

# Железничар

## RAILWAYMAN

24 - 30 януари 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 3

### Инфраструктура

## ПОЛЕЗЕН ОПИТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИ ПРОЕКТИ

на стр. 3



### Технологии

## НОВИТЕ „НЮАНСИ“ НА КИТАЙСКОТО... „ВЪЗРАЖДАНЕ“

на стр. 4



# ГРАЖДАНСКИ ОРГАНИЗАЦИИ ПОДКРЕПИХА НОВАТА ПОЛИТИКА В БДЖ



Единственият вариант да изпълним графика на движение е да наемем вагони и локомотиви, заявиха от новото ръководство на „Холдинг БДЖ“ на първата си пресконференция. „Изпитваме остър недостиг на подвижен състав и няма как да обслужваме пълноценно клиентите - формулира основната причина за това изпълнителният директор инж. Никола Василев. - Дори целият наличен ресурс да бъде мобилизиран проблемът с магическа пръчка не може да бъде решен. Срокът за възобновяване на обществените поръчки е между 6 месеца и една година, така че наетите превозни средства временно ще попълват дупките, които всекидневно се откриват. Локомотивите, в момента движещи се по националната железопътна мрежа, също ще влизат в ремонт и мястото им трябва да бъде заето от изправни машини“ - обясни инж. Василев.

В момента се проучва пазарът – и българският, и извън страната, за да се добие точна информация с какво разполага. Но от първоначално установените контакти с различни фирми е станало ясно, че свободни мотрисни влакове ще

има най-рано в средата на следващата година. Според инж. Василев, при сегашната ситуация те са най-удобни, защото са по-оперативни, бързо се адаптират в графика. Но поради липсата им ще се вземат под наем около 20 локомотиви и 50 вагони, с които ще се оперира при изпълнението на ангажиментите, поети към държавата. Във финансовите разчети за 2019 г. не влиза покупката на нов подвижен състав, уточни председателят на Съвета на директорите Григори Григоров. За сега тя се отлага за по-късен период, когато бъде анализирано как точно да се извърши. Аргументът е, че в момента не се знае каква ще бъде експлоатационната обстановка след 2024 година, когато пазарът в Европейската общност напълно бъде либерализиран.

Веднага след като беше формулирана тази позиция на мениджмънта в БДЖ, се появили противоречиви мнения от страна на неправителствените граждански сдружения и синдикатите. Петър Бунев, председател на Синдиката на железничарите към КНСБ, изказа съмнение по програма „Хоризонт“ на БНР, че наемането е целесъобразно,

защото цената на един такъв локомотив е твърде висока и надхвърляла 1000 евро на денонощие. Като пример посочи последната сключена сделка между Румъния и Австрия.

На противоположна позиция застана проф. Симеон Ананиев, преподавател във ВТУ „Тодор Каблешков“ и председател на Асоциацията на българските железопътни превозвачи и клъстер „Зелен транспорт“. Формулира я в предаването „Бизнес старт“ на Bloomberg TV Bulgaria. „За пръв път от няколко години в новото ръководство на БДЖ влизат хора от транспортния сектор и от бизнеса. Започва нормален процес в държавата за разпределяне на нивата на отговорност и на политики – коментира той. – Програмните намерения, които чуваме са амбициозни и реалистични. Противопоставят се на твърденията, че железницата в областта на превозите на товари и на пътници остава с все по-малък дял в целия транспорт. Затова трябва да сме реалисти и бързо да адаптираме графика, политиката и целия си подвижен състав, според нуждите

На стр. 5

### ОБРАТНА ВРЪЗКА



Повод да напиша това писмо до инж. Александър Александров, директора на подделение Пътнически превози в град София, стана пътуването ми с влак № 30120 на 9 декември от село Макоцево за Кърджали.

Останах възхитен от вниманието, възпитанието и обноските на влаковия персонал – началник-влака и преди всичко от кондуктора, който ми даде най-точна информация за разписанието на всички влакове от гара София, на които трябваше да се прехвърлям. Също така и от гара Пловдив до гара Димитровград. Такива подробни обяснения получавах и останалите пътници. Особено внимателно беше отношението към по-възрастните хора. Подобен обслужващ екип и кондуктор, да не преувеличавам нещата, в БДЖ срещам за първи път. Нека поведението им да служи за пример и подражание на останалите техни колеги – железничари.

С благодарност и признателност:

Петър Стоянов

\*\*\*

От името на неправителствената фондация „Гюлчай“ искам да изкажа благодарност на Десислава Стоянова, директор на дирекция „Човешки ресурси“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и на Венелин Найденов, директор на аналогичната дирекция в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. По време на разговорите, които проведохме с тях в средата на декември миналата година, голямо впечатление ни направи разбирането и готовността, които те проявиха към предложението ни заедно да работим за една важна национална кауза. Става дума за безработни младежи, не по свое желание изпаднали в беда, които искат да придобият нужната квалификация в системата на железницата и по-точно в БДЖ. Те показаха голямо разбиране, отзивчивост и добронамереност към поставения от нас проблем.

Пожелаваме им здраве и успех в техните начинания от тук нататък.

С уважение:

Мария Стоименова  
Председател на фондация  
„Гюлчай“

Б.Р. - Писмото е предоставено за публикуване на редакцията от екипа на министър Росен Желязков, до когото лично е изпратено.

## Европолитики

# ЧАСТИЧНА ГОТОВНОСТ ЗА ЧЕТВЪРТЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ПАКЕТ



Само 10 страни – членки на Европейския съюз имаха готовност да съобразят националните си законодателства с правилата на т.нар. „Технически стълб“ на Четвъртия железопътен пакет в контролния срок - 16 юни 2019 г. Това обявиха от Европейската комисия. Останалите държави на пакта (с изключение на Малта и Кипър, които нямат железници) заявяват, че ще имат възможност за това през юни 2020 г.

