Твърдя, че една от основните, които трябва да се реструктурират, е ремонтът, защото в момента имаме повече от 10 – 12 ремонтни бази, които обаче не могат да извършват сериозни услуги. По-добре е да останат само една или две, а другите да поемат функциите на аварийни служби, където се извършват само аварийни ремонти. Така, когато излязат на собствена сметка, ще разберем, разбира се в рамките на холдинга, дали са на загуба или печалба. Едва тогава ще се вземе управленческото

решение дали дейността да бъде аутсорсвана, дали да се развива в рамките на холдинга, дали да се приватизира или се отдаде на концесия.

- Искате да кажете, че трябва да придобият онази финансова самостоятелност, която вече имат пътническото и товарното дружество?

- Точно така. Тогава смятам, че и самите ремонтни ръководства ще се активизират да търсят повече поръчки, а не само да разчитат на вътрешни клиенти от БДЖ. Те трябва да се обърнат и към частните оператори, да извършват средни и по-големи основни ремонти.

- Кога това реструктуриране реално ще се осъществи?

- В момента ръководството на холдинга работи върху проблема и се надявам до средата на тази година реформата да бъде извършена. Но за да не плашим хората, искам изрично да подчертая - не става въпрос за съкращения. Говорим само за едно правилно функциониране на ремонтната дейност.

- Кои, според Вас, г-н Папазов са най-важните задачи в сектора през 2014 г.?

- Първо - оздравяването на БДЖ и повишаването на качеството на услугите в двете основни дружества на железниците - „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ. Втората задача е да продължим добрия диалог, който имаме с неправителствените организации, за да подпомагаме всички, които работят в сферата на транспорта с по-малко регулаторни режими и намеса на държавата в тяхната дейност. Тя трябва да присъства само там, където е необходимо, а не да издига прегради пред развитието на бизнеса. Третият акцент ще падне върху развитието на технологичното обновление във всички транспортни сектори.

Интервюто взе:
Мая ДИМИТРОВА

ТРИФОНОВДЕН

На първия ден от месец февруари българската православна църква отбелязва Трифоновден. Великомъченик Трифон е славен като светец-лечител, за когото се носят много легенди. Една от тях разказва, че едва 17-годишен е успял да излекува дъщерята на римския император Гордиан, с което печели завидни почести. Свети Трифон, известен също с това, че е отрязал носа си, докато зарязвал лозето, е считан за покровител на виното и лозята.

Според традициите на Трифоновден рано сутринта стопанката омесва хляб и приготвя варена кокошка, пълнена с ориз или булгур. В нова вълнена торба се слага питата, кокошката и бъклица с вино. С такива торби на рамо мъжете отиват на лозето. Там се прекръстват, вземат косерите и от три главини всеки отрязва по три пръчки. След това отново се прекръстват и поливат с донесеното вино лозите. Този ритуал се нарича „зарязване“.



След това всички се събират и избират „цар на лозята“. Едва тогава започва общо угощение.

Според етнографи в основата на празника се крие древният култ към Дионис - бога, когото в древността почитали като покровител на виното, веселието и лозята. Вярвало се, че там, където той мине, хората се научават да отглеждат лозя и да правят вино.

Празникът е включен към цикъл от три последователни дни, наречени Трифунци. Те се празнуват както следва: 1-ви февруари - Трифоновден; 2-ри февруари - Сретение Господне и 3-ти февруари - Свети Симеон. Последните два дни се почитат за

предпазване от вълци. Тогава жените не режат с ножици, за да не се разтваря устата на вълка, не плетат, не предат и не шият. Приготвят обреден хляб и след като раздадат от него на съседите, слагат зальци от хляба в кърмата на животните - за предпазване и на добитъка, и на хората от вълците.

