



В съставите на влаковете по маршрута София - Истанбул - София е включен български кушет-вагон

ПРИЯТНО ПЪТУВАНЕ



РЕЦИДИВЪТ ВАНДАЛСКИ КРАЖБИ



СЕ ЗАДЪЛБОЧАВА

Един от най-пресните случаи на нова стресова ситуация в движението на влаковете, заради кражба, е от края на миналата седмица. Отрязан петдесетметров кабел от контактната мрежа между Баня и Карлово принуди „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД да наема автобус, за да превозва пътниците си, съобщава в „Марица Пловдив“. От Пловдив е изпратен дизелов локомотив, за да изтегли спрялата по принуда електрическа мотриси, която е била и със счупено от хвърлен камък стъкло.

Кражбата е извършена в участъка Карлово – Дъбене. Проблемът е установен след 5 часа сутринта, след като първият влак за Пловдив вече е бил преминал. Вследствие на посегателството се е наложило пътниците от композицията в 7:30 ч. да чакат около половин час в Дъбене, докато пристигне автобусът, за да ги превози до Баня, откъдето отново продължили към Пловдив с влак. До възстановяването на движението в ранния следобед, транспортът в пострадалия от поредното посегателство район е извършван с автобус.

Само този инцидент, според мнението на специалистите, е бръкнал с няколко десетки хиляди лева в джоба и на двете компании. Защото от една страна възстановеният откраднат проводник е изключително скъп, а от друга са направени допълнителни разходи за изтеглянето на мотрисата и за бързото осигуряване на автобусен превоз. Разбира се, в тези щети не влизат създадените неудобства, изяденото време на пътниците и обществената опасност, която се крие зад тях. В случая кражбата е извършена изключително професионално, а авторите й са били много добре информирани, че точно в ранните утринни часове движението по направление няма, коментират жп експерти. По думите на представители на железниците в Карлово посегателствата с такъв характер са зачестили в района. Само преди десетина дни е извършено подобно престъпление.

Средно на година в НКЖИ регистрират по 1000 кражби на релси. Размерът на щетите, които понаса компанията, е огромен, казва Любомир Тодоров, ръководител на служба

„Класифицирана информация и вътрешна сигурност“ в компанията. И коментира, че когато се говори за финансовата страна на въпроса, най-често се дават сведения по балансовата стойност на липсващите вече активи. Но при възстановяването на реалната стойност на тези щети трябва да се умножават по пет. Като най-скорошен пример Любомир Тодоров се позовава на нашумялото дерайлиране на товарната композиция заради откраднати скрепителни елементи край гара Яна. По счетоводна стойност то струва 24 хил. лв. С възстановяването на всички повреди по жп линията и подвижния състав реално сумата е излязла 1 млн. лв. Според Тодоров това е и една от най-скъпо струващите кражби. За изминалите четири години по балансова стойност загубите са достигнали близо 5 млн. лв., което означава, че като умножим това число по пет се получава, че реално компанията е ощетена за повече от 25 млн. лв., допълва той. И уточнява, че обикновено става въпрос за добре организирани групи, които премислят и анализират абсо-

лютно всичко. Често те работят с наблюдатели, засичат движението на влаковете, за да определят най-подходящото време за извършването на кражбата, какъвто по същество е бил и инцидентът край Дъбене. Във всеки регион действат по няколко такива групи, като най-многобройни те са в София. Почеркът при всички е един и същ – добра организация, която обхваща цялата верига от монтажа до нарязването, претопяването, укриването и транспортирането на материала до пунктовете за вторични суровини. Не е изключено понякога информация да се получава и от работещи в железницата хора или такива, които скоро са я напуснали и са влезли в комбина с престъпниците.

По-тревожното обаче е, което събщи преди няколко седмици председателят на Българската асоциация по рециклиране (БАР) Борислав Манолов, по време на дискусиата „Терор на релсите“, организирана от в. „24 часа“. По данни на организацията повече от 1 400 площадки за рециклиране на черни и цветни метали у нас работят незаконно под различни

Позиция на „Холдинг БДЖ“ ЕАД

През последната една година се водят тежки и интензивни преговори с банките кредитори за възстановяване на загубения през годините диалог. Съставена е работна група, която включва представители на банките, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Министерство на финансите.

В рамките на преговорите с част от представителите на банките кредитори има сближаване на позициите, но по някои от темите съществуват разногласия. Но всяка една от банките може да предприеме съответните законни действия, за да защити своите интереси. До момент са запорирани сметки на „Холдинг БДЖ“ ЕАД от една от финансовите институции. Но запорирани сметки не са предпоставка за възпрепятстване на работата на националния железопътен превозвач, имайки предвид, че през последните години дружеството извършва своята дейност в изключително тежко финансово състояние. Към днешна дата няма забавяне на плащания към персонала на холдинга и дъщерните дружества.

Преговорите с банките кредитори продължават, като се очаква да бъде намерено решение за сближаване на позициите по темите, по които има разногласия.

форми. През 2012 г. регистрираните фирми в бранша, притежаващи пунктове за преработка на метали, са били около 2 300, а сега са около 890. Това веднага пораздало въпроса какво правят останалите, заяви по време на дискусиата Манолов. Според него приблизително 1 600 пункта развиват нелегален бизнес. Той се осъществява по няколко начина. Едни се регистрират като автоморги. Други – получават разрешение само за рециклиране на пластмаса и хартия, а паралелно обработват и метали. Имало и такива, които развивали бизнеса си съвсем „на тъмно“ – без никакво разрешително. Така че основният път на откраднатото от железниците е към точно тези незаконни леярни, където всичко се претопява, за да не може да бъде разпознато. Асоциацията е подавала вече сигнали за две такива работещи на черно площадки и за 18 пункта. Председателят на БАР обаче подчерта, че чрез лоялната дейност на членовете й се осигурява по-евтина суровина за промишлеността. Затова трябвало да се потърси баланс

DEUTSCHE BAHN ДАРЯВА БЕЗПЛАТНИ ПЪТУВАНИЯ ЗА „ЗЛАТО“ В СОЧИ



Германските железници направиха подарък на своите пътници в чест на Зимните олимпийските игри в Сочи. Наръх откриването на световния спортен форум Deutsche Bahn пушна специална карта за пътуване с намаление - DBahn Card Gold. Тя дава 25 процента отстъпка от цената при покупка

на жп билети. Ако спортистите на Германия спечелят олимпийско злато, то притежателите ѝ ще могат да пътуват безплатно до всеки град в страната.

DBahn Card Gold, която осигурява намаление за пътуване във вагоните втора класа, се продава за 25 евро. Идентичната карта за отстъпка във

вагоните първа класа струва двойно - 50 евро. И двата варианта ще важат в продължение на 4 месеца. С тях пътниците ще могат да пътешестват до всяка точка на федералната република, използвайки както обичайните, така и скоростните композиции ICE.



ФИНЛАНДСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ ЩЕ КУПАТ 80 ЛОКОМОТИВА Vectron

Финландската държавна железопътна компания VR Group обяви, че планира да закупи 80 електрически локомотива Vectron от германския концерн Siemens за около 300 млн. евро. Ако сделката се осъществи, ще се превърне в най-голямата инвестиция в подвижен състав на скандинавския превозвач.