Четвъртият железопътен пакет бе утвърден през 2016 г. Той включва пет нормативни акта, условно разделени на т. нар. „Технически стълб“ и „Пазарен (политически) стълб“. Чрез заложените в тях промени се цели да бъде доизградено и подобро функционирането на единно-

то европейско железопътно пространство.

„Техническият стълб“ предвижда унификацията на националните законодателства по отношение на стандартите и процедурите, които са длъжни да изпълнят жп операторите и производителите на подвижен състав. Чрез изискванията на „Пазарния стълб“ се прецизират разпоредбите за гарантирането на независимостта на управителя на инфраструктурата и пълното отваряне на пазара за железопътни услуги.

Сред държавите, отлагащи приемането на нормите на Техническия блок до 2020 г. са: Австрия, Белгия, България, Германия, Дания, Испания, Ирландия, Люксембург, Португалия, Полша, Словакия, Унгария, Холандия, Че-

хия и Швеция. В групата на отлагащите промените са и трите балтийски държави – Литва, Латвия и Естония. Въпреки планираното излизане от еврозоната Великобритания също възнамерява да приеме, заложените в блока изисквания през лятото на следващата година.

Редом до останалите „отличнички“ на Съюза, които ще хармонизират транспортното си законодателство в съответствие с Техническия блок още през юни т.г., се нареждат и държави, които не членуват в него. Като Норвегия например. Друга такава страна е Швейцария, но тя планира да проведе процедурата в два етапа. В частта, засягаща допускането на подвижен състав на други производители до своя жп пазар и издаването на сертификати за безопасност на тази техника – през юни 2019 г., а спрямо останалите изисквания – през юни 2020 г.

Това статукво означава, че жп операторите от Съюза, обслужващи трансгранични маршрути, в повечето случаи няма да могат да се възползват още тази година от преимуществата при хармонизирането на правно-нормативната база в релсовия транспорт на ЕС.

## Британски иновации

# ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ С ЕЛЕКТРИЧКИ, МОДИФИЦИРАНИ В МНОГОСИСТЕМНИ КОМПОЗИЦИИ

Британската жп компания Rail Operations Group ще извършва търговски превози с бивши пътнически електрички, модифицирани в многосистемни състави за транспортване на малогобаритни стоки и товари. В тази връзка тя купува два четиривагонни дизел-електрически карго състава от новата серия 769 Flex, създадени по поръчка на лизинговата компания Porterbrook.

Flex са преоборудвани електросъстави от серия 319 (произвеждани в края на 80-те години на ХХ век), които първоначално са проектирани за хранене от контактна релса и въздушната контактна мрежа. По инициатива на дружеството

Porterbrook няколко 319-ки бяха модифицирани и получиха допълнителен дизелов двигател MAN. Салоните на същите бяха трансформирани в товарни и обозначени като серия 769 Flex. Те могат да се експлоатират не само по електрифицираните линии, но и по трасета без контактна мрежа. Наличието на дизела позволява да бъдат използвани и по вътрешните жп мрежи на предприятия и складове.

Разработката е провокирана от недостига на подходящ товарен подвижен състав за превоз стоки и пратки с малки размери. Необходимостта от такива влакове става все по-актуална в условията на претоварените

автомобилни пътища, недостига на шофьори за камиони и на увеличаващото се онлайн пазаруване на различни стоки. На този фон железниците все по-често се превръщат в ключова част от логистичната верига в Обединеното кралство. Но по-активното им използване засега се възпрепятства от липсата на целесъобразен жп флот.

От Rail Operations Group придобиват Flex с цел да увеличат скоростта и подобрят надеждността на услугите си по доставки на товари. От компанията планират да ги отдават и с краткосрочен наем. Очаква се заявената двойка състави да бъдат доставени в началото на 2020 г.



## Рекорди

# Договорите в „портфейла“ на Alstom достигнаха 40 млрд. евро



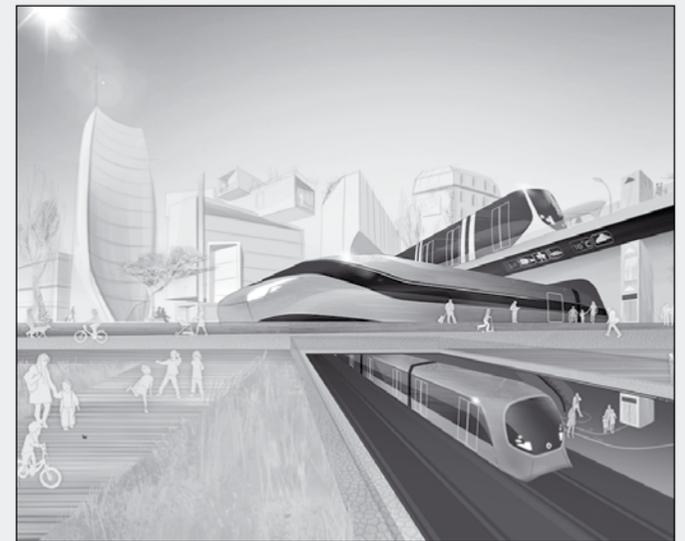
За 9-те месеца на финансовата 2018/19-а година (април - декември 2018 г.) френската компания Alstom е получила договори за 10,5 млрд. евро. С това стойността на контрактите, попаднали в „портфейла“ на европейския жп производител, достигна рекордно ниво над 40 млрд. евро. 59 процента от договорите на Alstom, сключени през този период, са с жп оператори от Европа. Други 19 на сто – с жп компании от Северна Америка. А дела на сделките с държави от Азиатско-Тихоокеанския регион, Близкия Изток и Африка достига 11 процента.

