

ЕДНА ЗАБРАВЕНА ТРАДИЦИЯ СЕ ВЪЗВРАЖДА

Искаме да дадем възможност на нашите служители не само да спортуват и да ползват ваучери за храна, но и да им предложим интересен културен живот, възобновявайки една хубава традиция, която през последните години беше забравена. Това каза Велик Занчев, председател на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, преди подписването на меморандум за сътрудничество със Сдружение „Синдикален дом на културата на транспортните работници в България“ (СДКТРБ). Според него, той е много важен за духовното развитие и сплотяване на колективите в системата на компанията. Занчев направи сравнение с тиймбилдингите в големите европейски компании и специално подчерта, че целта е бързо да се възстанови духовният живот сред железничарите, тъй като културно-масовата работа през последните години е останала извън него. Председателят на Съвета на директорите на холдинга изказа увереност, че заедно с проф. д.т.н. Петър Колев, ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“ и председател на управителния съвет на сдружението, Никола Петканин - директор на СДКТРБ, актьора Славчо Пеев, член на управителния съвет на сдружението, и Стоил Фердов, член на „Клуба на железничаря“, ще положат всички усилия това час по-скоро да стане.

„Преди пет – шест години буквално започнахме от нулата с Петканин, но днес вече имаме читалище с разнообразна и много богата дейност“, добави проф. Ко-

На стр. 5

„Холдинг БДЖ“ ЕАД и Сдружение „Синдикален дом на културата на транспортните работници в България“ подписаха меморандум за сътрудничество



ВЕЧЕ ЩЕ ПЪТУВАТ САМО ЧИСТИ КОМПОЗИЦИИ

До края на февруари всички GPS системи ще работят

Една от водещите теми в плана за подобряване на пътническите жп превози е цялостна интеграция на сухопътните видове транспорт в регионалните и общинските транспортни системи, както и на тарифите, ползвани в тях. Ще се прилага опитът на големите европейски градове, така че публичните ресурси по-оптимално да се изразходват. Управителят на „БДЖ – Пътни-

чески превози“ ЕООД Димитър Костадинов обясни по време на пресконференцията, дадена от ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, че няма основание пътническите влакове в страната да се движат нечисти. Единствено лошата организация и липсата на контрол са причина композициите да пътуват мръсни. За да не се допускат повече такива прецеденти, вече е актуализирана заповедта

за трудовите задължения на началник-влаковете, които трябва да преценяват каква е хигиената на влака преди тръгване на път. Ако се установи, че композицията е потеглила от началната гара непочистена, ще се санкционира съответният началник-влак, приел я в лошо хигиенно състояние. Димитър Костадинов коментира, че дори ще се поеме риск някои от мръсните влакове да бъдат

изваждани от редовното разписание и спирани веднага, но по националната жп мрежа ще се движат само чисти композиции. Бедата е, допълни той, че поради високата си възраст и дългата експлоатация състави като тези от 32-ра серия дори след старателно измиване и хигиенизиране изглеждат замърсени и създават впечатление за лошо качество на услугата. Затова, независимо от очакваната съпротива, те постепенно ще бъдат „пенсионирани“.

Проблемът за чистотата, върху който общественото внимание се концентрира през последните седмици след излъчен репортаж по bTV, не е в липсата на персонал, подчерта Костадинов. Хора има, почистващи препарати също, дори през месец юли миналата година е било създадено самостоятелно звено, което се е занимавало само с тази дейност. В него са работили 441 служители, но ефект

на практика не е имало поради лошата организация и разкъсаните функционални връзки между отделните служби в страната. Констатирайки тази реалност, още в края на януари са предприети мерки за разформироване на звеното и закриване на дейността. Тя отново е върната в експлоатацията, като за да се постигнат по-добри взаимовръзки и контрол, дейността е организирана на териториален принцип. С изключение на ръководителя на звеното, който е бил освободен, хората са прехвърлени на други работни места в системата на БДЖ. Като неоспорим факт, че дейността е буксувала, Костадинов сравни разходите на поделението за почистване през 2013 г. и 2014 г. Без чувствителен или поне видим ефект, през миналата година те са скочили с около 800 000 лв. или в конкретно цифрово изражение - те

На стр. 4

ГЕРМАНСКИТЕ И ФРЕНСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ ВЕЧЕ ПРЕДЛАГАТ И АВТОБУСНИ ПРЕВОЗИ



Държавните железници на Франция (SNCF) и Германия (Deutsche Bahn) вече предлагат и автобусни трансфери на големи разстояния. Новата им дейност е свързана с либерализацията на транспортния пазар. Заради отпадането на доскоро съществуващите забрани автобусните оператори да поддържат дълги линии, жп монополистите вече са принудени остро да се

конкурират с автотранспорта.

Основните маршрути, по които оперират автобусите на SNCF (с бранда ID bus), са от Париж до Белгия, Холандия, Германия, Италия, Испания и Великобритания. Някои от рейсовете са с продължителност 8-9 часа, но въпреки това се радват да значителен интерес. Такива са шестте ежедневни рейса между френската и британската столица.

Причината за атрактивността им е чисто икономическа: цената на еднопосочния билет е само 27,5 евро. Докато влаковия билет по същото направление е с пъти по-скъп.

Освен на територията на Германия Deutsche Bahn осъществява автобусни трансфери (с бранда IC bus) и до Холандия, Белгия, Люксембург, Швейцария, Полша, Чехия, Словения и Хърватия.



НИТАСИ ИЗПРАТИ КЪМ ВЕЛИКОБРИТАНИЯ ПРОТОТИП НА SUPER EXPRESS

Японската компания Hitachi изпрати с кораб към Великобритания прототип на междуградския дизел-електрически влак Class 800 Super Express. Предсерийният петвагонен състав е първият разработен по програмата Intercity Express за железниците на Обединеното кралство. Очаква се да бъде доставен във Великобритания през март, след което предстои да премине пълномащабни изпитания по жп магистралата Great.