Предвижда се в договорът да залегне опцията за покупка на допълнителна партия от

97 локомотива от същия тип и ангажимента за техническата поддръжка на доставените машини за период от 10 години. Очаква се подписването му да стане много скоро.

Според предварителните планове електролокомотивите Vectron трябва да започнат да постъпват във VR Group през 2016 г., а доставката им да приключи до 2026 г. Те ще бъдат използвани за теглене както на пътнически,

така и на товарни композиции. Новият тягов състав ще замени съветските локомотиви във флота на железниците, някои от които са произведени още през 70-те години на миналия век.

Талигите на локомотивите ще се произвеждат в завода на Siemens в Грац (Австрия). Останалото – окомплектовката и сглобяването на машините ще се осъществява в предприятието на концерна в Мюнхен.

Полски дизелови влакове за Беларус



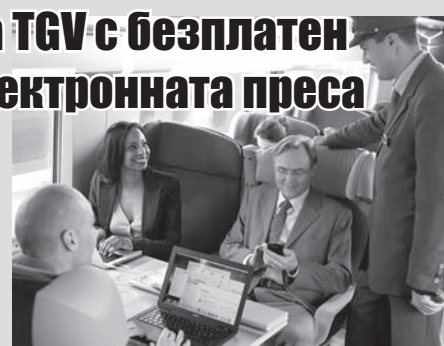
Полският производител на подвижен състав PESA Bydgoszcz SA предаде на беларуските железници („БЖД“) първия тривагонен дизелов влак ДП 3, от общо трите, които те са заявили. Преди да бъде въведен в експлоатация, съставът ще премине приемни и сертификационни изпитания по железопътната мрежа на Беларус.

Договорът между „БЖД“ и PESA бе сключен през 2013 г. Клаузите му предвиждат доставката на следващите две композиции да се осъществи между март и април т. г.

Композициите ДП 3 са дълги 69,3 м, експлоатационната им скорост е до 140 км/ч и разполагат със 145 седящи места. Вагоните им са нископодови (600 мм) и улесняват бързото и удобно качване и слизане на пътниците. Техните врати са оборудвани със съваеми степенки. Предвидени са и специални рампи, които улесняват достъпа на пътници с ограничени физически възможности. Във вагонните салони са монтирани меки кресла с възможност за индивидуално регулиране на положението на облегалката и подлакътниците. Климатизирани са изцяло, а специални топлинни завеси на входните врати възпрепятстват навлизането на студен въздух във вътрешността. Във влаковете има две тоалетни вакуумен тип, едната от които е специално приспособена за ползване от инвалиди.

В Беларус вече оперират 6 едновагонни дизелови влака ДП 1, произведени съвместно от ОАО „Управляющая компания холдинга „Белкоммунмаш“, PESA и Минския вагоноремонтен завод. Всички те са доставени на „БЖД“ през 2011 г. и 2012 г. и обслужват регионални маршрути.

Пътниците на TGV с безплатен достъп до електронната преса



Пътниците на френските високоскоростни влакове TGV вече имат безплатен достъп до електронни информационни източници. Осигурява им го приложението TGV Pro, чийто софтуер могат да изтеглят свободно на лаптопите, таблетите и мобилните си телефони от сайта на националните железници на Франция (SNCF).

TGV Pro дава възможност на пасажерите 24 часа преди планираното пътуване да съставят собствен каталог от предпочитани вестници и списания, които да преглеждат на път. Сред новинарските източници, които са им на разположение, се включват вестниците и списанията Les Echos, Le Point, Paris Match, Capital, Elle, Géo.

От това лято SNCF планират да зарадват своите клиенти и с безплатен интернет по френските гари. От компанията обявиха, че пътниците ще имат свободен достъп до световната мрежа първоначално от 40-те най-големи гарови комплекса. Услугата обаче ще се разраства и до края на 2015 г. безплатния Wi-Fi трябва се предлага на всичките 128 гарови комплекси, обслужвани от националните железници.

Пуснаха първия участък от автоматичното метро на Сингапур



Първият участък от изцяло автоматизираната линия Downtown Line 1 на метрото на Сингапур бе тържествено открит и започна да функционира. Той е с дължина 4 км и по него са разположени 6 метростанции, между които се движат автоматични моториси без машинисти. Проектът предвижда цялото трасе да достигне до 42 км и да има общо 34 спирки. Дострояването ще се извършва на още два етапа, като финализирането му се очаква през 2017 г. Прогнозируемият пътничкопоток по линията е до 500 000 пътници дневно.

Роботизираното трасе Downtown Line 1 се обслужва от компанията-оператор на цялата местна подземна железница SBS Transit. Доставчик на неговите системи за сигнализация и електрозахранване е концерн Siemens.

В момента дължината на метрополитена на Сингапур достига 180 км (3 линии, 69 подземни и надземни метростанции). Ежедневно услугите му се ползват от около 2,5 млн. души. През 2008 г. правителството на островния град-държава обяви, че до 2030 г. ще инвестира 28 млрд. долара, за да удовлетвори транспортните потребности на населението. По-голямата част от тези пари ще отидат за развитието на метрото. Дотогава дължината на подземната жп мрежа трябва да достигне 360 км.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

НА ПЪЛНА ПАРА

В края на януари правителството на Китай обяви, че през 2014 г. ще инвестира до 630 млрд. юана (103,3 млрд. долара) в разширяването на високоскоростната железопътна мрежа на страната. Новината дойде седмици след като China Railway – държавният оператор на националната жп мрежа, заяви 258 нови влакове-стрели на стойност 44,3 млрд. юана (7,3 млрд. долара). Поръчките за производството им получиха двата най-големи китайски производители на подвижен състав – корпорациите CSR (China Southern Rolling) и China CNR (China Northern Rolling). С това Поднебесната империя доказва, че продължава курсът на устремно развитие на скоростните си жп превози. Както и реализацията на най-значителната инвестиционна програма в жп индустрията на планетата.



Статистиката показва, че през 2014 г. китайските инвестиции в скоростните железници ще са близки до тези от миналата година, които възлизаха на 104 млрд. долара. За сравнение в периода 2010 – 2012 г. държавата всяка година е „наливала“ в тях средно по около 76 млрд. долара годишно. А между 2006 и 2010 г. е вложила в скоростно жп строителство общо около 150 млрд. долара. Тоест, е налице ясна тенденция към увеличаване на капиталовложенията в сектора. В резултат на нея, Китай постепенно се превърна в световен лидер както по дължината на високоскоростните железни пътища (над 10 460 км), така и по скорост на пътническите и товарни жп превози. А също и по дължина на действащите и строящите се жп линии.

До настоящата реалност източната страна достигна след

тав. До този момент абсолютни лидери в експресните влакови пътувания бяха Япония и Великобритания и именно към тях първи насочиха своето внимание китайците. Сключвайки през същата година сделка с Kawasaki за 760 млн. долара корпорацията CSR получи достъп до японските технологии за производство на влакът-стрела Hayate. Японската компания произведе и достави на Китай 9 композиции от този тип, а впоследствие взе частично участие в производството на още 51 в заводи на територията на Поднебесната империя, като доставяше комплектоващи компоненти за серията.