НЕКА ПРЕВЪЗМОГНЕМ СТРАХА И НЕСИГУРНОСТТА

В един или друг момент всички сме изпитвали познатото чувство на страх - дланите ни се потят, сърцето ни сякаш бясно се състезава с нещо и въздухът въобще не ни достига. Несигурността и страхът силно затъмняват разума ни, нездравословните мисловни процеси водят до замъгляване на преценката ни и са спънка към реализацията на нашите цели. Освен това постоянното безпокойство, неувереност и ирационален страх могат да доведат до здравословни проблеми, включително храносмилателни заболявания, високо кръвно налягане и дори сърдечно-съдови болести. За преодоляване на проблемите е важно да сме наясно със страховете си и да признаем, ако те ни пречат да живеем живота, който заслужаваме. Ето и няколко начина да се справим с нездравословната несигурност:

1. Идентифицирайте вашите стракове и несигурност, като направите списък на всички моменти, в които се чувствате несигурни. Първата стъпка към премахването на страха е да признаете какво точно го предизвиква. Дали това е страх от провал, отхвърляне, чуждата критика? След като установите причините за вашата неувереност, помислете защо точно те ви карат да се чувствате така.

2. Спрете да премисляте прекалено много всяка ситуация. Разбира се, че е добре да се помисли сериозно, преди да се вземе решение, но въртенето на един проблем в съзнанието ви пречи да предприемете каквото и да било действие. Така че вместо да свръхнализирате всяка малка подробност се погрижете направо да пристъпите към дела.

3. Намерете силните си страни и им дайте път. Когато си повтаряте в какво сте добри и какво харесвате в себе си, със сигурност ще натрупате повече самоувереност, която ще ви помогне да се отървете от натрапчивия страх. Следващия път, когато усетите как корема ви се свива от

несигурност, си припомнете моментите, в които успешно сте се справяли с възникналата ситуация.

4. Спортувайте и се хранете здравословно. Всеизвестно е, че тренировките и диетите се отразяват добре на нашето тяло, но един здравословен начин на живот рефлектира също върху тонуса ни, като ни кара да се чувстваме балансирани, уверени и спокойни.

5. Поставете си цели. Много е лесно да се изгубите, когато нямате план и се чувствате сякаш нямате цел в живота. Концентрацията върху дадено постижение може да ви даде посока и да ви помогне да надраснете страховете си, за да може да получите нещата, които искате от живота. А пък всяко постижение ще ви зарежда с допълнителна увереност, която ще ви издигне над неувереността.

Страхът е много повече продукт на ума, една вътрешна борба, отколкото нещо, свързано с реалността на външния свят. Ако се вгледате в себе си и се доверите на собствените си решения, страховете ще се разсеят и скоро ще можете да се насладите на цялото разнообразие, което животът предлага.



АВОКАДО



Авокадото е растение от семейство лаврови. Произхожда от Централна Америка и е познато още преди 8000 г. на ацтеките и майте, а през 17 в. е пренесено в Европа. Названието му -ahuacatl - идва от езика нахуатъл и в превод означава „тестиси“ поради приликата на плода с този анатомичен орган. Днес най-големите производители на авокадо в световен мащаб са САЩ, Мексико, Бразилия, Колумбия и др.

Любопитният плод, чийто вкус наподобява зеленчук, е изключително богат да важни витамини и минерали, а и съдържа необичайно много протеини. Авокадото е сериозен източник на витамините А, В, С, D, Е, както и на витамин К. Има изключително полезно действие върху сърцето и предпазва от запушване на кръвоносните съдове, а също така и притежава антиоксидантно действие. Наличието на цинк, магнезий, калий и желязо се отразява благоприятно върху имунната система, стабилизира нервната система и предпазва от язва, анемия, диабет. Авокадото също така се препоръчва за подобряване на храносмилането и ускоряване на метаболизма.

Друго приложение на авокадото можем да намерим и в козметиката, където се използва под формата на маски, най-подходящи за суха кожа. Маслото от авокадо намира приложение в различни козметични кремове за лице, шампоани и душ-гелове.

МАСКА ЗА КОСА С АВОКАДО

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

1 банан;
1 авокадо;
1 с.л. зехтин.



НАЧИН

НА ПРИГОТВЯНЕ:

Намачкайте добре банана и авокадото, прибавете зехтина и разбъркайте, докато се получи гладка смес. Нанесете сместа по цялата дължина на косата си, като втриете добре и в корените. Оставете да действа 30 минути. Измийте косата с шампоан и изплакнете с ябълков оцет. Ще почувствате косата си здрава, лъскава и впечатляваща.