Програмата Intercity Express е на британското транспортно министерство. Тя предвижда замяна на остарелите междуградски и регионални влакове Intercity 125 и Intercity 225. Последните обслужват две от основните жп

магистрала на Острова - Great Western Mainline и East Coast Mainline, които свързват Лондон с източната и западната част на Острова.

Договорът между ведомството и Hitachi предвижда доставката на 51 деветвагонни и 12 петвагонни композиции от две модификации. Едната част от влаковете - Class 800 - ще са дизел-електрически, другата - Class 801 - електрически. Те ще са съставени от вагони с алуминиев корпус и дължина по 26 метра. Максималната скорост, която ще могат да развият е 202 км/ч. Проектът е със срок за реализация до 2018 г.

В Япония ще бъдат произведени общо 12 от композиции

Super Express от двата типа. Останалите е предвидено да се сглобяват в жп завода, който Hitachi Rail Europe изгражда в Нютън Айклиф, графство Дъръм (североизточна Англия). Предприятието трябва да бъде завършено през това лятото и да започне да работи през 2016 г. Азиатската компания ще осъществява техническото обслужване на съставите Class 800/801 в продължение на 27,5 години. Там ще се поддържат и експресите й Class 395, които тя достави през 2009 г. за обслужването на линията Лондон - Кент.

По-късно през годината предстои японците да предадат за тестове още два прототипни влака от модификациите в серията.

РКР Cargo ще инвестира почти 100 млн. евро в нови локомотиви



Вторият по големина товарен железопътен превозвач в ЕС - полският РКР Cargo - планира да придобие 15 двусистемни електрически локомотиви на обща стойност 400 млн. злоти (94 млн. евро). С тях ще се обслужват товарните трансфери на РКР Cargo от Полша до Германия, Чехия, Словакия и Холандия.

От полската компания коментират, че след закупуването на новата техника вече няма да се налага локомотивите на товарните композиции да се заменят на границите с изброените държави. В момента това се прави, тъй като ползваните от РКР Cargo електролокомотиви не работят под напрежението, поддържано в електрическата мрежа на тези железници. Решаването на този проблем ще намали времето и разходите за транспортиране на товарите.

За придобиване на двусистемните електролокомотиви вече е обявен конкурс. Заявки за участие вече са подали жп подразделенията на гигантите Bombardier (предлага модела TRAXX) и Siemens (участва с модела Vectron). Полските жп производители Newag и Pesa също се включват в съревнованието съответно със своите електролокомотиви Griffin и Gama.



Пуснаха в експлоатация най-дългата въглищна линия в Китай

В Китай е въведена в експлоатация най-дългата в страната въглищна железопътна линия Shanxi South Central (1216 км). Тя свързва западните въгледобивни региони в провинция Шанси с порт Жичжао (провинция Шандун), който е в близост до градовете Цзинан, Шицзячжуан и Тайюан. Предна е да осигурява транспортирането на 200 млн. тона въглища годишно, с което ще стимулира икономическото развитие на споменатите територии.



Проектът на стойност 106 млрд. Юана е реализиран в рамките на държавно-частно партньорство. Основни инвеститори в него са държавната корпорация China Railway и инвестиционната група Shanxi Energy & Transport, които осигуриха съответно 34 и 20 на сто от средствата, необходими за изграждането на трасето. Останалите инвестиции дойдоха от Bank of China, общинските бюджети на провинциите Хэнань и Шандун и от компаниите China Datang Coal Industry и China Huadian.

Проблем с осите на австрийските експреси Railjet

На 13 експреса Railjet на австрийските железници (ÖBB), опериращи по скоростната линия Westbahn, се е наложило да бъде извършена спешна подмяна на част от осите на колелата. Причината е, че са ич били монтирани осите, които не са сертифицирани за скорост на движение до 230 км/ч, за каквато е предвидена жп магистралата. Оказало се, че са им поставени други (по-евтини и от друг тип стомана), предназначени за двуетажни композиции, развиващи максимална скорост 160 км/ч.



Несъответствието е открито в края на миналата година при редовен технически преглед на жп депо Зиммеринг във Виена. Към момента на констатацията съставите Railjet вече са били в експлоатация от 18 месеца. В резултат на разкритието австрийското министерство на транспорта е разпоредило техническа проверка на всички състави от типа и спешна подмяна на проблемните осии (общо 95). До реализирането й максималната скорост на експресите от типа е била ограничена до 200 км/ч. Води се разследване дали се касае за небрежност или умишлено акт от страна на производителя или техническите служби на ÖBB.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

АКУМУЛАТОРНО ЛИ ЩЕ Е БЪДЕЩЕТО НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ?

Вече месец по железопътната линия Маннингтри - Харидж, преминаваща през югоизточното британско графство Есекс, пътува експериментален пътнически електросъстав с автономно захранване. Влакът е разработен съвместно от инженерите

на Bombardier и няколко английски жп компании и черпи енергията за движението си изцяло от акумулаторни батерии. Създаването му е израз на желанието на жп сектора да намери алтернативен енергиен източник за железниците.



Изпитваната електричка е модифицирана 4-вагонна композиция Class 379 Electrostar, продукт на канадския жп производител Bombardier Transportation. Специалистите на компанията я тестваха успешно още през миналата година на жп полигоните в Лестършир и Дерби. Впоследствие тя бе доусъвършенствана и сега отново преминава експериментална експлоатация, но вече по редовна линия и като част от по-голям проект. В продължение на 6 седмици тя ще превозва пътници между гарите Harwich International до Manningtree в Есекс.

Сериите Class 379 Electrostar се захранват от контактна мрежа с променлив ток с напрежение 25 кВт и честота 50 херца. Тестовият състав е снабден с доставени от американската компания Valence Technology литиево-метал-магнезиево-фосфатни акумулаторни батерии, които му позволяват да оперира и по участъци, необорудвани с контактна ел. мрежа. Тестовата експлоатация ще позволи да се оценят възможностите за използване на електрически влакове с автономно захранване по неелектрифицираните отсечки с малка дължина и по направленията, чиято електрификация се смята за икономически нецелесъобразна. Събраната информация ще помогне да се прецени дали в

перспектива да се залага на развитието на напълно акумулаторни или на хибридни (способни да се захранват както от батерии, така и от контактната мрежа) състави.