През следващите години същият подход бе приложен и спрямо останалите световноизвестни жп производители. Това обяснява факта, че днес на китайска територия успешно функционират няколко производ-

тав. До този момент абсолютни лидери в експресните влакови пътувания бяха Япония и Великобритания и именно към тях първи насочиха своето внимание китайците. Сключвайки през същата година сделка с Kawasaki за 760 млн. долара корпорацията CSR получи достъп до японските технологии за производство на влакът-стрела Hayate. Японската компания произведе и достави на Китай 9 композиции от този тип, а впоследствие взе частично участие в производството на още 51 в заводи на територията на Поднебесната империя, като доставяше комплектоващи компоненти за серията.

кандския жп гигант Bombardier. Разположеното в Чанчун предприятие на корпорацията CSR, пък продължава да бълва собствени варианти на японските влакове-стрели Hayate на Kawasaki. След като по този начин организираха мащабно производство на високоскоростни състави, властите в огромната държава започнаха с ударни темпове да изграждат и модерни железопътни магистрали. За достойнствата на експресите и качествата на трасетата красноречиво говори фактът, че по въведените в експлоатация през 2009 г. жп линии „Ухан – Гуанджоу“ и „Джънджоу – Сиан“ започнаха да се осъществяват рейсове с рекордната за тогава скорост над 350 км/ч. През декември 2010 г. на жп участъка между градовете Цзаочжуан и Бенбу (част от линията Пекин – Шанхай) експресът CRH380A, произведен от Qingdao Sifang Company като „клонинг“ на популярен модел на Siemens, достигна рекордните 486,1 км/ч. Това е най-високата скорост, развивана от скоростен влак с конвенционално задвижване.

Тук е мястото да отбележим, че тези постижения са резултат от редица собствени иновации, които китайските инженери и учени, прилагат в произвежданите от местната индустрия състави. Благодарение на внесените подобрения, композициите им

композиции, доставени от Поднебесната империя. Същите, в повечето случаи превъзхождат по скоростни характеристики конкурентите си от наложените брандове.

Всъщност, властите в Пекин официално никога не са отричали, че произведените в страната композиции, са създадени на базата на чуждестранни технологии. Ала подчертават, че са заплатили за тях на съответните компании, благодарение на

ски, кадрови и прочие) тя се е превърнала в световен лидер в развитието на скоростните жп превози. Западните компании пък явно осъзнават, че йезуитското поведение ще им носи далеч по-малко загуби в бизнеса, отколкото пряката конфронтация, истерията и съдебните спорове. И предпочитат да получават някакви дивиденди от огромния вътрешен пазар, който представлява Китай, вместо да останат на нула. Позволяват си по-твърдо



което, е било организирано и началното производство. Същевременно отхвърлят като неоснователни критиките, че по-късно са продължили да произвеждат същите влакове серийно, без да закупят лиценз за тях. Те подчертават, че подвижните състави, определяни като местни „копия“ на оригиналите, всъщност са доработени и модернизирани, което ги превръща в нов китайски продукт.

Интересното е, че световните жп производители избягват остри нападки към Китай по темата. От Siemens коментират, че с китайските си партньори имат доверителни отношения, които се надяват да продължават и занапред. Висшият мениджмънт на Bombardier пък изтъква, че китайските им контрактори изпълняват всички съвместни договори. А от Alstom изобщо отказват коментари. Единствена японска корпорация Kawasaki не може се примири с китайското копие на своя влак Hayate.

Налага се извода, че в кардинално променилата се за не повече от две десетилетия ситуация, Поднебесната империя вече е тази, която диктува условията. Заради множеството си преимущества (икономиче-

съперничество с „източния дракон“ само на глобалните пазари.

Тазгодишните китайски инвестиции в жп инфраструктурата ще доведат до започване на строежа на 6 600 км нови скоростни линии. Те ще бъдат изградени основно в западните и централните райони на Китай. С вече започнатите се очаква през 2015 г. експресната жп мрежа на страната да достигне до 19 000 км. По същото време общата дължина на скоростните и обикновените железни пътища е планирано да надхвърли 120 000 км (днес е малко над 100 000 км). Но дотогава могат да ни изненадат и други рекорди. Китайците не се примиряват да са първенци само по отношение на влаковите скорости и дългите жп трасета, а искат да са най-добри във всичко. През 2013 г. например, демонстрираха, че са също лидер в разработката и производството на товарен подвижен състав. Корпорацията CNR произведе и най-тежкия товарен влак в света - с максималната товароподемност около 155 тона на вагон и обща за целия състав от 30 000 до 50 000 тона. Гигантът бе поръчан от миннодобивния концерн Rio Tinto. Кой знае още какви сюрпризи ни очакват.

Ивайло ПАШОВ



повече от половин век упорито и целенасочено развитие на железниците си. Процесът започва още през 1949 г., когато с помощта на специалисти от бившия СССР извърши кардинални промени в железопътния си транспорт. Поставено е начало на изграждането на съвременни жп комуникации. Следващият преломен етап в „израстването“ на китайските железници е в края на ХХ и началото на ХХІ век. Тогава, с привличането на най-модерните технологии в сегмента, те успяха да направят истински еволюционен скок.

Начало на високоскоростните проекти на китайските железници дадоха споразуменията, сключени през октомври 2004 г. между министерството на жп транспорта на страната и водещите световни производители на подвижен съ-



ства за скоростни влакове, които много напомнят моделите на тези западни компании. Така например, във вагостроителния завод в Таншан се изработват състави, сходни с произведените в германския концерн Siemens. От поточните линии на жп завода в Циндао пък слизат експреси с визия, сходна с продукцията на

не отстъпват на „оригиналите“ по качество, технологичност и комфорт. И същевременно, са с много по-ниски цени, заради евтиния труд и ресурси в страната. Много ясно признание за техните качества е обстоятелството, че по жп магистрали в САЩ, Саудитска Арабия и ред други държави „препускат“



ДО ОСЕМ МЕСЕЦА ГАРА ПАЗАРДЖИК С НОВА ВИЗИЯ

Заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Петър Киров откри започващото модернизиране на жп гара Пазарджик. Според него дългото отлагане на ремонта я е превърнало в неприветливо място както за гостите, така и за жителите на града. „Това наложи да помислим за цялостното ѝ преобразяване, за да стане съвременен център на железопътния транспорт и приятна част от градската среда“,

подчерта Киров.

Благодарение на средствата, осигурени по Оперативна програма „Транспорт“, ще бъдат инвестирани над 3,5 млн. лв. за рехабилитацията в Пазарджик. Зам.-министърът съобщи, че са договорени всички средства по ОП „Транспорт“, предвидени за железопътни проекти и са разплатени около 830 млн. лв. на бенефициентите по приоритетната ос. Обектът „Преустройство и саниране на приемно здание

гара Пазарджик – II-ри етап“ е част от проект, по който ще бъдат обновени и приемните сгради на Централна гара София и пътническата в Бургас, финансиран по ОП „Транспорт“.

След осем месеца, когато е крайният срок на строителството, пазарджишката гара ще е с напълно променена вътрешна и външна визия и ще отговаря на изискванията за енергийна ефективност. Ще се внедрят висококачествени, енергоефективни материали; ще

се подмени вътрешната и фасадната дограма; ще се санират помещението, а сградата ще е пожарно безопасна, осигурена с необходимата инсталация и оборудвана с топли и удобни чакални. Пътниците с намалена подвижност ще имат достъп до всички нива на комплекса, благодарение на новите асансьори и рампи, които ще се изградят.