САЛАТА ГУАКАМОЛЕ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

2 бр. узряло авокадо;
1 лайм;
1 домати;
1/2 глава червен лук;
1/2 люта чушка;
1 скилидка чесън;
магданоз, сол и пипер на вкус.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Срежете авокадото на половина, с лъжица издълбайте меката част и я сложете в купа. Прибавете сока от лайм заедно с нарязания магданоз. Нарезете домати, лука и люта чушка на ситно и ги добавете в купата, а след това прибавете и намачкания чесън. Прибавете подправките и намачкайте с преса за картофи или вилица. Не мачайте прекалено дълго, за да не стане на гладко пюре. За да запази свежия си зелен цвят салатата, поставете в нея костилката на авокадото.



Китайски зодиак и хороскоп за 2014 г.

ПЛЪХ

Под знака Плъх са родените през 1924, 1936, 1948, 1960, 1972, 1984, 1996, 2008 г.

Хората, родени под този знак, са много живи, дейни и интелигентни, бързо улавящи потенциала във всяка една ситуация и достатъчно умели, за да приложат идеите си на практика. В ситуации, изискващи бърза реакция, те се справят умело, докато останалите се суеят какво да направят, и така печелят безспорно предимство и разполагат с по-широки възможности. Те могат да бъдат волеви и амбициозни, но не е излишно да се предпазват да не налагат насила своите идеи на околните тъй като премерените ходове и дозата дипломатия могат да ги предпазят от подкопаване на отношенията и дистанциране от приятелите и колегите им.

2014 г. носи голям шанс на Плъха за промени. Нека той борави внимателно с парите, планира действията си и последиците от тях. Комуникацията с личния партньор е особено важна. Позитивната нагласа ще помогне за преодоляване на трудности.

БИВОЛ

Под знака Бивол са родените през 1925, 1937, 1949, 1961, 1973, 1985, 1997, 2009 г.

Символ на увереност и сила. Хората, родени под този знак са тихи и търпеливи, мълчаливи и дори бавни, методични и донякъде обезличени, но зад този не особено привлекателен външен облик се крият оригинална и умна мисъл, невероятна упоритост и последователност. Биволите са лидери по натура. Често те са консерватори, пазители на традициите, привърженици на желязната дисциплина, граничеща с диктатурата. Обичат семейството си, но изискват от домашните си безпрекословно подчинение. Жената Бивол е обикновено прекрасна домакиня, често глава на фамилия. Най-голяма опасност за Биволите е техният фанатизъм. Макар и рядък, гневът им е страшен.

Добре е Биволът да внимава при финансовите взаимоотношения с роднини, приятели или колеги през 2014 г. Ако е скромен и честен в работата и толерантен в семейството си, ще избегне много проблеми. Постоянството му ще даде плодове в края на годината.

ТИГЪР

Под знака Тигър са родените през 1926, 1938, 1950, 1962, 1974, 1986, 1998, 2010 г.

Тигърът има буен, необуздан нрав, лесно се гневи, но привлича хората с

магнетизма си. Дързък, обича да рискува, което обаче често води до катастрофа. Ценно качество на Тигрите е ненавистта им към досадната рутина. Те не зачитат йерархията и смело вървят напред. От такова тесто са замесени революционерите, авантюристите, те могат да бъдат или големи шефове, или големи престъпници, зависи от условията. Човек на действието, Тигърът често има изключителна съдба, изпъстрена с многобройни преживявания, възходи и падения. Твърде пламенни в любовта, те рядко са истински щастливи в нея. Жената Тигър често се впуска в приключения, които завършват зле.

те предприемат действия след внимателно обмисляне на всички варианти. Могат да успеят в търговията, да бъдат добри адвокати или да развият политическа или дипломатическа кариера. Жените Зайци блестят във занаята, които изискват добър вкус, контактност и представителност.

Физическата кондиция и финансовото състояние трябва да са основни приоритети за Зайците през 2014 г. На работа е добре да внимават за подлостите от страна на колеги. Прогнозата за личния им живот е позитивна, особено ако контролират емоциите си.



В началото на 2014 г. късметът на Тигрите ще бъде колеблив, но постепенно ще набере скорост. Спокойният подход към решаване на проблемите ще бъде печеливш. Добре е да инвестират в обучение или нов бизнес. Нека внимават в отношенията с хората.

ЗАЕК

Под знака Заек са родените през 1927, 1939, 1951, 1963, 1975, 1987, 1999, 2011 г.