Според британските транспортни специалисти, влаковете от такъв тип имат голям потенциал. Проучванията показват, че масовото им използване би позволило разходите за жп транспорта в Обединеното кралство да се намалят с 20 на сто през следващите 5 години. Освен това те имат куп предимства пред дизеловите композиции, използвани по неелектрифицираните участъци. В сравнение с тях те са далеч по-екологични, по-безшумни, а пасажерите биха оценили изключително високо техния по-плавен ход.

Настоящият проект се осъществява съвместно от Bombardier, британското министерство на транспорта и няколко местни компании. Това са операторът на британската жп мрежа Network Rail, регионалният жп

оператор Abellio Greater Anglia и групата Future Railway, която се е специализирала във внедряването на иновационни технологии в железниците.

Макар за целите на експеримента да се ползва модифициран

Изследването е било поръчано, за да се потърсят алтернативи на дизела за задвижване на жп съставите по трудните за електрифициране линии, тъй като цените на петрола и биокомпонентите на дизела са доста високи. Учените, работещи по него, са проучили две възможности. При едната те са заложили на относително малка акумулаторна батерия с тегло до два тона, която ще се използва на къси разстояния. След изтощаване, същата се е предвиждало да бъде заменена на някоя от гарите по маршрута. При другата – една голяма батерия с маса осем тона, използваваща супер кондензатор или маховик за различни изисквания за захранване по маршрута, която може да осигури енергия на влака по маршрут до 965 км.

Чрез използване на цифрови модели научните работници са пресъздали виртуално жп пътувания по някои от кратки жп линии в кралството. Изводът, до който са стигнали, е, че зареждането на батерията е „реален вариант за осигуряване на електрическа тяга за участъците от жп мрежата, чиято електрификация не е възможна“.

Уви, засега изработката на 8-тонна версия на жп акумулатора излиза изключително скъпо. Разчетите сочат, че цената на повечето от отделните му компоненти ще излезе около 500 000 британски лири (761 000 долара). В същото време разходите за един британски дизелов влак, изминаващ ежедневно по 965 км, съставляват 160 000 лири (251 900 долара) на година. Експертите коментират, че цената на дизела трябва да се увеличи два пъти спрямо доскорошните му пикове, за да е по-изгодно внедряването на такава акумулаторна батерия.

Вероятно с напредъка на технологиите ще бъде постигнат пробив, който може да опрости производството на енергийните елементи от този род и проблемът с високата цена ще отпадне. Засега обаче това време е далеч. Ето защо железопътните компании могат да мислят за внедряването на акумулаторни енергоизточници само на съставите, обслужващи късите разстояния с неудобни или неизгодни за електрификация участъци.



Опитният състав е снабден с американски литиево-метал-магнезиево-фосфатни акумулаторни батерии

сериен електросъстав, участниците в инициативата смятат, че в бъдеще електрическите състави, разчитащи на захранване от собствени енергоизточници, ще е по-целесъобразно да се проектират и произвеждат по този начин, а не да се адаптира съществуващ подвижен състав. Това ще позволи да се оптимизират техните характеристики и да се минимизира енергопотреблението им. В същото време проектът дава ценна информация, която може да бъде използвана при модернизацията на намиращите се в строя електрички.

Британското министерство на транспорта твърдо стои зад него. Причината е, че проучвания, направени от изследователския отдел на ведомството, са доказали, че съставите с автономно ел. захранване са перспективни не само за вътрешните превози, но и за осъществяването на международни жп пътувания. Изследванията са установили, че теоретично влаковете на акумулаторни батерии могат да изминат до 965,6 км с едно енергийно зареждане. Това изглежда икономически много по-целесъобразно на фона на днешните високи цени на изкопаемите горива, от които се произвежда дизела. Дали обаче е приложимо?



Проектът се реализира съвместно от Bombardier, министерството на транспорта на Великобритания и няколко британски компании



Жителите и гостите на британското графство Есекс ще пътуват с опитния влак до средата на февруари

ВЕЧЕ ЩЕ ПЪТУВАТ САМО ЧИСТИ КОМПОЗИЦИИ

От стр. 1

са се увеличили от 3,2 млн. лв. на 4 120 000 лв. Управителят на пътническото дружество поясни, че има утвърдена технология, според която вагоните всекидневно трябва да се почистват. Той уточни, че ефектът от подобреното качество на услугата пътниците ще почувстват в края на март, защото това е реалният срок една реорганизирана система да заработи ритмично.

Любомир Илиев, управител на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, който също участваше в пресконференцията, информира, че вече 23 са работещите GPS системи, а до края на този месец и всички останали ще бъдат ремонтирани и калибрирани, за да започнат да функционират нормално. За по-стриктен контрол на разхода на гориво, GPS се поставят и в резервоарите на локомотивите. Съоръженията ще бъдат настроени така, че да подават информация дори ако има минимално източване на дизел. През миналата година преразходът му е достигнал 1,4 млн. лв., информира Илиев. Тъй като не може да се твърди със сигурност дали това количество е откраднато, е поискано извършването на вътрешен одит от специалисти на Министерство



на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Ако те констатират нарушения, ще бъде сезирана и прокуратурата. До края на март Любомир Илиев очаква, че ще бъдат отчетени първите икономии на дизелово гориво. Той съобщи, че заради кражби са уволнени 12 души. Шестима от тях вече са отстранени от работа. Останалите обаче са закриляни от закона, защото веднага са излезли в болнични.

В отговор на журналистически въпрос изпълнителният директор на холдинга Владимир

Владимиров заяви, че всичко, което може да носи приходи на компанията, ще бъде продавано. Той предложи да се надникне в депата, не само на територията на столицата, но и в страната, които са затлачени от скрап и с години неизползвани материални активи. Те носят само загуби и са обект на посегателства, уточни Владимир. Освен това липсата на капацитет на повечето заводи у нас допълнително създава проблеми с реновирането на локомотиви и на вагони. БДЖ не разполага със собствени

производствени предприятия за рециклирането им, така че от икономическа гледна точка е по-целесъобразно такива активи да се продават, отколкото да се превръщат в купичка непотребно

желязо, което носи само загуби. Според изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, това е предвидено в плана за оздравяване и в Стратегията за развитието на железниците.