Зданието ще разполага с център за услуги, търговски обекти, както и с добра визуална кому-

никация чрез указателни табели за бърза и лесна ориентация на пътниците. Пешеходният подлез също напълно ще бъде обновен. Той ще бъде хидроизолиран, ще се възстанови осветлението и външното електрическо захранване. Цялото проектиране и строителство ще извършва консорциумът „Вектор инженеринг“, а оценката на съответствието и строителния надзор ще се осъществи от обединението „Рубикон-Ен Ар 2“.

РЕЦИДИВЪТ ВАНДАЛСКИ КРАЖБИ СЕ ЗАДЪЛБОЧАВА

От стр. 1
посредством законодателството и завишения контрол между непозволеното и законното, коментира той.

БАР съвместно с Министерството на екологията и Министерството на вътрешните работи са подготвили промени в Наказателния кодекс, с които да се изпълнят празнотите в него и да се пресече нерегламентираната дейност на някои фирми. Една от промените предвижда кражбите на капаци за шахти, пътни знаци, части от вагони и локомотиви, релси да се приравнят към тежките престъпления и да се наказват с по-голяма строгост. Също така всеки, който приема или съхранява без разрешение отпадъци от черни или цветни метали, да се наказва с глоба и лишаване от свобода от 1 до 5 години. До този момент имало само няколко осъдени за незаконна дейност, защото прокуратурата отказвала да извършва производства

заради „маловажност на случаите“. „Контролните органи са безсилни да ги затворят. Могат да налагат актове. Някои фирми са с по пет – шест акта. Няма обаче законен начин те да бъдат закрити или собствените им да се осъдят“, обобщил Манолов. Но според него не само в Наказателния кодекс, но и в Закона за управление на отпадъците имало много празнини, които спешно трябвало да се коригират.

В подкрепа на тази теза излезе и информацията, че специалисти от Регионалната инспекция по околната среда и води (РИОСВ) в Шумен са проверили нерегламентирана площадка в местността Топхането край града, на която трябвало да се съхраняват отпадъци от битов характер и излезли от употреба моторни превозни средства. Но проверката констатирала, че собственикът не притежавал необходимите документи



Бисер Минчев, гл. ревизор по безопасността в НКЖИ показва откраднатите елементи при гара Яна

за извършване на такава дейност, нито пък отговарял на изискванията за излезли от употреба моторни превозни средства. По време на разследването са открити и елементи от железопътни релси. Те обаче са в такова състояние, че затруднили дори специалистът от жп секцията в Горна Оряховица категорично да потвърди техния произход.

Последните случаи, ста-

нали не повече от месец след драстичния инцидент край гара Яна, още веднъж навеждат на мисълта, че колкото и да се говори за затягане на контрола той все още продължава да е твърде либерален. В това отношение и законодателството ни не отстъпва, след като престъпленията продължават да се увеличават и то под носа на властта.

Мая Димитрова

ОБРАТНА ВРЪЗКА



Уважаеми г-н Християн Кръстев,
Обръщам се към вас, за да изразя благодарността си към служителите на БДЖ.

Благодаря за тяхната изключителна коректност и отзивчивост при връщането на личният ми телефонен апарат, който беше изгубен във вагон на влакова композиция. На 1 февруари, в 10:30 ч. сутринта се качих на бързия влак от София за Пловдив. Няколко часа след пристигането си в Пловдив, установих, че телефонният ми апарат е изпаднал между седалките на купето. Същият ден, към 17 ч. се обадох на касата на международни билети на гарата в Пловдив. Разговарях със служителката и след като я разпитах къде и как мога да се обадя на началника на влаковата композиция, тя се свърза с него от мое име. По-късно разговарях с човек, който беше намерил телефона ми, координатор или началник на композицията, не съм сигурен, но той каза, че поради забавяне на влаковете, телефонът ще бъде предаден в друг влак. Също така ми даде номерът на началника на композицията на влак №2614, на който да се обадя, за да се уговорим откъде да си взема апарата. На 2 февруари влакът пристига в София, вечерта в 22:30 ч. На следващият ден отидох при координаторът на пътнически превози на Централна гара София, и той лично ми предаде телефона.

Моля, да запознаете вашите служители с написаните от мен благодарствени думи!

Пожелавам ви всички служители да бъдат като тези, които ми съдействаха и да постигате много професионални успехи!

С уважение: Даниел Минков

Бойчо Скробански, директор на дирекция „Звено за разследване на произшествията във въздушния, водния и железопътния транспорт:

БЪЛГАРИЯ С ПРИНОС ЗА РАЗСЛЕДВАНЕ

НА ПРОИЗШЕСТВИЯТА В ЕВРОПА



От началото на годината инж. Бойчо Скробански е директор на дирекция „Звено за разследване на произшествията във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. За пръв път от създаването ѝ дирекцията се ръководи от представител на железничарската гилдия.

Инж. Скробански е завършил с магистърска степен специалността „Управление и експлоатация на железопътния транспорт“ във ВТУ „Тодор Каблешков“. Има и втора магистърска степен по маркетинг в УНСС. В момента подготвя аспирантура във ВТУ. Карьерата му изцяло е свързана с железопътния транспорт.

- Г-н Скробански, какви са впечатленията ви от вече близо двумесечната ви работа в дирекцията, която оглавявате?

- Дирекция ЗРПВВЖТ извършва разследване на тежки произшествия, сериозни инциденти и инциденти в трите вида транспорт – въздушен, воден и железопътен. Освен трагичния случай с изгорелите спални вагони във влака София – Кардам през 2008 г., друго подобно тежко произшествие, не е разследвано от звеното. Тогава се предприеха незабавни мерки, от министерството бяха назначени със Заповед на министъра на транспорта три комисии, които да извършат проверки на всички експлоатационни пунктове на „БДЖ“ ЕАД в трите региона София, Пловдив и Горна Оряховица. Комисиите се ръководеха от инспектори от звеното и бяха включени представители на ИА „Железопътна администрация“, регионалните структури по безопасност на превозите от НК „ЖИ“ и други. Хубавото е това, че в частните превозвачи се назначиха висококвалифицирани специалисти по безопасността на превозите, с които звеното работи професионално. За всяко предприятие от звеното разследване на произшествие или инцидент на железопътната инфраструктура, съгласно нормативните актове, структурата по безопасност в НК „ЖИ“ винаги е реагирала своевременно и професионално.

- Ще посочите ли мястото и ролята на българското звено за разследване сред останалите аналогични европейски структури?

- Специализираното звено за разследване на железопътни произшествия и инциденти е национален орган и е член на Европейската железопътна агенция (ЕЖА), която е създадена чрез Регламент (ЕО) №881/2004 на Европейския парламент и на Съвета. Във връзка с това всички държави-членки на Общността членуват в нея. България се включи в членството на ЕЖА през 2006 г., когато с постановление на МС беше създадено „Специализирано звено за разследване на произшествия и инциденти в железопътния транспорт“ в Министерството на транспорта. С постановление на МС за изменение и допълнение на Устройствения правилник на Министерството на

транспорта през 2008 г. бе създадена дирекция за „Разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“, която извършва разследвания на авиационни събития, на произшествия в морските пространства и на произшествия и инциденти в железопътния транспорт. Специализираното звено за разследване на железопътните произшествия е в състава на дирекцията, която ръководя. Тя е пряко подчинена на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията, за да се гарантира независимостта при извършваните разследвания.