От френския концерн отчитат нарастване на продажбите на подвижен състав и жп технологии с 16 на сто (до 6 млрд. евро) спрямо същото 9-месечие на 2017 г. Половината от тях са осъществени на пазарите в Европа, 21 на сто в Близкия Изток и Африка, а съответно 18 и 11 процента в Северна Америка и Азиатско-Тихоокеанския регион. Най-много са контрактите за продажба на жп състави (52 на сто). След тях се нареждат договорите за услуги по обслужване на жп техниката (27 на сто), за системните решения (12 на сто) и за средства за сигнализация (9 на сто).

През третото тримесечие на финансовата 2018/19 г. Alstom спечели сделки за сумата от 3,4 млрд. евро – т.е. двойно повече за аналогичния период на миналата година. Сред най-големите е контрактът за техническото обслужване на подвижния състав на метрото на саудитската столица Ер Рияд. От същия период са и крупните договори за доставка на нови регионални състави за Люксембург и Германия и за монтирането на системата СВТС (за управление на влаковете по радиоканал) на линия 3 в метрополитена на Бомбай.

От октомври до декември 2018 г. се наблюдава и 10-процентен скок на продажбите. Те превишават 2 млрд. евро спрямо същото тримесечие година по-рано, когато нивото им е 1,8 млрд. евро. Основният двигател за ръста са проектите в Европа, 21 на сто в Близкия Изток и Африка, а съответно 18 и 11 процента в Северна Америка и Азиатско-Тихоокеанския регион. Най-много са контрактите за продажба на жп състави (52 на сто). След тях се нареждат договорите за услуги по обслужване на подвижен състав на територията на Великобритания.

От Alstom прогнозира, че до края на финансовата 2018/19 г. общата стойност на реализираната жп техника и технологии по света ще се увеличи до 8 млрд. евро.



# ПОЛЕЗЕН ОПИТ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЕВРОПЕЙСКИ ПРОЕКТИ

Успешно приключи проектът „По-добри железопътни проекти чрез по-добри познания“, финансиран по Механизма за свързана Европа (МСЕ). Това беше обобщаващата оценка, дадена на 18 януари т.г. по време на информационния ден, във връзка с последните работни посещения за обмяна на опит, проведени през ноември и декември миналата година.

Тогава специалисти от НК „Железопътна инфраструктура“ посетиха управителите на жп инфраструктурата във Франция, Хърватия и Полша. На тези финални срещи те участваха в различни дискусии, посетиха големи железопътни обекти, финансирани от МСЕ, където бяха запознати с добрите практики в съответните държави. Участниците пък във финалния информационен ден имаха възможността да чуят резултатите от посещенията и непосредствените впечатления, споделени от колегите им.

Проектът е стартирал с решение на дирекция „Мобилност и транспорт“ в Европейската комисия през ноември 2015 г. и е с тригодишен период – от началото на 2016 г. до края на 2018 г. Целият му бюджет е 311 800 евро, предоставен безвъзмездно от Механизма за свързана Европа. Бенифициент е НКЖИ. Включените дейности обхващат провеждането на работни посещения на експерти от компанията при управителите на железопътната инфраструктура в различни страни-членки



на ЕС, организирането на семинари в София и провеждане на дискусии по основни теми от взаимен интерес, в които са участвали представители от администрациите на инфраструктурните управители в държавите-членки на ЕС. Експерти на НКЖИ са присъствали на различни международни форуми, семинари, конференции, информационни дни и публични събития, свързани с развитието на железопътната инфраструктура по транс-европейската транспортна мрежа - TEN-T.

Основната цел на проекта е да повиши административния капацитет и експертния потенциал в НКЖИ, като единствен управител на железопътната инфраструктура у нас, при

управление на финансираните от МСЕ железопътни проекти. В него са дефинирани три дейности, като всяка от тях включва по няколко събития. Паралелно са се провеждали и различни други инициативи - конференции, семинари, форуми и информационни дни, подкрепящи и доразвиващи в детайли основната идея на всяка от дейностите. Крайната им цел обаче остава успешно развитие на Механизма за свързана Европа, TEN-T и железопътната инфраструктура на ЕС. В контекста на тази дейност са проведени 10 индивидуални участия на представители от НКЖИ. Например, в рамките на дейност 2, в компанията са се организирали 5 събития с

участието на нейни специалисти, заедно с представители на инфраструктурните управители от четири страни-членки на ЕС, проектни координатори от INEA и служители от контролния орган в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Семинарите са посетени от общо 150 души.

С ползотворни резултати се е отличило и посещението в Лисабон, където в събитието са се включили представители на португалската инфраструктурна компания IP, както и на единствения частен жп оператор за пътнически превози Fertagus. Сред участниците, от страна на домакините, е бил и Националният орган за оперативна съвместимост (Nobo) - APNCF. Освен централите на IP и на Fertagus, българските специалисти са посетили и успешно завършили инфраструктурен проект „Лисабон – Алгарве - TEN-T“.

В изпълнение на дейност 1 по проекта, като също толкова богато на събития беше посочено, по време на информационния ден, посещението на чешката столица Прага. Домакини са били чешките железници, SZDC и AZD – из-

пълнител на жп обекти за сигнализация и телекомуникации с европейско финансиране. И там работната визита се е оказала много ефективна. Представени са проектите, по които в момента се е работило, както и съпровождащите ги трудности и предизвикателства. Първият обект, посетен в Чехия от нашите инженери и специалисти, е бил новият централен диспечерски център в пражката централна гара. Българските експерти са участвали и в откриването на новата гара в Чешке Будейовице, изградена с европейски средства. Веднага след това се е провела официална среща с ръководствата на SZDC и AZD, на която са се обсъдили въпроси от взаимен интерес.

В заключение се стига до извода, че благодарение на финансирането, осигурено от ГД „Мобилност и транспорт“ на ЕК са постигнати очакваните резултати и заложените цели на проекта. Той се е оказал полезен и ценен опит за участващите в него, които са повишили познанията си и са подобрили капацитета и способностите си да програмират, управляват и изпълняват европейски проекти.