БЕЛЕЖКА НА РЕДАКЦИЯТА:

От публикуваната по-долу таблица на основните финансови и обемни показатели на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД между 2007 г. и 2014 г. се вижда, че през цялото време дружеството е работило на загуба. Единствено през 2013 г. тя е преодоляна, след като е направена замяна на дълг срещу собственост с НК „Железопътна инфраструктура“.

„БДЖ - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД ОСНОВНИ ФИНАНСОВИ И ОБЕМНИ ПОКАЗАТЕЛИ НА „БДЖ - ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД ЗА ПЕРИОДА 2007 - 2014 г.

в хил. лева	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Финансови показатели								
Приходи - Общо	146 417	236 914	136 838	153 700	186 121	150 709	138 246	132 017
Оперативни разходи	154 039	250 928	161 936	166 435	194 908	155 812	125 991	133 533
ЕБИТДА	-7 622	-14 014	-25 098	-12 735	-8 787	-5 103	12 255	-1 516
Приходи от амортизиране на други финансираня от ДБ	22	27	28	25	51	24	157	158
Разходи за амортизации	632	755	830	682	12 660	20 841	22 209	22 547
в т.ч.: Амортизации на кап.трансфер от ДБ	22	27	28	25	51	24	157	154
ЕБИТ	-8 232	-14 742	-25 900	-13 392	-21 396	-25 920	-9 797	-23 906
Печалба/Загуба от продажба на ДМА и КМА	116	1 381	179	35	82	10 436	406	452
Брутни приходи от продажби на ДМА и КМА	207	1 456	203	41	442	13 950	1 051	1 290
Себестойност на продадени ДМА и КМА	-91	-75	-24	-6	-360	-3 514	-645	838
Финансови разходи	-82	-79	-54	-46	-68	-168	-890	517
Печалба преди данъци	-8 198	-13 440	-25 775	-13 403	-21 382	-15 652	-10 652	-23 971
Данъци		-281	-154	-39	-809	-870	-152	1 720
Печалба/Загуба от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"							14 316	1 343
Брутен приход от продажба на активи по схемата "дълг срещу собственост"							14 515	3 011
Себестойност на продадени активи по схемата "дълг срещу собственост"							-199	1 668
Нетна печалба	-8 198	-13 159	-25 621	-13 364	-20 573	-14 782	3 816	-20 908
Паричен поток (чиста печалба + амортизации)	-7 566	-12 404	-24 791	-12 682	-7 913	6 059	26 025	1 639
Собствен капитал	15 053	29 700	4 079	-9 755	96 339	81 433	79 308	53 844
Нетни активи	15 053	29 700	4 079	-9 755	96 339	81 432	81 946	66 574
Активи	78 388	87 067	68 034	90 158	215 898	214 499	195 722	169 744
Задлъжнялост	62 918	56 965	66 630	101 635	118 345	131 939	111 725	114 007

ДА ОТКРИЕШ СЪРЦЕТО СИ ЗА ЖЕЛЕЗНИЦАТА

На пръв поглед звучи необичайно тригодишно момиченце да захвърли куклите и да предпочете игрите с влачетата, както и най-желаните подаръци в торбата на дядо Коледа при всеки празник да бъдат различните им миниатюрни прототипи. Но това е житейската истина, която 31-годишната Даниела Костадинова още от дете прегръща, за да я превърне по-късно професия, която усмихнатата млада жена определя като призвание за цял живот.

От около две седмици тя е единствената в момента жена, която редом с колегите си се качва в локомотивите на дружеството за товарни превози на БДЖ и все още като техен помощник равностойно споделя отговорността в тази толкова мъжка професия. За Даниела обаче това е работата, за която е мечтала от дете. Спомня си как с часове е седяла на гарата в род-

ния град Провадия, захласната по всичко, каквото вършат ръководителите-движение, попивайки с поглед и със сърце поздравите между машинистите в кабините, както и точното изпълнение на указанията на колегите им от перона. В цялото това движение, придружено от поредица отмерени движения, заповеди и висока организация, тя открива магията, която по-късно я отвежда във ВТУ „Тодор Каблешков“ в специалността „Електроенергетика и електрообзавеждане в транспорта“, която завършва като бакалавър миналата година. В момента продължава образованието си в същата специалност, следвайки магистратура. Междувременно изкарва и обучение за локомотивни машинисти, уверена, че след три години, когато приключи задължителният си стаж, сама ще управлява товарни композиции. За нея те са по-интересни отколкото пътническите

и няма желание, поне засега, да се преквалифицира. Твърдо държи да остане в товарното движение, като едновременно мечтае да има много превози и много работа. Дори по-ниското заплащане не я притеснява, защото детската тръпка и магия най-после са станали ежедневие. Може би странно е, че никой от близките на Даниела не е имал общо с железниците. Тя е първата, която започва работа в тях.

Когато сега я питат как точно се е решила да се обвърже с тази тежка, чисто мъжка професия, в която в цялата история на българската железница жените се броят на пръстите на едната ръка, младата жена без колебание отговаря: „Винаги съм искала много отговорна работа и още от самото начало знаех, че това е моята работа. Никога не съм се двоумяла, желях да поемам тази отговорност всеки ден. За мен това, което започвам, е мъжко дотолкова, че се изисква голяма отдаденост и напрежение. Иначе не правя разлика между мъже и жени. Смятам, че всеки, който има сърце за железниците може да застане на моето място.“

В момента, когато разговаряме, броени минути я делят от първият ѝ курс като помощник-машинист. Учудва се само защо интересът на медиите към нея е толкова голям. Не вижда нищо необичайно в това, което ще върши. С международната товарна композиция от около 20 открити вагона, пълни с шлаг за Словения, тя ще пътува между гара Илиянци и Калотина заедно с колегите си локомотивният машинист Стоян Кунин и титулярът помощник Ивайло Лазаров. Така ще практикува в продължение на три курса, защото строгите правилници и ред в железниците го изискват. След това и Даниела ще стане като останалите и като



Даниела Костадинова: „Винаги съм търсила отговорна работа и от самото начало знаех, че това е моята професия“

Ивайло - пълноправен помощник локомотивен машинист. Добре познава задълженията си – да прикачва и откъчва вагоните от локомотива, да съобщава на машиниста за всяко препятствие и нередност, да оглежда локомотива и да следи всичко да бъде изрядно и безопасно.