- Как и в кои области си сътрудничите с другите европейски органи?

- Координацията и контактите ни с останалите държави-членки се осъществяват чрез работни срещи в Европейската железопътна агенция. Годишно се организират от три до четири срещи във градовете Валансиен или Лил във Франция, където е седалището на ЕЖА. Принципно, те са планирани в края на предходната година. Срещите и дискусияте се водят от Кристофър Кар, като ръководител на отдел Безопасност в ЕЖА, както и от ръководителите на звено Разследване и безопасност – Майкъл Ребентиш и Роб Ръмлинг. Много важни са обсъжданията на нормативната уредба, засягаща жп транспорта, в разследването на произшествия, превенцията в безопасността на превозите и не на последно място оперативната съвместимост, извлечане на изводи и анализи на случилите се произшествия и разследвания в други държави. Тук искам да подчертая, значителния принос на българския орган за разследване на жп произшествия, който активно взе участие за изменение и допълнение на глава 5, разследване на произшествия и инциденти от Директива 2004/49/ЕО за безопасността на железопътния транспорт в Общността. Това беше отбелязано на заседание на министрите по транспорт в Люксембург на 10 октомври 2013 г.

- Бихте ли конкретизирали в какво се изразява нашият принос?

- България направи няколко важни предложения за изменението и допълнението на тази евродиректива в частта преминаването към

единен сертификат за безопасност на железопътните предприятия, както и подхода на неговото издаване от ЕЖА или от ИА „ЖА“, разследването на произшествия и инциденти. Всяка държава-членка трябваше да даде своето становище по отделните членове. С тях се представят формите на оповестяване при възникване на произшествие, гарантиране на независимостта на разследващия орган, промяна в структурата на окончателните доклади, изготвяни след всяко разследване за информиране на всички участници, както и оповестяването му в публичното пространство. В Директивата се променя текстът в процеса на разследване, взаимодействието на националния орган по разследване с другите органи, участващи в разследването и спасяването – „Пожарна безопасност“, „Защита на населението“, Прокуратурата, „Спешната медицинска помощ“ и други служби, както и отношенията с близките и роднините на пострадалите в произшествието.

- Тези промени как влияят върху безопасността?

- С това се гарантира нивото на независимост на националния разследващ орган. Незабавен достъп до всички възможни източници на информация и до лицата пряко или косвено засегнати от произшествието, по-добро взаимодействие с разследващите органи на следствието и прокуратурата. Защото се налага в определен етап от разследването да се изясняват конкретни неща, където е необходимо нашата професионална компетентност, на която те се позовават, а от друга те ни предоставят информация която ни е нужна за техническото разследване, както и материали улесняващи работата ни.

Европейските оперативни програми, които сега осигуряват сериозно финансиране за рехабилитация и подновяване на железопътната инфраструктура дават възможност в страната ни да се повиши скоростта на влаковете, както и да се въведат нови системи за тяхното управление и движение, които в Евросъюза вече масово се експлоатират. Те имат голямо значение за повишаване на качеството на безопасността. Силно се надяваме държавният жп превозвач също рационално да се възползва от заема, който ще му се предостави на няколко транша целево от бюджета за закупуване на нов подвижен състав, преди всичко пътнически. Необходимо е и да се отделят повече пари за ремонти, което отново пряко рефлектира върху безопасността.

- Имате ли конкретни забележки към железопътната инфраструктура и превозвачите, с които те трябва да се съобразят?

- Във връзка с изискванията

на чл. 11 и чл. 12 от Наредба № 59 всички лицензирани жп превозвачи и НК „ЖИ“ предоставят ежемесечни и годишни доклади, касаещи общите показатели за безопасност на ИА „ЖА“ и СЗРПИ-ЖТ в МТИТС от гледна точка на повреден ПЖПС, жп инфраструктура включваща сигнализация, контактна мрежа, управление на движението, брой извършени проверки, брой регистрирани прегазвания и удари и други компоненти влияещи върху безопасността. Агресивната експлоатация обаче, както на подвижния състав, така и на инфраструктурата, трябва постоянно да се следи и надзирава. Показателни са последните две дерайлирования. Едното, между Стара Загора и Змейово с товарен влак на БДЖ, където бе констатирано неправилно натоварен вагон с руда (концентрат), поради занижен контрол от страна на превозвача не проверил товара. Другото с товарен влак на „ДБ Шенкер“, където бе констатирано скъсване на ос на задглавната на колелото на пълен вагон. В последствие се доказа, че при нея са настъпили стари корозиращи процеси, причинили това скъсване на оста. И тук е мястото където искам да отбележа необходимостта от устройства за контрол на ПЖПС „Чекпойнт“. Ако и двата влака бяха преминали през такива устройства, те щяха да са засечени едновременно и нямаше да се стигне до произшествието. За мен това са много важни устройства, които в развитите европейски жп администрации като Австрия, Франция, Германия, Унгария и др. са монтирани на разстояния от 50 км, както и на изхода на всички големи товародатели. „Чекпойнтът“, поставен върху железопътната инфраструктура предоставя информация в движение за ПЖПС за ходовата част, състоянието на товара, динамиката на движение, загрети букси, плоски места и други възможни необходими гарантиращи безопасността. Тези устройства, както предоставят техническа информация за ПЖПС, така пазят и жп инфраструктурата от нежелани дерайлирования и произшествия. От експлоатационна гледна точка за тяхната превантивна приложимост възвръщаемостта на вложените инвестиции става за кратко време.

- Недостигът на финанси ли е причината, за да не се направи това и у нас?

- С обновяването и модернизирването на железопътната инфраструктура се вижда, че са заложени такива устройства. Но разстоянията между тях са твърде големи. Доколкото съм запознат по първа линия едно е планирано между София и Пловдив и друго между Пловдив и Свиленград. Според мен е крайно недостатъчно след като ще се развиват скорости от 160 км/ч. Явно, че

въпросът опира и до оскъпяване, което е неминуемо, ако гъстота им е по-голяма. Може би трябва да се помисли и за монтиране на такива устройства на изхода на двете големи пристанища и други крупни товародатели, защото това има и своята финансово-икономическа значимост.

- Предстоят промени в Закона за железопътния транспорт. Имате ли вече становище за тях?

- Не само ние като дирекция, но също така са представили своите становища НК „ЖИ“, „Холдинг БДЖ“ ЕАД, ДБ ШЕНКЕР, БЖК и „Булмаркет ДМ“ ООД, където сме изразили позициите си. Обезпокоени сме от начина, по който се внасят промените, свързани с разследването на произшествия и инциденти. ИА „Железопътна администрация“ иска да излезе от структурата на разследващия орган, каквито функции има по сега действащия закон. Стрими се да ги прехвърли към управителя на железопътната инфраструктура и жп превозвачите. С така предложените становища ние изразяваме нашето несъгласие и настояване да се запазят съществуващите текстове в закона за разследването. Независимо, че разследването което се извършва е техническо, щетите които могат да произтекат от едно дерайлиране на железопътната инфраструктура могат да бъдат значителни, съответно това поражда и конфликт още повече и когато в произшествието участват повече от един превозвач. Освен това как ще се стигне до консенсус между превозвачи и управителя на инфраструктура, след като те обикновено застават на противоположни позиции, защото всеки защитава интереса си. В тази връзка искам колегите от ИА „Железопътна администрация“ да си направят своите сериозни анализи, дори ние бихме им помогнали в това, но все пак аз ги приканвам да помислят и си отговорят на следните въпроси, свързани с тяхната дейност:

Могат ли да изготвят и представят обособен сравнителен и финансов анализ на нормативната уредба, свързана с разследването на произшествия и инциденти, на националните органи по безопасността в другите държави-членки на ЕС.