## БЪЛГАРИЯ И МАКЕДОНИЯ С ОБЩ ГРАНИЧЕН КОНТРОЛ



За опростяване на пропускателния режим и общ граничен контрол между България и Македония се договориха съвместно да работят заместник министър-председателят Томислав Дончев и македонският заместник министър-председател по икономическите въпроси Кочо Ангюшев, съобщиха от правителствената информационна служба. Двамата са се срещнали по време на официалното посещение на вицепремиера Дончев на Българо-македонския бизнес форум, който се проведе в Скопие.

Общ приоритет за двете държави е изграждането на транспортен коридор VIII и железопътната линия по направление Скопие – София. България ще направи всичко

необходимо да се ускори завършването на стратегически важното жп направление, е заявил вицепремиерът Дончев. Македонският му колега е подчертал, че страната му има интерес към засилване на сътрудничеството с България и в сектор енергетика. Двамата вицепремиери са се обединили около необходимостта да бъде направен преглед и да се облекчат всички правила и административни режими, които са в тежест за инвестициите и търговията между двете държави.

По този повод Благой Климов, първи секретар в посолството на България в Скопие, заяви в предаването „В развитие“ на Bloomberg TV Bulgaria, че трябва да се стремим към увеличаване на стокообмена до

около 1 млрд. евро след като през 2018 г. той е бил близо 730 млн. евро. Гостът уточни, че за постигането на тази цел не са набелязани конкретни срокове, но идеята е тя да бъде осъществена до няколко години. Климов също потвърди необходимостта от жп свързаност между София и Скопие. Той отбеляза, че по темата се работи усилено, а в следващите пет - шест години се очаква да се изгради железопътната връзка между двете столици.

В българо-македонския бизнес форум са участвали повече от 100 компании. На него Томислав Дончев е заявил, че отношенията между България и Република Македония имат сериозен потенциал за развитие в контекста на Договора за приятелство, добросъседство и сътрудничество. Той е обърнал внимание, че от ключово значение е активният диалог между бизнес средите на двете държави. Защото пазарът на югозападната ни съседка е атрактивен за българските компании поради ниските транспортни разходи и сходните изисквания към стоките и услугите. Сред участниците във форума от наша страна са присъствали и представители на логистични фирми и на транспортната инфраструктура.

## ПРОМЕНИ В ЗАКОНА ЗА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Предложи Министерски съвет на едно от последните си заседания

Кабинетът предлага промени в Закона за железопътния транспорт, стана ясно от съобщение на правителствената пресслужба. Желанието е да се приложи законодателството на Европейския съюз, прието с Четвъртия железопътен пакет през 2016 г. Той включва пет нормативни акта, условно разделени на т. нар. „Технически стълб“ и „Пазарен (политически) стълб“. Чрез промените ще бъде доизградено и подобро функционирането на единното европейско железопътно пространство. С транспонирането на изискванията на директивите от „Технически стълб“ се разпределят функциите и се уреждат взаимоотношенията между Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (АЖТЕС) и Националния

орган за безопасност - ИА „Железопътна администрация“ (ИАЖА). Втората група промени са свързани с въвеждането на изискванията от другия - „Пазарен стълб“. С тях ще се прецизират разпоредбите за гарантиране на независимостта на управителя на инфраструктура, както и утвърждаването на пълното отваряне на пазара за железопътни услуги. Разширяват се и правомощията на Регулаторния орган Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“ да упражнява контрол по своя инициатива или вследствие на жалба от заявителите.

За пълното прилагане на изискванията на директивите се предвижда изменения и допълнения на различни подзаконовни нормативни актове.

# НОВИТЕ „НЮАНСИ“ НА КИТАЙСКОТО... „ВЪЗРАЖДАНЕ“



„Фамилна снимка“ на моделите на Fuxing, експонирани в Китайския национален център за изпитване на жп технологии в Пекин

Китай влезе в 2019 г. с три нови модела високоскоростни експреси от серията Fuxing\* („Възращдане“) – първите влакове-стрели изцяло китайска разработка и производство. Те предлагат още по-високи скорости, по-голям капацитет, повече комфорт и нови възможности на потенциалните чуждестранни клиенти на жп технологиите в Пекин.

Последните версии на електрическите експреси от семейството бяха анонсирани за първи път през ноември миналата година по време на специализираното международно изложение Rail+Metro China 2018, проведено в Шанхай. Наврх Коледа се състоя и официалният им дебют на територията на Китайския национален център за изпитване на железници в столицата на страната. Там бяха показани по-голямата част от представителите на скоростната фамилия Fuxing, създадени досега от предприятията на държавната железопътна корпорация CRRC.

Десетина дни по-късно китайските железници China Railway Corporation (CRC) въведоха в експлоатация първият прототип на новото моделно трио - CR400. Той представлява удължен вариант на по-ранните междуградски състави от серията. Има с 1 вагон повече (общо 17) от най-дългите от тях с обща дължина 439,9 м. Засега това го прави и най-дългият експрес в Китай.

От 5 януари CR400 пътува по жп магистралата Пекин - Шанхай (1318 км). Във вагоните му има места за 1283 пътници

или със 7,5 процента повече от по-старите си събратя и консумира по-малко електроенергия от тях. Паралелно развива максимална скорост от 350 км/ч, което го нарежда сред най-бързите влакове-стрели в Поднебесната империя.

Две седмици след него CRC пуснаха по скоростната жп мрежа и нов електросъстав Fuxing - CR200J - със съсредоточена тяга и проектна скорост на движение до 160 км/ч. За сравнение, останалите композиции от семейството имат разпределена тяга (няколко моторни вагона в композицията). От него се очаква да извършва ускорени пътнически превози по маршрутите от съществуващата система на стандартни електрифицирани линии, модифицирани за експресни превози.