Той е надарен, умерено амбициозен, приятен за компания, дискретен и най-важното – добродетелен. Зайците обичат обществото и обществото ги обича. В много случаи се оказват повърхностни, макар че могат да изучат нещо из основи само, за да блеснат в нечий очи. Обичат комфорта и домашния уют, отхвърлят всичко, което би застрашило тяхната сигурност. Разумни по природа,

ДРАКОН

Под знака Дракон са родените през 1928, 1940, 1952, 1964, 1976, 1988, 2000, 2012 г.

Притежаващи благородно сърце и много жизнени сили, Драконите се стремят да постигнат всичко в живота. Винаги търсят съвършенството и си поставят високи изисквания. Доверчивостта им е безгранична и затова често преживяват разочарования. Липсва им дипломатичност, обичат да дават съвети, но рядко ги прилагат в собствения си живот. Болезнено амбициозни, те се превръщат в непримирими врагове, когато останат в опозиция. Вечно в разрез с общоприетите норми, твърде често думите им изпреварват мисълта. Могат да успеят във всякакви професии, но нека не забравят, че според китайските поверия Драконът бълва огън, но накрая се превръща в шепа пепел.

Здравият разум и мъдростта трябва да водят Дракона при взимане на решения през 2014 г. Ако избягва импулсивността, може да получи служебно повишение. Нека обърне внимание на здравето си и да се погрижи за възрастни членове на семейството.

ЗМИЯ

Под знака Змия са родените през 1929, 1941, 1953, 1965, 1977, 1989, 2001, 2013 г.

В християнските страни змията има лоша репутация, докато в Азия я почитат заради нейната мъдрост и проникателност. За китайците това са най-умните и прозорливите, но и най-алчните животни. Змиите имат изключително силно развит инстинкт, граничеща с ясновидство, разсъдливи са, въпреки че са способни да вземат бързи решения, доверявайки се повече на чувствата си, отколкото на своя и чуждия опит или съвети. В любовта често се "увиват" около партньора си, като го лишават от свобода на действията. Змиите ревнуват силно, ала самите те обичат любовните авантюри. Обикновено не им се налага да се тревожат за пари. Готови са да помагат на околните.

През 2014 г. ще се радват на добър късмет в личния и служебен живот. Годината е подходяща да разширят бизнеса си. Добре е да бъдат внимателни в личните взаимоотношения. Задължително трябва да положат повече грижи за своето здраве.

КОН

Под знака Кон са родените през 1930, 1942, 1954, 1966, 1978, 1990, 2002, 2014 г.

Конете изглеждат добре и имат добри обноски. Ползват се с благоразположението на околните, успяват в политиката и обществените отношения. Надарени са с богата душевност и сърчни ръце. Повече гъвкави, отколкото интелигентни, нямат особена вяра в себе си. С гореща кръв, лесно губят търпение, като така се лишават от плодовете на усилията си. Конят е егоист – ще стъпче без угризения всеки, който му се изпречи на пътя. Независим по характер, той действа на своя глава. Трудолюбив, успешно борави с пари. За него е характерно променливото настроение, бързо се оттегля от професия, работа или любов. Затова често трябва да започва всичко отначало.

В годината на своя знак Конят ще преодолява трудности. Късметът му ще варира постоянно. Съветите на близки и приятели ще му помогнат да се справи със стреса. Добре е да обърне внимание на своето семейство и да му се доверява повече.

(следва продължение)

Най-странните железопътни инциденти през 2013 г.

Предходната година се оказа много пълна на курioзни случки и абсурдни ситуации, свързани с железниците по света. Те са дотолкова нетрадиционни, че едва ли някога ви е минавало през ум, че могат се случат...