Могат ли да представят изчерпателни мотиви за необходимостта от отпадането на техническото разследване на железопътни произшествия и инциденти от правомощията на ИА „Железопътна администрация“ цитирани в ЗЖТ.

Могат ли да посочат текстове от европейското законодателство на ЕС, които не разрешават на ИА „Железопътна администрация“ да разследва произшествия и инциденти.

Интервюто взе:
Мая Йорданова

КАК ДА СЕ ПРЕДПАЗВАМЕ ОТ АРТРИТ

Артритът е автоимунно заболяване, което атакува ставите. При наличието на артрит се появяват болка, оток, възпаление, зачервяване и скованост, а самите стави могат дори да се деформират. Въпреки че има множество методики за лечение на артрит, превенцията е винаги за предпочитане.

КОНТРОЛ НА ТЕГЛОТО

Затлъстяването и наднорменото тегло са важни рискови фактори за развитието на социално-значими заболявания като диабет, сърдечносъдови заболявания и някои форми на рак. Освен това излишните килограми представляват допълнителен товар за ставите ви.

Това постоянно свръхнатоварване увеличава вероятността да се появи артрит. За да успеете да контролирате теглото си, контролирайте калориите, които поемате. Избягвайте високоенергийни храни като сладки, пържени храни, преработени печива и рафинирани продукти, а залагайте повече на плодове, зеленчуци, нетлъсти меса, нискомаслени млечни продукти, риба и пълнозърнести храни.



УПРАЖНЕНИЯ

Когато става въпрос за контрол на теглото физическите упражнения са точно толкова важни, колкото и храненето. Също така нормалното тегло дава възможност за нормална подвижност на ставите и по този начин намалява риска от скованост. Изпълнявайте такива упражнения, които включват целия обем на движение на ставите – тренировки с тежести, дълги разходки, плуване, гребане, качване на стълби, елиптични тренажори. Но в същото време щадете ставите си – избягвайте множеството повторения на упражненията, при които има голямо въздействие върху тях – например скачането.

РАЗТЯГАНИЯ

Разтяганията или т.нар. стречинг спомагат за запазване на подвижността и гъвкавостта на мускулите и съединителната тъкан, заобикалящи ставите. Подобно на упражненията, стречингът предпазва от скованост и развитие на артрит. Добър избор за разтягане на цялото тяло са например йога упражненията – в специален курс или у дома. По време на йога упражненията се заемат определени пози, при които за известно време няма движение на тялото и следователно няма натоварване за ставите.

ПОВЕЧЕ ВОДА

Пийте повече вода. Когато организмът е обезводнен, това се отразява на цялото тяло, като ставите не са изключение. Те се нуждаят от вода за овлажняване и поемане на налягането, което упражнява върху тях тежестта на тялото. Съдържанието на достатъчно влага в ставите е една от предпоставките да се намали най-съществено риска от артрит. Въздържайте се обаче от големи количества течности с диуретично действие, каквито са кафето, чаят, безалкохолните напитки и алкохолът. Вместо тях пийте вода. Експертите препоръчват жените да пият по 2,5 литра вода на ден, а мъжете – по 3,5 литра.

ИЗБЯГВАЙТЕ ПРОФЕСИИ С ГОЛЯМО НАТОВАРВАНЕ

Ако по време на работа ви се налага продължително време да стоите на колена или на крак, рискът от развитие на артрит се увеличава в пъти. Затова, ако предстои голямо натоварване, винаги предпазвайте коленете си с наколенки. При възможност избягвайте дейности, които включват значителни натоварвания на всички стави в тялото.

Мандарините изгарят половината от мазнините САМО ЗА МЕСЕЦ

Мандарините, както и останалите цитрусови плодове, са незаменим помощник в борбата за отслабване, като едновременно с това редовната им консумация спомага за намаляване риска от деменция и възпрепятства развитието на проблеми, свързани с когнитивните възможности.

Според резултатите от наскоро проведено изследване, само за месец, през който редовно се консумират мандарини, се редуцират близо 60% от телесните мазнини.

Доказано е също така и положителното въздействие на плода по отношение на черния дроб – мандарините спомагат за по-бързото прочистване на мазнини, натрупани около черния дроб.

Всички тези благоприятни ефекти от консума-



цията на мандарини се дължат на техния състав. В 100 гр от вкусния плод се съдържат само 35 килокалории, около 81 гр вода, различни витамини и калий. Както и останалите тропически плодове, мандарините са особено богати на витамин С.

МАНДАРИНИТЕ: ЦЕЛИ 13 ПРИЧИНИ ДА ГИ ЯДЕМ ЧЕСТО



От всички цитрусови плодове всъщност именно мандарините съдържат най-много витамин С – факт, който малцина знаят. Освен това те са богати на витамин D (предпазващ децата от рахит) и на витамин К, особено важен за еластичността на кръвоносните съдове.

В мандарините, както и в останалите цитрусови плодове, не може да има нитрати – те не се съвместяват с лимонената киселина.

Предлагаме ви цели 13 причини, заради които си заслужава този плод да е често на масата ви. Някои от тях са и алтернативно лечебно средство:

- Мандариновият сок е диетична и лечебна напитка, която е еднакво полезна и за децата (дори за бебетата) и за възрастните.
- При висока температура на тялото сокът от мандарини утолява много добре жаждата.
- Мандарините се използват при лечението на астма и бронхити. Те съдържат голямо количество феноликова аминокиселина (синефрин), която е прекрасно лечебно средство срещу отоци. За прочистване на белите дробове от слузта всяка сутрин се препоръчва да се изпива по чаша мандаринов сок.
- Отварата от изсушените кори на мандарините смекчава кашлицата и оказва отхрачващо действие при бронхит и трахеит.
- Пресните мандарини са полезни при заболявания на стомашно-чревния тракт, съпроводени с разстройство.
- За стимулиране на апетита се препоръчва отвара от изсушени кори на мандарини.
- Мандарините са ценен диетичен продукт, който през зимата насища организма с витамини.
- Мандарините повишават апетита и подобряват обменните процеси.
- Етеричното масло, добито от плода, повишава настроението.
- Отварата от корите спомага за намаляване нивото на захарта в кръвта. Кората от 3 мандарини се сварява за 10 мин. в литър вода. Отварата не трябва да се прецежда. Приема се всеки ден, като остатъкът задължително да се съхранява в хладилник.
- Благодарение на фитонцидните си свойства мандарините оказват антимикробно действие.
- Мандарините се използват като средство за спиране на кръвотечението.
- Мандарините са полезни и при кожни заболявания – пресният сок убива някои гъбички (трихофития, микроспория). За да излекувате кожата и ноктите си, поразени от гъбичките, трябва многократно да втривате в тях сок от плодовете или кората на мандарините.