Третият нов модел на жп семейство Fuxing - CR300BF - е 8-вагонен електросъстав с разпределена тяга, предназначен за междуградски операции, където трафикът на хора е по-голям. Той разполага с 820 седящи места, но може да побере общо 1708 души или с 40 на сто повече от капацитета на досегашните влакове от този тип. Проектиран е за движение

с максимална скорост 250 км/ч. Очаква се да бъде въведен в експлоатация до средата на първото полугодие на настоящата година.

С появата си CR400 и CR200J помагат да се облекчи натоварването на националната жп система по време на пиковия 40-дневен период на пътувания за Китайската нова година и фестивала на пролетта. От 21 януари до 1 март 2019 г. се очаква с всички влакове на CRC да бъдат транспортирани над 413 000 милиона пасажери.

Главният инженер на Китайската академия за железопътни науки Джао Хунуей коментира, че за разлика от по-старите високоскоростни експреси (като Hefei и Harmony), разработени с помощта на чуждестранни технологии, гамата Fuxing е изцяло китайско ноу-хау. Моделите от жп семейството са проектирани и произведени изцяло с местни технологии и следват унифицирани китайски стандарти. Те са значително по-бързи, по-икономични, комфортни и безопасни. Предлагат много допълнителни удобства като безплатен Wi-Fi, повече място между седалките, голям брой контакти и USB-портове

за зареждане на електрически уреди.

Също така разполагат с автоматизирана система за мониторинг, включваща над 2500 сензора, които събират данни за състоянието на цялото оборудване по време на движение. Ако се появят аномалии в охлаждащите, спирачните, климатичните или други важни системи или при засичане на опасности по трасето, тя алармира машиниста и може автоматично да забави скоростта или да спре композицията.

Въвеждането в експлоатация на новите модификации Fuxing е част от усилията на Китай да се наложи като световен лидер на пазара на високоскоростните влакове. По данни на китайската жп производствена корпорация CRRC новите експреси се отличават с голям простор във вагоните, висока енергийна ефективност, по-дълъг експлоатационен живот и по-добра надеждност. Оборудвани са с по-големи и удобни седалки, повече електрически розетки и USB изходи и други екстри за пътниците.

Професор Сун Джан от университета Тундзи в Шанхай отбелязва, че произведените в Китай влакове и жп технологии вече са разпространени в над 100 държави на планетата, сред които Турция, Индонезия, Русия, Иран и Индия. Според него появата на най-новите модели Fuxing не само допринася за развитието на китайския релсов транспорт, но и разширява експортния потенциал на местната жп индустрия. Те могат да предложат много повече възможности на конкурентна цена, убеден е той.

През последното десетилетие железопътният транспорт и производството на влакове-стрели в Поднебесната империя се развива с изключително бързи темпове. В момента страната разполага с най-дългата железопътна мрежа за високоскоростни влакове в света (29 000 км в края на 2018 г.), като близо една трета от трасетата са проектирани за движение от 350 км/ч. Само през миналата година в страната са изградени 4600 км нови скоростни релсови пътища, а инвестициите в развитието на инфраструктурата достигнаха 802,8 млрд. юана (117 млрд.

долара). Сумарният приход на CRC от превозите също отбеляза ръст от 10,9 процента спрямо 2017 г. и достигна 772 млрд. юана (113 млрд. долара)

Правителството на Китай възнамерява да продължи и напред с мащабните инвестиции в сектора. През 2019 г. е планирано да бъдат изградени още 3200 км нови високоскоростни линии – преимуществено в западните и централните региони. Общата дължина на жп мрежата на CRC пък се очаква да се увеличи с 6800 км. За 12 месеца китайските железници предвиждат да превозят 3,54 млрд. пътници и 3,37 млрд. тона товари.

До края на 2019 г. високоскоростният жп флот на страната трябва да бъде увеличен до 850 единици. По-голямата част от тях ще са композиции Fuxing. Влаковият парк ще включва основно електросъстави от 4 категории, предвидени за движение със скорости до 350, 250, 200 и 160 км/ч. Предстои да бъдат ускорени и изследванията по по-нататъшното нарастване на скоростта на експресите.

Искаме да припомним, че през 2018 г. китайските железници направиха изпитание на състав Fuxing, оборудван с автоматизирана система за управление. Тестовите бяха успешни, а експресът „навъртя“ 186 000 км по трасето Пекин - Шънян и нееднократно разви скорост от 350 км/ч без да бъде управляван от машинист. CRC възнамерява скоро да въведе в редовна експлоатация такива автоматизирани влакове-стрели. Идеята е те да започнат да превозват пътници между столицата Пекин и североизточният мегаполис Джандзякоу - един от градовете-домакини на Зимните олимпийски игри през 2022 г.

Ивайло ПАШОВ

\* Високоскоростните влакове Fuxing бяха въведени в редовна експлоатация през септември 2017 г. по линията Пекин - Шанхай. По-късно започнаха да оперират и по други жп маршрути. Засега гамата им включва 5 основни модела (в т.ч. най-новите) и няколко подмодификации с различна дължина, капацитет и максимални скорости. – Бел. авт.



С дължината си от 440 м CR400 е най-дългият китайски експрес



Първите изцяло китайски влакове-стрели радват своите пасажери с комфорт и много екстри

# ОЩЕ ДВЕ ГАРИ С ОБНОВЕНА ВИЗИЯ ПРЕЗ 2021 Г.

Национална компания „Железопътна инфраструктура“ откри процедура за изпълнител на обновяването на гарата в Стара Загора. Тя, заедно с новозагорската ще бъдат рехабилитирани с европейски пари. Те са част от друг по-голям проект, финансиран от оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г., според който трябва да бъдат обновени шест гари по направление София – Бургас, чиято обща стойност надхвърля 25 млн. лв. Другата голяма гара по тази линия, чието предстоящо реконструиране ще е основно се намира в Карнобат. Строителните работи ще са около 6 млн. лв. При нея се планира изграждането и на мини пречиствателна станция, беше съобщено още по време на представянето на проекта преди година. Във финансирането са включени и трите софийски гари Подуяне,

Казичене и Искър.