Първият шокиращ случай датира още от самото начало на 2013 г. И е едно истинско чудо! През нощта на 14 януари 42-годишен руснак изпада от пътнически влак в Амурската тайга и не само не се наранява, но достига жив и здрав до следващата гара, бягайки 7 км при температура 40 градуса под нулата, облечен само с долнище на анцунг, тениска и обут в джапанки. Щастливецът е жителят на Братск Валерий Малко (шофьор на товарен автомобил), който пътува от Москва до Нерюнги (Якутия). Той разказва, че пушил цигара във вестибула в края на коридора на вагона. Но когато тръгнал да се връща към купето, объркал вратите и отворил задната, която по принцип трябвало да води към следващия вагон. Такъв обаче липсвал и пътникът се озовал на релсите в тайгата. Щом се окопитил, хукнал да гони композицията, но не успял да я стигне. Съобразил, че ако спре да тича, ще загине. Така след

30 - 40 минути достигнал малката жп гара „Рихард Зорге“, където железничар му оказал помощ. Удивителното е, че не само нямал измръзвания, но дори не се простудил. На другия ден го качили на следващия състав за Нерюнги, където го чакал багажът му.

След случая от „РЖД“ коментират, че ще има наказания за служителите, които е трябвало да заключи задната врата на последния вагон, както изисква правилника. Малко от своя страна заявява, че е благодарен на Бог за оцеляването си и няма да съди никого.

По същото време световните медии гръмнаха, че чистачка от шведските железници е похитила пътнически влак и... го е забила в жилищна сграда в Стокхолм! Пресата съобщи, че екшънът се е разиграл малко преди 3 часа през нощта на 15 януари. Според тях, по време на нощната смяна 22-годишната хигиенистка на име Сара (фамилията е спестена), работеща в депо на местния жп оператор „Arriva“, успява да проникне в кабината на машиниста на празна пътническа електричка. Впоследствие я подкарва с незнайно как придобития специален ключ, нужен за това. Бързо ускорява композицията



Оцелелият по чудо Валерий Малко позира за снимка пред руски журналисти

и влакът се понася по релсите с доста висока скорост. Скоро обаче достига края на маневрената линия и след като пишман водачката не успява да задейства спирачките, пробива защитната бариера в дъното на коловоза. Изминава още 30-ина метра и се спира чак след като „влиза“ в кухнята на първия етаж на триетажна къща в стокхолмското предградие Салтсбаден. По чудо инцидентът се разминава без жертви. По това време в къщата са петима души, но спят в други стаи и се отърват само с преживения стрес. В случая единствено не провървява на Сара, която остава заклещена в локомотивната кабина. На пристигналите на мястото спасителни екипи са необходими два часа, за да я извадят. Веднага след това е транспортирана с хеликоптер до близка болница в тежко състояние – с множество фрактури и пробит бял дроб. Ала макар и след месеци, пострадалата все пак успява да се възстанови напълно.

Няколко дни след инцидента шведското предварително следствие опроверга напълно тиражираната от медиите версия за чистачката-крадла. Властите обявиха, че няма да предявяват никакви обвинения към младата жена и нарекоха случилото се следствие от лошо стечение на обстоятелствата. Според тяхната версия, докато почиствала кабината тя случайно

натиснала някой от бутоните, вследствие на което крайградският влак започнал да се движи. Направила всичко възможно, за да го спре, но тъй като нямала необходимите познания на машинист, не е успяла. Нещо повече - следователите заявяват, че са се натъкнали на серия от нарушения в мерките за „безопасност“ в депо на „Arriva“, които на практика са застрашили живота на служителката им. Една от тях е оставянето на специалните ключове, с които се подкарват моторите, на таблото в кабините на машинистите.

В резултат на това, шведският жп оператор понася големи парични санкции за допуснатите небрежности и плаща възстановяването на пострадалата от влака къща. Паралелно с това ръководството се е извинило на пострадалата хигиенистка, че първоначално я е заподозряло и обвинило в умишлено подкарване на композицията. За да избегне съдебно дело за оклеветяване и компенсира вината си, компанията предлага да й плати курс за машинист и пожизнен договор за работа на този пост. Сара приема офертата на драго сърце, тъй като както споделя пред медиите, тази възможност отдавна я е привличала, заради много по-доброто заплащане.

(Следва)
Ивайло ПАШОВ



Шведската електричка, забита в триетажната къща. Влакът е изтеглен от пострадалата сграда след цели две седмици

Продължава АБОНАМЕНТ 2014

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

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

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 0.50 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.00 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договаряне
Първа страница - 1.80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.
Последна страница - 1.50 лв. на кв. см.
За цяла страница - по договаряне

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

Железничар
Банкова сметка
на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА
ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BVPB179241064295803
BIC: BVPB179241064295803
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

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

Годишен абонамент 24 лв.