Внимание! Въпреки лечебните си свойства мандарините могат и съществено да навредят. Те могат да раздразнят бъбреците, лигавицата на стомаха и червата. Затова не се препоръчват при язва на стомаха и дванадесетопръстника, при гастрити с повишена киселинност на стомашния сок, при ентерити, колити и изострени чревни заболявания, а също така при хепатит и остър нефрит.

МАСКИ ЗА ЛИЦЕ С МАНДАРИНИ

Маските с мандарини са много полезни за кожата, защото този цитрусов плод е изключително богат на етерични масла, витамини, минерални соли и органични киселини. Предлагаме ви да опитате благотворното им въздействие с тези две съвсем лесни за приготвяне маски.

МАСКА С МАНДАРИНИ ЗА МАЗНА КОЖА

Добавете към един разбит на сняг белтък 2 с. л. мандаринов сок. Разбъркайте добре и внимателно намажете лицето си. Най-добре ще бъде, ако можете да останете в легнало положение докато маската засъхне. Тя трябва да действа около 20

мин. След това измийте обилно лицето с хладка вода. Тази маска ще стегне прекрасно кожата ви и ще премахне излишната мазнина.

МАСКА С МАНДАРИНА ЗА СУХА КОЖА

Изцедете сока на една мандарина и го смесете с един предварително разбит суров жълтък от яйце. Нанесете сместа върху лицето и изчакайте 20 мин., за да подейства. След това измийте маската с хладка вода. Ще се учудите колко свежа и кадифено мека е станала вашата кожа. За дълготраен ефект прилагайте маската няколко пъти седмично.



КАК ДА СЕ СПРАВИТЕ



С ФАВОРИЗИРАНЕТО В СЛУЖБАТА

*Какво можете да направите,
ако не сте фаворитът, а жертвата?*

Вероятно ви се е случвало да работите в екип с колега, който винаги обира похвалите на шефа (често незаслужено), докато останалите остават в сянка. Или може би имате колега, който получава всички големи проекти (при положение, че не е най-кадърният), докато другите се задоволяват с малките и незначителни задачи. Не е тайна, че равнопоставеността между служителите се губи в повечето компании.

Практиката за фаворизиране е широко разпространена и за съжаление много хора стават нейни жертви. Под фаворизиране се има предвид, когато шефът предпочита да работи с определени хора, към които проявява неволно (или нарочно) пристрастие и към които критериите му са много по-смекчени.

Фаворизирането, макар да е част от човешката природа, може да бъде доста токсично и да доведе до проблеми в развитието на кариерата, да убие мотивацията на човек или да създаде враждебна среда в офиса.

Ето някои неща, които можете да направите, ако сте жертва на фаворизирането на работното място:

- Разберете дали наистина сте жертва – Ако смятате, че сте най-пренебрегваният служител, първо проведете разговор със себе си, за да се уверите, че пренебрежението към вас не е заслужено. Ако лицето, което е предпочитано пред вас, наистина се представя по-добре в службата, време е и вие да повишите ефективността си.

- Говорете с шефа – Проведете един дипломатичен разговор без да обвинявате шефа си в предпочитания. Просто му кажете, че може да очаква от вас много повече от това, което си мисли. Бъдете ясни и кратки.

- Дръжте се разумно – Не трябва да излагате подозренията си директно чрез

обвинения, защото тогава шефът ви ще заеме отбранителна позиция. По-добре е да не обсъждате факта, че той фаворизира определени хора, а това, че не дава достатъчно възможности за развитие на вас самия.

- Работете по-усилено – Бъдете професионалист и покажете, че ви е грижа за екипа, компанията и клиентите. Никога не позволявайте нездравословното фаворизиране да повлияе на професионализма ви.

- Опитайте се да разберете причината за специалното внимание – Добре е да сте наясно дали става въпрос за приятелство, родствена връзка, любовна авантюра или просто е въпрос за навик и доверие. Знаейки това, вие ще можете да определите дали фаворизирането е справедливо или не.

- Не се сърдете на любимия служител – Обикновено фаворизираният не е виновен че получава специално отношение, затова не го обвинявайте и не се дръжте зле с него. Колкото и да ви е трудно, опитайте се да поддържате нормални, професионални отношения с този свой колега.

- Останете позитивни и не губете мотивация – Дори да оставате в сянката на фаворизирания служител, опитайте се да запазите своята положителна и проактивна нагласа. Така ще можете да запазите и добрите си резултати в работата. Омразата и липсата на мотивация ще ви плъзнат по низходящата спирала. Освен това, ако говорите зад гърба на въпросния фаворит, ще изглеждате злобен клюкар в очите на другите ви колеги.

- Бъдете търпеливи – Ако любимецът наистина заслужава похвалите си, бъдете търпеливи и шефът все някога ще разбере, че е в негов интерес да има повече доверени хора, на които да може да разчита.

РЯДЪК СИН ДИАМАНТ БЕШЕ ОТКРИТ В ЮЖНА АФРИКА

Британската компания „Petra Diamonds“ се сдоба с нова находка за милиони долари. Тя откри в мината Кълинан в Южна Африка рядък, 29.6-каратов диамант с необичайно наситен син цвят. „Камък с такъв наситен син цвят, може да се смята за нещо изключително в сравнение с останалите“, казват от компанията.

Подобен на него 26.6-каратов син диамант беше открит от същата компания през май 2009 г. и след обработката му, при която се сдоба с почти съвършена форма, бе продаден на аукцион на „Сотбис“ за малко под 10 млн. долара, припомня Би Би Си. Миналата година пък същата фирма продаде 25.5-каратов син диамант за 16.9 млн. долара.

„Petra Diamonds“ закупи диамантената мина Кълинан в ЮАР през 2008 г. Компанията оперира също така в Ботсвана и Танзания. Седалището ѝ се намира на остров Джърси в протока Ла Манш. Островът е коронно владение на Великобритания и има специфичен статус на политическа зависимост от британската корона, въпреки че не е част нито от Обединеното кралство, нито от Европейския съюз.

В същата мина през 1905 г. е открит вторият по-големина диамант в света – „Звездата на Африка“. Тогава 530-каратовият камък с формата на круша е бил предоставен на британския крал Едуард VII и в момента е част от бижутата на британската корона.



КАФЕНЕ РАБОТИ ПО ФОРМУЛАТА „ВСИЧКО Е БЕЗПЛАТНО, ОСВЕН ВРЕМЕТО“

Кафене в Лондон налага нов подход към ценообразуването – плаща се не поръчаното за консумация, а прекараното в заведението време. На влизане гостът взима от рафта часовник и е свободен да поръча кафе, да хапне бисквитки, плодове и зеленчуци, да се отбие в кухнята и да си приготви нещо сам.

На пръв поглед идеята изглежда като да стимулира посетителите да не се заседяват много - много, но всъщност е много по-дълбока. Началото е поставено през 2011 г. на московски адрес, където младежи започнали да се събират, за да четат един на друг стиховете си. Постепенно заприихдали и други – да посвирят и попейт заедно, да потанцуват и да поприказват. Гости и домакини се черпели с чай и кафе, мажели си филии с домашно сладко и варили евтина каша за прегладнелите. И разговаряли, разговаряли, разговаряли. На тръгване всеки от тях оставял някакви пари.

Мястото станало толкова популярно, че уютният „дом“ не успявал да побере всички гости, а фотьойлите и облегалките им, табуретките, первазите и ъглите станали недостатъчни. Затова домакините наели по-голямо помещение, а на шега въвели и цена от 1 рубла за минута престой. Така се появило и името на бъдещата верига – „Циферблат“.