Така ще бъде занапред - забързано всекидневие, към което винаги се е стремяла. Отварям дума и за любимия човек, за партньора в живота ѝ, когото тя все още не е срещнала. Ще споделя ли той динамиката, която е в кръвта ѝ, и няма ли да ревнува от честите ѝ отсъствия, които работата ѝ налага. „Мисля, че когато взаимоотношенията между двама души са чисти и съществува доверие, няма значение кой каква професия има“, отговаря непринудено и откровенно Даниела. Може би точно заради тази детинска непосредственост, но зад която прозира

много упоритост и постоянство, колегите ѝ още от първия ден са я приели без предубеждение. Затова и Иван Кунин, който вече 15 години е в бранша, но за пръв път обучава жена, смята, че тя ще се справи успешно с всичките си задължения.

Преди първия курс на гара Илиянци беше дошъл и управителят на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД Любомир Илиев, за да пожелае „На добър път“ на Даниела Костадинова. Той не скри, че ще се радва, ако след три години я поздрави със сертификата за пълноправен локомотивен машинист и подчерта, че би подкрепил всички жени, които имат желание и нужната квалификация да работят в БДЖ, защото е сигурен, че в много отношения те не само са по-лоялни, но и много по-постоянни, устойчиви и изпълнителни.

Страниците подготви:
Мая Димитрова



Любомир Илиев пожела успех на първата жена помощник-машинист в товарното движение у нас

ЕДНА ЗАБРАВЕНА ТРАДИЦИЯ...

От стр. 1

лев, който не скри, че са положени неимоверни усилия, за да може домът на културата да стигне до сегашното си положение, когато за него вече не се говори с неудобство, а с удовлетворение. Стоил Фердов приветства идеята и събщи, че в Перник голяма част от богатата железничарска библиотека е складирана в неподходящо за съхранение на книги обществено помещение и ако веднага не се вземат мерки има опасност те да бъдат съсипани. Същото потвърди и Велик Занчев за софийския книжен фонд, който е не по-малко ценен и затова в момента компромисно се пази в депото в Надежда. Никола Петканин сподели, че има идея да бъде възстановена централната библиотека към транспортния дом на културата в София, която ще може

да приюти и книгите от Перник, София и Горна Оряховица. Вече е намерено подходящо помещение и предстои то да се преустрои. По думите на Стоил Фердов, става въпрос за 60 хиляди тома в Горна Оряховица и за 40 хиляди в Перник - ценни свидетелства за развитието на българските железници, съхранили важни моменти от миналото им, които не могат да бъдат открити в интернет. Важно е тази историческа памет да стане достъпна за всички и да се използва интензивно, а не да стои под ключ, подчерта председателят на Съвета на директорите на холдинга.

Започващото сътрудничество ще се изразява в организиране на семинари и изнасяне на лекции, чрез които ще се повишава образователното и културно ниво на служителите и работниците в

компанията и двете ѝ дъщерни дружества. Всъщност целта на подписания меморандум е той да стане документална основа, на чиято база да се развиват бъдещите връзки и взаимоотношения на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и сдружение „Синдикален дом на културата на транспортните работници в България“. Областите, в които те ще си оказват съдействие, са свързани с професионално-образователната и културната дейност като например създаване на културен и информационен обмен с други аналогични български и чуждестранни сдружения или организации в сферата на железопътния транспорт. Намеренията са да се популяризира българският и световен опит в тази област, както и да се развива и издига авторитетът на железничарите у нас.

НОВ БЛОК-ВЛАК ПО ДУНАВ МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И ГЕРМАНИЯ

„Пристанищен комплекс - Русе“ ЕАД започна експлоатацията на блок-влак по редовна линия между България и Германия. Това е пилотен проект за страната ни, организиран на принципите на интермодалния транспорт, който съчетава рационално възможностите на железницата и автомобила. Блок-влакът е с капацитет 68 товарни ремаркета (трейлери) и прави по един двупосочен курс на седмица. Очаква се до края на годината по релацията да бъдат обработени около 3000 трейлера. Проектът е поредната стъпка на пристанище Русе за развитие на комбинираните превози, както и за въвеждане на нови методи за транспортирането на товари по суша и река.

Припомняме, че от юли миналата година действа регулярна контейнерна линия по направление Русе и румънският град Куртичи. По нея контейнерите също се превозват комбинирано с воден и железопътен транспорт. Между юли и декември 2014 г. по направление са отчетени около 4 хиляди тона товари.

За миналата година „Пристанищен комплекс - Русе“ ЕАД е постигнало печалба в размер на 1,2 млн. лв. и е обработило 670 хиляди тона товари. В сравнение с 2013 г. ръстът на печалбата е двоен. Предвидените инвестиции на дружеството за 2015 г. за закупуване на нови машини и съоръжения и рехабилитация на пристанищна инфраструктура са 1 млн. лева.

ПОВЕДЕНИЕТО, КОЕТО МОЖЕ ДА СЪСИПЕ ВСЯКА ВРЪЗКА



Всеки от нас е имал трудни моменти в емоционалните си отношения, независимо от това колко е привързан към любимия човек. За една връзка е важно как се преодоляват тези проблеми, а не как да се избегне тяхното възникване, защото временните неразбирателства са нещо естествено. Има обаче няколко типа поведение, които гарантирано ще съсипят дори и най-силната любовна привързаност.