Състоянието на целия жп комплекс Стара Загора не от вчера и днес е критично. Затова още преди няколко години и на местно, и на национално ниво усилено се заговори за необходимостта да се намерят пари за възстановяването му. Според обявената сега обществена поръчка, от кандидатите се изисква да докажат, че през последните пет години са изпълнявали поне един строителен обект със сходен обем. Избраният изпълнител ще трябва да обнови целия гаров комплекс, включително инженерната инфраструктура, телекомуникациите, пероните, основната сграда, близкия подлез и други съоръжения. Класирането на подадените оферти ще бъде на база на най-ниската цена, която има 60 процента тежест на финала. Останалите критерии са технология и организация на



Визия на гарата в Стара Загора

строителството - с тежест от 30 процента и проектиране - с 10 процента. Планира се ремонтът да продължи две години.

Предстои цялостно реновиране и на гаровия комплекс в Нова Загора. Проектът е на стойност 11 милиона лева и също включва ремонтът и

модернизиранието на Стара Загора. За Нова Загора основно се предвижда цялостна реконструкция на основното приемно здание, както и на всички перони, за да се постигне съвместимост. Инвестиционното предложение цели трайно подобряване на транспортно-комуникационните характеристики на населеното място, безопасни условия при придвижване на пътниците, осигуряване на достъпна среда за лица с намалена подвижност, озеленяване и създаване на естетична среда, обвързана с градоустройството на района. Със завършването на проекта ще се подобри организацията на обслужването и ще се съз-

дадат необходимите удобства и комфорт за пътниците. Според изявлението на кмета на града Николай Грозев, пред електронното издание [www.actualno.com](http://www.actualno.com), проблемът с ж.п. гарата в Нова Загора съществува от много отдавна и ремонтът ѝ с нетърпение се очаква от местната общественост. „Радвам се, че след многобройните ми настоявания вече са предприети стъпки за решаването на проблема. Надявам се, че когато приключат строителните работи, най-после ще разполагаме с едно добро съоръжение“ – коментира Грозев. Новозагорци трябва да имат обновена функционираща гара през май 2021 година.



Гаров комплекс Нова Загора

## ГРАЖДАНСКИ ОРГАНИЗАЦИИ ПОДКРЕПИХА НОВАТА ПОЛИТИКА В БДЖ

От стр. 1

на бизнеса и на обществото“. Напомни, че докато в миналото този транспорт е играл водеща роля и е бил в основата на индустриализацията, през последните години е поставен „въгъла“. Тъй като сега навлизат много нови технологии, проф. Ананиев сподели надеждата си настоящият мениджмънт на БДЖ, освен деклариранията управленческа смелост да получи и политическа подкрепа, за да започне адаптирането на железницата, според мястото ѝ в целия обществен продукт. Информира също, че в Европа има изградена практика и дори борса за наемане на маневрени и магистрални локомотиви, както и вагони. Това се е практикувало и преди България да стане член на ЕС. Като пример

посочи времето, когато сме давали вагони на Гърция, на Турция и сме били водеща сила в бранша и отрасъла на Балканския полуостров. Симеон Ананиев твърдо заяви, че възможността за лизинг е перспективна. Но с условието, че е въпрос на правилни разчети. Според него е необходимо да се изготви бизнес план и да се прецени дали при наемането на един локомотив за 1000 евро може от експлоатацията му да се изкарат 1200 евро. „Ако обаче се окаже невъзможно, няма смисъл - бе мнението му. - Още повече, че от юни месец 2019 г. влиза в сила Четвъртият железопътен пакет, който води до пълна либерализация. Занимавайки се с автомобилния транспорт ние пропуснахме, че същите изисквания по па-

кет „Мобилност“ ще важат и в железопътния“ - добави проф. Ананиев. Това означава че пазарът на пътнически превози започва тотално да се либерализира, а лицензиите за опериране вече ще се издават в Европейската железопътна агенция. С други думи се стига до централизация, която няма да разрешава произволното закупуване на нов подвижен състав, тъй като процесът ще е съпроводен от конкурси, които ще бъдат определящи.

Подобна теза за защита и проф. Йордан Мирчев, който по време на брифинга представяше неправителственото Движение за развитие на българската железца, създадено преди осем години. Съобща, че е намерил съмишленици и в лицето на аналогични организации

като Сдружението за железен път, Сдружението за автоматика и телемеханика, Балкански форум, Сдружението приятели на железопътния транспорт и други професионални формации. Причина за подкрепата е откритата възможност за диалог във връзка с политиката за развитие на БДЖ, който доскоро е бил невъзможен. Йордан Мирчев подчерта, че всички имат желание да обединят усилията си в тази насока и да съдействат на ръководството, защото периодът между 2019 г. и 2020 г. трябва да е стабилизационен. Той също обърна внимание за предстоящата либерализация в пътническият жп сектор и изтъкна необходимостта за приемането на краткосрочна и дългосрочна стратегия. Съобща, че по негови данни

в момента на релсите стои замразен подвижен състав за 46 млн. евро или 30 на сто от влаковете на 12 години не се използват поради лошото им техническо състояние.

Проф. Мирчев подчерта необходимостта от разделянето в два етапа на визията за стратегия, като първият обхваща 2019 и 2020 години, а вторият включи периода до 2024 г. Така, според него ще се гарантира последователност и приемственост в политиката на компанията. Не премълча и положителната оценка на гражданските сдружения за професионализма и компетентността, които започват да се считат необходимо условие за развитието на БДЖ.

Страниците подготви:  
Мая Димитрова

### АБОНАМЕНТ 2019

Припомняме, че той вече усилено тече.