„В заведенията ни всеки може да дойде като у дома си, да чете книга, да работи, да свири на пиано, да се запознае с нови хора, да попадне на мероприятие, да се налива с чай и кафе и да си тръгне щом реши. Това е свободно пространство, което всеки посетител наема. То е създадено, подкрепя се и се развива от всичките си гости едновременно“, разказва инициаторът на идеята Иван Митин и твърди, че проектът остава социален, а не комерсиален.

Вече са създадени девет „Циферблата“ в различни градове на Русия и един в украинската столица Киев. Десетият прохожда доста успешно в Лондон.

Митин коментира, че лондончани са се оказали добре подготвени за възникналата на руска почва идея. „Впечатляващо е как хората се редят на опашка да си измият чиниите. Това не е задължително, но го правят въпреки тиктакането на часовника, който отмерва по 1.80 паунда на час. Оценяваме го“, казва той пред британско издание. Пастелни цветове, разностранна мебелировка, пейзажи по стените и отпускателна музика превръщат престоя в неопишуемо блаженство. А пръснатите из цялото помещение часовници са удобен начин клиентите да следят цената на това удоволствие.

„Циферблат“ в Лондон вече е номиниран за най-доброто новооткрито заведение в града за годината. И още едно уточнение за замислящите своя „удар“ – алкохол в него не се сервира.

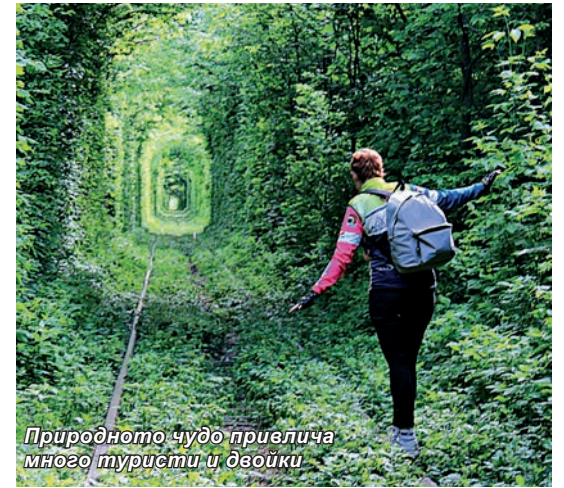




Туристите с удоволствие снимат влака, преминаващ през зеления тунел



Поверието гласи, че ако влюбените преминат ръка за ръка през тунела, желанията ще се сбъднат



Природното чудо привлича много туристи и двойки

Тунелът на любовта

Все още под влияние на наскоро отминалия Свети Валентин и празникът на виното Трифон Зарезан ще ви запознаем с идеалната дестинация за всички романтици – приказният „Тунел на любовта“ (укр. Тунел Коханя) в Украйна. Едно от най-неземно красивите и спиращи дъха места в света.

Забележителният природен феномен се намира край украинското селце Клеван (350 км от Киев), Ровенска област. Образуван се е случайно, в резултат на секретността, съблюдавана от военните по времето на бившия СССР. Тогава в района на Клеван и съседното село Оржев е имало военни бази, свързани помежду си с железопътна линия. За да я скрият от любопитни неприятелски очи,

от армията я замаскирали, като посадили наоколо гора. С течение на времето засадените дърветата са се наклонили едно към друго и вплели клоните си, а храстите „прегърнали“ стволите им. Така се е оформил уникален природен тунел с формата на арка, простиращ се на около 3 км дължина от общо 4-километровия железен път.

Този естествен шедевър изглежда удивително красиво през всички сезони от годината. През пролетта и лятото, когато дърветата и храсталациите са се разлистили с пълна сила, потъва в пленителна зеленина. В началото на есента, докато растителността все още е жива, прелива във всички възможни цветове – от зелено до червено и жълто. През зимата пък –

покритите със сняг дървета, му придават изключително загадъчен вид. И все пак, най-посещаван е през топлите дни от годината. Вероятно, защото щом тогава погледнеш в него, дъхът ти спира от неземната красота, сътворена от буйната жизненост на природата. Немееш пред панорамата, в която слънцето се провира през сплетените клонки и озарява с измрудено сияние всичко наоколо. Учудваш се как приказно мекият зелен килим скрива следите на стъпките ти и почти заличава грозния белег на релсите. Жадно вдишваш ароматът на треви и цветя, за да те пренесе в друго измерение. А безспирната песен на птичките извисява духа и те обгръща с любов. Магичната атмосфера подтиква много влюбени да посещават мястото и е

причина зелената алея да бъде наречена „Тунелът на любовта“.

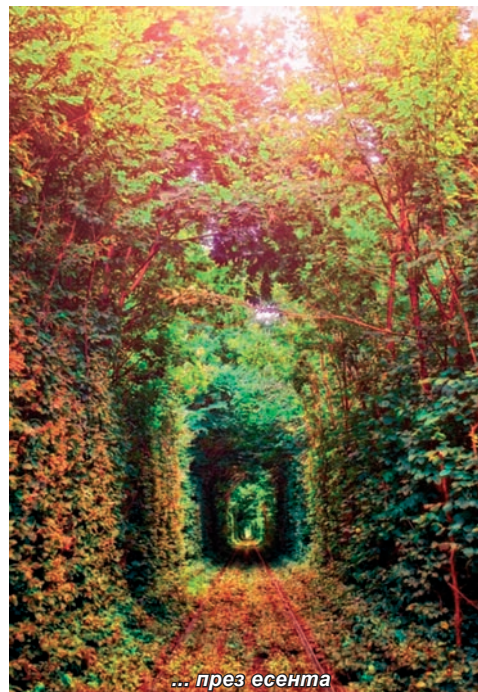
Съществуват редица поверия за вълшебните свойства на природния феномен. Мнозина вярват, че ако двойките се обичат искрено и преминат през него, сплели ръцете си, ще сбъднат всичките си мечти. За добра поличба се смята и младоженците да направят първите си стъпки заедно през „Тунела на любовта“. Затова из района често се разнася глъчка от сватбени празненства на хора от близо и далеч. Чрез очарованието му, популяризирано и чрез интернет, мястото привлича хиляди туристи и фотографи. Известността му вече е толкова голяма, че се стигна и до заснемане на няколко реклами на популярни брандове на фона на природното чудо.

В момента „Тунелът на любовта“ е част от частна железопътна линия. По нея три пъти на ден преминава малък товарен влак, който доставя суровини за завода за преработка на дървесина край Клеван. Именно на движението му се дължат идеалните форми на зелената арка. С регулярните си рейсове той на практика поддържа жп трасето, като не позволява на горската растителност да го превземе. Същевременно се превръща и в герой от фотосесиите на фотографите, туристите, сватбарите и влюбените. Те не пропускат възможността да документират невероятното зрелище, което представлява преминаващата през чудно красивия тунел композиция. Направете го и вие, ако се озовете в Украйна. Воаяжът до Клеван и досегът с природния феномен ще ви зареди с много жизнена енергия и ще отвори сърцето ви за нови любовни трепети. Струва си да им се насладите!

Ивайло ПАШОВ



„Тунелът на любовта“ потънал в зеленина



... през есента



... и през зимата

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: BG07BPB179241064295803
BIC: BPBVBG33
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.