НЕОТСТЪПЧИВОСТ

Това е най-често срещаната грешка, която правим в отношенията си с близките хора, а и изобщо в социалното си поведение. Нека се погледнем отстрана и да видим дали бихме излезли на романтична среща със самите себе си. Можем ли отговорим на всички високи изисквания, които обикновено поставяме към своя партньор? Не бива да забравяме, че отношенията с любимия човек са именно партньорство, а не борба за надмощие, която всъщност издава дълбока вътрешна несигурност. Важно е и двамата души в една връзка да се чувстват удовлетворени, а не единият да налага непрекъснато собственото си его.

ПРИКРИТО РАЗДРАЗНЕНИЕ

Този проблем е един от най-коварните, защото подобно на инфекция той може да се развива с години без да бъде забелязан. Обикновено възниква по съвсем дребен повод – нещо в тона или маниерите на партньора предизвиква раздразнение, което обаче остава несполделено. С времето то нараства до степен, в която всяко действие на другия човек поражда у нас негодувание или дори чувство за обида. Мълчаливото подминаване на онези навици или поведенчески особености на партньора ни, които ни дразнят, е гаранция за сериозен конфликт в бъдеще. Именно затова е добре да споделим отрано с любимия човек какво ни тревожи в начина му на държане, за да избегнем по-сериозните неразбирателства в процеса на връзката.

ПОТИСКАНЕ НА ЧУВСТВА И ПАСИВНА АГРЕСИЯ

Несподеленото раздразнение от другия води до потискане на емоции и прикриване на мисли. Това е пътят към пълното отчуждение, което ни отдалечава от интимната близост и доверие, изпълващи успешните и дълготрайни

романтични връзки. Потискането на чувствата поражда и много опасната пасивна агресия, която отравя всяка любовна емоция. Пасивната агресия се проявява в търсенето на конфликт по отношение на проблеми, които само привидно са важни, а всъщност прикриват една дълбоко стаена неудовлетвореност. Именно затова откритото общуване с другия, зачитането на неговите емоционални нужди и вслушването в изказаните от него мнения са в основата на дълготрайното разбирателство.

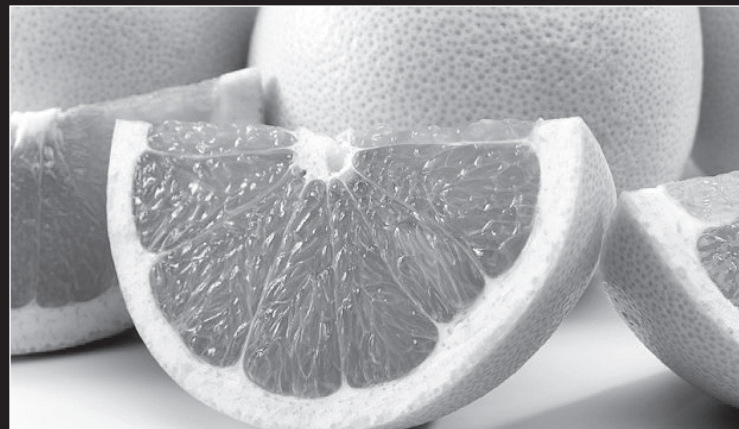
СИМПТОМ НА ЖЕРТВАТА

Изброените по-горе видове поведение лавинообразно поражда усещането, че сме неразбрани, прецакани и недооценени в любовните си отношения. С други думи, ние се изживяваме като жертва на своя партньор. Само една крачка дели това състояние от изневяратата. Най-лесно е да си въобразим, че някой друг ще ни обича повече, ще ни цени по-високо и ще ни разбира по-добре и най-вече, че заслужено ще получим онова, от което сме били лишени. Всъщност, изневяратата е проява на неспособността ни да намерим смислено разрешение за съществуващите проблеми. Ако конфликтите в романтичната ни връзка продължават дори и след спокойното им и разумно обсъждане с партньора, тогава решението е да се разделим по цивилизован начин, а не да търсим временна утеха в друг и така просто да „защемем под килима“ неразрешените проблеми.

ДРАМАТИЗИРАНЕ НА ФИНАНСОВИ ПРОБЛЕМИ

Финансовата нестабилност е наш чест спътник и произтичащото от нея усещане за несигурност може да вгорчи и най-сладката романтична емоция. Проявите на тази несигурност варират от нарастващите изисквания към любимия човек до осигуряване все повече и повече доходи до дразнещото натякване, че нашият собствен финансов принос е много по-голям от този на партньора ни. И двата варианта обричат връзката на крах, защото доказват, че външните фактори са много по-значими от скроветната близост между двама души, които са заедно, защото този простичък факт ги прави щастливи. Отново, откритата комуникация по финансовите въпроси и съвместното търсене на решения е онази стратегия, която ще укрепи връзката.

ГРЕЙПФРУТ – РАЙСКИЯТ ПЛОД С ДВЕ ОСТРИЕТА



Латинското име на грейпфрута – Citrus Paradise – безспорно подхожда на същността му – вкусна и полезна. Този братовчед на портокала се открива в различни разновидности – с червеникава, розова и белезникава месеста част, като първата определено крие най-полезни свойства. Цитрусът носи характерен сладко-горчив и кисел вкус, който варира от мек до неприятно остър.

Наличието на фибри, ниската калоричност и фитонутриентите определят грейпфрута като незаменима съставка към всяка диета. Количеството витамин С само в един плод надхвърля препоръчителния дневен прием. Свежият цитрус е признат от мнозина специалисти за отличен антиоксидант и верен приятел на сърдечносъдовата система, защото предотвратява окисляването на холестерола. Консумацията на грейпфрут спомага за усилване на имунната система и избягване на остеопорозата.

В червените и розови грейпфрути има високо съдържание на каротеноиди – съединения на растителна основа, за които се предполага, че предотвратяват развитието на различни болести. Редица проучвания доказват, че приемът на грейпфрут намалява риска от рак на простатата.

Тъмната страна на райския плод е свързана стова, че консумацията на грейпфрут намалява разграждането и усвояването на множество видове медикаменти. Това се дължи на факта, че употребата на цитруса атакува и унищожава специален ензим в човешкото тяло, който се грижи за правилното и навременно разграждане и абсорбиране на различни лекарствени продукти.