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

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

### 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:  
„Подделение за почерна дейност“ -  
ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPV179241064295803  
BIC: BPVIBGSG  
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

Цената на годишния абонамент  
е 24 лв с включено ДДС.



На 1-и февруари Българската православна църква чества празника на св. мъченик Трифон. Св. мъченик Трифон е роден около 225 г. в Комсада. Още като юноша се прочул с чудесата си из цяла Фригия. Намерил мъченическата си смърт по времето на император Траян заедно с много други християни.

## Трифоновден

В народните вярвания св. Трифон е патрон на лозята и лозарите. В една от многото легенди за него светецът е описан като лозар, който сам отрязал носа си с косера, докато зарязвал лозето. Затова денят наричат още Зарезановден или Трифон Зарезан, а ритуалите, които се изпълняват, са свързани с берекета на лозята.

По стар обичай мъжете отиват на лозята още при изгрев слънце. Всеки си избира по един корен от гроздето, поръсва го със светена вода от църквата и го полива с вино. Отрязва първите пръчки, над които изрича благословия. От тях свива венчета, които поставя на калпака си, окичва портата на дома и иконата, слага в бъклицата с вино. След зарязването участниците в ритуала правят обща трапеза, на която нареждат обредни храни – пита, варена кокошка, пастърма, баница, ракия и бъклица с вино. Под съпровода на гайди и други инструменти играят хора и пеят песни.

Докато лозарите празнуват, жените не подхващат работа, защото денят е за тях „халталия“ (лош). Не се докосват до остри предмети – нож, ножица, игла, куки, брадви и секира, а за да се предпазят от злополука, първо удрят нож в огнена главня, или отрязват три пръчки с ножица, които хвърлят във вода.

Трифоновден се почита и като празник на мишките – „Мишкини празници“. За да прогонят животинките от домовете си, жените режат опашките на малките вредители, удрят ги три пъти на прага и три пъти на дървника.

В други краища пък празнуват Трифоновден в чест на зайците. Наричат го „Сечко-Дечко“. Жените месят малка питка, която изпичат в огнището, след като хвърлят в него заешки гребки. Питката раздават сред близки и съседни, за да умилостивят зайците.

На този ден празнуват: **Трифон, Трифонка, Трифчо, Трифо, Трифуна и др.**

## ЦВЕКЛОТО



Още 2000 г. пр.н.е асирийците, вавилонците и персите познавали цвеклото като овощно и лекарствено растение, а като зеленчукова култура започва да се отглежда не по-късно от 1000 г. пр.н.е. Първоначално са се употребявали за храна само листата, но скоро грудката става основната хранителна част.

Във всички времена и в различните народи цвеклото винаги се е считало за лечебно растение. Още Хипократ е признал неговото лечебно действие и го включил в състава на редица лекарствени рецепти. Сериозно проучване на лекарствените свойства на цвеклото е оставил и Авицена. Той високо оценява лекарствените му свойства, но не доценява хранителните му достойнства. „Цвеклото е ниско хранително, както и останалите зеленчуци“ - е писал великият лекар на Средновековието.

Съдържащият се в цвеклото бетаин укрепва кръвоносните съдове, понижава кръвното налягане, подобрява работата на черния дроб и ускорява обмяната на веществата и оттам се явява ефективно средство при затлъстяване. Диетичното и козметичното действие на сока от цвекло е познато още от древността – да съхранява свежестта на

кожата на лицето.

През 1747 г. немският химик А. Марграф открива в корена на цвеклото захароза и предлага да се използва за производство на захар, която преди това се е приготвяла само от захарна тръстика и поради тази причина била много скъпа.

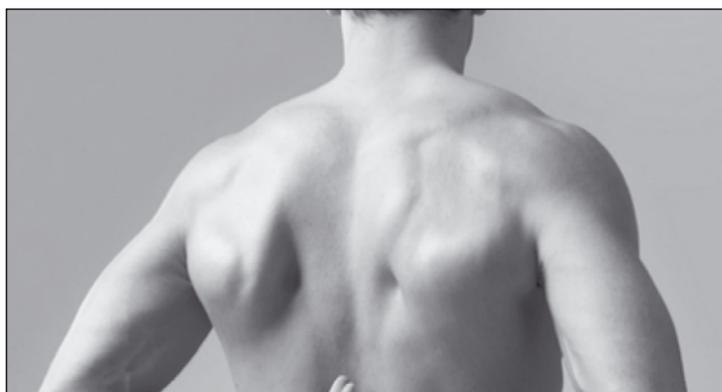
Интересен е фактът, че катализатор за започване на промишленото производство на цвеклова захар е политиката. В стремежа си да подкопае търговията на Англия с тръстикова захар от колонии, Наполеон определя награда от един милион франка за този, който изобрети евтин начин за производството на захар от цвекло. През 1799 г. е построен от Ашар първият завод за производство на захар от цвекло, който просъществувал много малко време поради все още несъвършената технология. Производството на захар в България е започнало през 1898 г. когато е била построена първата захарна фабрика в София.

Но освен за захар в кулинарията от цвеклото можем да приготвим превъзходни салати, супи и гарнитурни. Използват се както грудката, така и листата на младото цвекло. Сокът от цвеклото е превъзходен оцветител в червено.

## НАВИЦИТЕ, КОИТО ВРЕДЯТ НА ГЪРБА НИ

Около 80% от хората страдат от болки в гърба почти през целия си живот. Според експерти, това не винаги е симптом на сериозно заболяване или нараняване. Често вината имат рисковите фактори, с които човек се сблъсква всекидневно.

Ето някои от тях, както и вредните навици, които придобиваме и с които вредим на гърба си.