ЗЕЛЕНА САЛАТА С ГРЕЙПФРУТ И БАДЕМИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 1 зелена салата;
- 1/2 салата „Айсберг“;
- 2 червени грейпфрута;
- 1 малка глава червен лук;
- 60 г бадеми сурови, небелени;
- 2 моркова.

ЗА ДРЕСИНГА:

- 3 с. л. бял винен оцет;
- 2 с. л. мед;
- 5 с. л. зехтин „Екстра върджин“;
- 1/2 ч. л. чили на прах;
- сол и пипер меланж на вкус.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Двата вида салатати се измиват, подсушават се и се накъсват на дребно, докато през това време грейпфрутът се нарязва на тънко, а после се добавя към салатите, като сокът се запазва. Лукът се нарязва на тънки пръстени, а бадемите на едри парчета. Морковите се обелват и се нарязват на ленти с белачка. Всички подправки за салатата се смесват, като накрая се добавя и сокът от грейпфрута.



РИЗОТО С ГРЕЙПФРУТ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- ориз 2 ч.ч.;
- лук 2 глави;
- зехтин 3 с.л.;
- грейпфрут 2 бр., на сок;
- зеленчуков бульон 1.25 л.;
- масло 2 с.л.;
- пармезан 4 с.л.;
- магданоз 4 с.л.;
- черен пипер и сол.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Лукът се запържва със зехтина до омекване. Добавя се оризът, като се пържи около 2 мин., без да се спира бъркането. Прибавят се сокът от грейпфрут и малко след това зеленчуковият бульон, постепенно – на порции по 1/2 ч.ч., всяка.

След 10 мин. се добавя маслото и още от бульона, като се бърка и се изчака да бъде поета цялата течност. За да бъде сварен оризът са нужни около 15-18 мин.



ЗАЩО ХОРАТА НЕ ПОМНЯТ РАЖДАНЕТО СИ?



Въпреки някои анекдотични твърдения, научните изследвания са единодушни, че повечето хора няма как да помнят раждането и най-ранните 2-3 години от живота си. Тази неспособност да се помнят събитията от ранното детство е известна като „детска амнезия“. Учените са установили, че детската амнезия е различна от нормалното забравяне, което се случва с течение на времето. Изследванията показват, че в периода между раждането и ранното детство се забравят много повече събития, отколкото може да се очаква, ако се следва нормалната крива на забравяне. Детската амнезия не нарушава процедурната памет, която съхранява информация за това как се правят определени неща – каране на колело и т.н., а само декларативната – спомените за факти и събития.

Зигмунд Фройд предлага първото обяснение на детската амнезия: спомените са потиснати, заради техния травматичен и сексуален характер. Макар и

учените да са отхвърлили това, което твърди Фройд преди около 100 години, все още няма консенсус относно произхода на детската амнезия. Известно време е било смятано, че децата просто нямат умствения капацитет да формират декларативни спомени. Съвременни проучвания обаче показват, че 2-3-годишните деца могат да разказват за събития, които са се случили преди месеци или дори преди година. Сътрудници на университета Еймъри са разговаряли с 83 деца, които са били на 3 години. Разпитвали ги за случки от живота им. След това същите деца са били помолени да си спомнят за тези събития, когато са били на 5, 6, 7, 8 и 9 години. Така е получено първото експериментално доказателство за детската амнезия. На около 7-годишна възраст децата започват да „изтриват“ най-ранните си спомени. На 5-7 години малчуганите са си спомняли 63-72% от това, които им се е случвало в миналото, а на 8-9 години – само

35%. Изследвания на възрастни на свой ред са показали, че най-ранните им спомени са от 3-годишната им възраст.

Някои учени предполагат, че най-ранните спомени остават недостъпни за нас, защото не сме имали език по време на формирането им. Езикът е важен за кодирането на автобиографичните спомени, а дългосрочните спомени на децата изглежда са формирани по времето, когато са проговорили. Според друга теория формирането на спомени е повече или по-малко нормално при малките деца, но развитието на мозъка пречи на съхранението на спомените. Наскоро учени изказаха сходна хипотеза – появата на нови мозъчни клетки всъщност изтрива спомените, защото новите неврони нарушават мозъчните връзки, установени между старите клетки. В подкрепа на тази идея те са успели да направят по-дълготрайни спомените на мишки, при които е забавен растежът на нови мозъчни клетки.

ОФЛАЙН ГРАДСКА МРЕЖА

Какво ще си помислите, ако вървейки по улицата видите малко USB устройство, стърчащо от някоя случайна сграда? Няма да сте първите, които остават изумени, защото от известно време нийоркчани се сблъскват с тази главоблъсканица, по-известна като Dead Drop – иновативен проект на берлинския артист Арам Бартал. Въпреки, че малките устройства не се ловят от радари и често остават незабелязани, те всъщност представляват и действат като анонимна мрежа за споделяне на информация от човек на човек. Бартал е започнал инсталацията си през 2010г., като до този момент е закачил солиден брой преносители на информация към всякакви здания.

Първоначално всяка флашка съдържа само един текстов файл, в който е обяснена цялата идея на проекта. В последствие, прикачвайки лаптоп или друга електронна джаджа към USB устройството, всеки може да сподели каквито файлове желае и смята, че си струват да бъдат разгледани от други хора. По този начин флашките са се напълнили с изключително разнообразна информация, достъпна за всеки, който прояви интерес. Берлинският артист споделя, че копнее любопитният му проект да се разгърне и в други градове, където да намери поддръжници на идеята за офлайн мрежа, в която всеки може да сподели и намери разнообразна информация.



ГОРСКИ СКУЛПТУРИ

Колкото и да търсите и обикаляте, със сигурност няма да намерите творчеството на Спенсър Байлс, изложено в някоя галерия. Креативният скулптор прекарва цяла година в майсторене на невероятни фигури ... из горите на Франция. Единственият начин да видите неговите уникални произведения на изкуството е да се натъкнете случайно на тях, което би било същинска магическа изненада. Сплитайки различни по дебелина и големина дървета, клонки, корени и всякакви други дарове на природата, Байлс създава чудновати и вълшебни органични скулптури, сякаш изникнали от самата Майка Земя.

Всяка от фигурите, оформени единствено и само от естествени материали, изглежда така сякаш е изработена от непознати магически същества. Дал максимално воля на въображението си, скулпторът създава всевъзможни причудливи образувания – концентрични кръгове от оплетени клони, капани за сънища, висящи между дърветата, дори и скулптури, напомнящи на водопади от съчки. Това, което най-много вдъхновява Спенсър Байлс в идеята на проекта му, е неизбежното сливане на специалните скулптури с естествената среда, с помощта на която са създадени. Пълното завъртане на този природен кръговрат придава на неповторимите горски скулптури магически, нереален и дори философски оттенък, а и определено провокира наблюдателите да се замислят върху неповторимото взаимоотношение между човека и природата.



Революционна „машина на времето“



Американски и австралийски учени направиха нетипичен технологичен пробив, като успяха да върнат в сурово състояние вече сварено яйце. Макар и това да звучи като изключително прахосване на време и пари, всъщност резултатите биха имали огромно значение за лечението на ракови заболявания, биотехнологията и широк кръг от други процеси, свързани с масовото производство на храна и медикаменти. Откритието е с толкова висока степен на значимост, защото твърдо свареното яйце пред-

ставява множество преплетени протеинови нишки, за които досега се мислеше, че са с необратимопроменена структура.

Учените, под ръководството на професора по химия и молекулярна биология Грегъри Уайс от калифорнийския университет „Ървин“, са добавили карбамид, за да разградят свареното яйце. След това са използвали изключително мощна машина, наречена „устройство за завихряне на флуиди“, за да разделят и разплетат протеиновите нишки, а после отново да ги върнат

в изначалното им състояние. Ефективният и бърз метод за рециклиране на протеини може да направи незаменима революция в много научни и производствени процеси. Създаването на ракови антители например се прави със скъпи яйцеклетки от хамстери, защото протеиновите нишки в тях рядко се оплитат по невъзвратим начин. След такъв тип научни пробиви, лечението и изследването на различни ракови болести ще стане много по-евтино и достъпно, а да се надяваме – и по-ефективно.

FULTON CENTER:



МЕГА МЕТРОСТАНЦИЯ И МОЛ

В най-големия транспортен възел на Ню Йорк се свързват 10 от линиите на метрото

В Ню Йорк тържествено бе открит Fulton Center - най-големият транспортен възел в американския мегаполис. Той представлява уникално съчетание между гигантска метростанция, в която си дават среща 10 от линиите на местното метро и търговски комплекс.

Комплексът е разположен в самия център на Долен Манхатън - на ъгъла между ул. „Фултън Стрийт“ и булевард „Бродуей“. Това е район, в който се намират куп здания от втората половина на XIX век (като офис центъра Corbin Building 1888), известни с чугунената си конструкция. Ето защо архитектите са се постарали да впишат фасадата на метрото в историческата обстановка, като я покрият с подходящи на фона профили.

Проектът е съвместно дело на екипа на дизайнерското студио Grimshaw Architects и инженерите от компанията Arup. Те са изградили съоръжението върху площ от близо 34 000 кв. м. Това и фактът, че свързва 10 от градските метро трасета (2, 3, 4, 5, A, C, J, N, R, Z), го правят най-големият транспортен възел на Голямата ябълка.

Fulton Center позволява на жителите и гостите на града по-удобни трансфери между отделните линии на подземната железница и улеснява пътуването до Световния търговски център (новият One World Trade Center, който работи официално от дни). Съоръжението е предвидено да обслужва и осигурява транзитно преминаване на над 300 000 пътници всеки ден.

В центъра на зданието се намира огромен кръг, от който тръгват ескалатори, асансьори и извита стълба, водещи до 10-те подземни метростанции. Покрива го огромен стъклен купол с височина 16,2 м. Под остъкленото е разположен просторен атриум (с височина от основата 34 м) с чакалня в центъра и търговски обекти по периферията.

Отвън куполът е покрит със специални ромбовидни панели от перфориран алуминий, получили названието Sky Reflector-Net. Бройката им е около 1000, а площта, която покриват достига 796 кв. м. „Ромбовете“ отразяват слънчевата светлина, позволявайки ѝ да навлиза не само в атриума, но и през отворите в пода и системата от огледала до пероните на всички метростанции под земята. Благодарение на проникващото естествено осветление през годините ще бъдат спестени милиони долари от консумацията на електрическа енергия.

Изкуствена светлина е използвана само в пешеходните коридори между подземните метро спирки. За да се икономисва енергия, там са поставени флуоресцентни лампи.

Изграждането на иновативното съоръжение струваше на властите на Ню Йорк 1,4 млрд. долара или почти 4 пъти повече отколкото предвижда първоначалният проект. Причината за значителната му стойност са проточилите се повече от десетилетие строителни работи. Вина за това носят както строителните фирми, така и общината, и компанията за обществен транспорт на града (MTA). Появиха се редица проблеми с конкурсите за подизпълнители, нарушаване на сроковете на работа, финансирането и т.н.

От градския парламент на Ню Йорк и MTA твърдят, че вече са си взели необходимите поуки. Дали това е така, ще стане ясно скоро. В момента властите на мегаполиса са впрегнали усилия в реализацията на поредния голям транспортен проект – удължаването на метро линия Q: от станция „57 Street – 7 Avenue“ до ул. „125 Street“ в Манхатън. Трасето трябва да бъде завършено през декември 2016 г. Предвижда се проектът да стане първа фаза от мащабна програма за прокаране на участък на метрото под Второ авеню.

Ивайло ПАШОВ



Осветлението и системата от рефлектори осигурява естествена светлина. Слънчевите лъчи проникват дори до пероните

Изкуствена светлина има само в пешеходните коридори



Във Fulton Center си дават среща 10 линии на метрото

Продължава АБОНАМЕНТ 2015

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

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

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

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

При заявка от рекламни агенции

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

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

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

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

Железничар

Банкова сметка на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА ДЕЙНОСТ“ - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07VPB179241064295803
BIC: VPB1BG3F
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

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

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.