### Професионален фактор

Болката в гърба се среща не само при работници, чиято професия е свързана с тежък физически труд, но и при козметици, маникюристи, архитекти, шофьори, инженери, шивачки и редица други. Това са професии, които са предразположени към изкривяване на гърба поради спецификата на работната поза. Важно е поне веднъж на час да се прави малка почивка и ако е възможно да се прави кратко раздвижване, което ще облекчи напрежението в мускулите на гърба.

### Домакинската работа

Ежедневните домакински задължения като миене на съдове, приготвяне на вечеря или гладене на дрехи също са безмилостни към гърба. Важно е обкръжаващата среда

в дома ни да бъде максимално пригодена към нас. Височината на мивката, масата, дъската за гладене трябва да съответстват на нашата височина, гръбнакът трябва да остане прав по време на домашните задължения и мускулите на гърба - спокойни.

### Неподходящи обувки

Красотата понякога изисква от нас неоправдани жертви. Жените обикновено забравят за пряката връзка между удобството на обувките и позата на гръбнака. Високите токчета не трябва да се носят повече от 2 часа на ден. Абсолютно плоската подметка също не е особено подходяща. Теглото трябва да се разпределя правилно, за да не преминава ненужното натоварване към гръбначните мускули.

### Големи чанти

Модата на обемистите торби носи сериозна заплаха за здравето на гърба ни. Изкушението да носим всичко със себе си е голямо, но то е тежко бремене в буквалния смисъл. Ако носите често много багаж, идеалният избор за всеки ден трябва да бъде раницата.

### Тесните дрехи

Друга жертва, която модата изисква от нас, е красивото, но неудобно облекло. Тесните поли, рокли, панталони значително ограничават свободата на движение и нарушават кръвообращението. При жените изборът на бельо също е важно. То не трябва да компресира мускулите и да нарушава кръвообращението в тях. Необходимо е да се вземе предвид комфортът, а не само красотата.



## Хайвер от червено цвекло

### Необходими продукти:

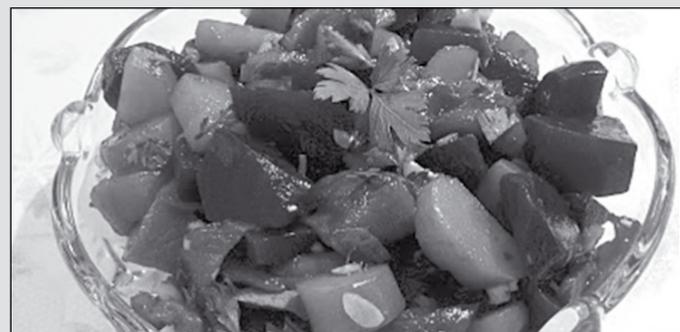
1 глава червено цвекло  
3 бр. моркови  
3 глави кромид лук  
1 глава чесън  
1/4 ч.ч. (50 мл) олио  
сол

### Начин на приготвяне:

Цвеклото се сварява до полуомекване и се настър-

гва на едро ренде. Морковите се настъргват и се запържват в част от олиото, прибавя се цвеклото и се задушава за около 40 мин. Ситно нарязания лук се запържва отделно, прибавя се ситно нарязания чесън и сместа се прибавя към цвеклото. Разбърква се добре и се посолва.

## Салата от цвекло, моркови и печени чушки



### Необходими продукти:

2 глави цвекло  
3 моркова  
3-4 печени чушки  
3 скилидки чесън  
магданоз

### за дресинга:

лимонов сок  
зехтин  
сол

### Начин на приготвяне:

Цвеклото се сварява до полуомекване и се настъргва на едро ренде. Морковите се настъргват и се запържват в част от олиото, прибавя се цвеклото и се задушава за около 40 мин. Ситно нарязания лук се запържва отделно, прибавя се ситно нарязания чесън и сместа се прибавя към цвеклото. Разбърква се добре и се посолва.

# 9 невероятни факта за живота на древните египтяни



## 9. Извличали желязо от метеоритите

Археолози са открили желязни мъниста в древна гробница. Тези мъниста били уникални, защото египтяните започнали да добиват и топят желязо едва 2000 години по-късно. Откъде тогава са получили тези мъниста? Отговорът е скрит в един йероглиф, който означава „желязо“ и може да се преведе като „метал от небето“. Така учените стигат до извода, че това древно желязо е има космически произход.

## 8. Измислили са пастата за зъби

Има няколко доказателства, че египтяните са произвеждали паста за зъби още от 5000 г. пр. Хр. Те произвеждали прах от различни съставки (изгорени яйчени черупки и пемза). За съжаление точната рецепта не е запазена.

## 7. Използвали са антибиотици

Въпреки че антибиотиците официално са открити през 20-и век, лекарите на древен Египет използват плесенял плосък хляб, за да лекуват разяждащите рани. И лекарството работело.

## 6. Създали са първата полиция

Първата полиция в света е създадена през периода на Средното царство (години 2050-1800 г. пр. н. е.). Тя включвала най-верните воители и чуждестранни наемници. Египетската полиция била придружена от кучета и маймуни. Тя охранявала храмовете и градските площади, високопоставените египтяни и техните колесници. Полицията не били много по-различни от днешните (като изключим маймуните).

## 5. Произвеждали първата бира

Вероятно сте чували, че работниците, които са построили пирамидите, получавали като

надница 4-5 литра бира на ден. Египтяните са едни от първите, които произвеждат пенливата напитка.

## 4. Хирургите извършвали сложни операции

Древните египтяни притежават детайлни медицински познания, които могат да бъдат сравнени със съвременните практики. Учени, които са изследвали мумиите, са открили следи от някои доста сложни операции: сърдечен байпас, трансплантация на органи и дори пластични операции. За съжаление, тези знания са загубени и не е известен начина, по който са ги извършвали.

## 3. Вратите се заключвали

Ключалки на вратите са използвали както древните китайци, така и древните египтяни. Египетските дървени брави имат прост, но ефективен механизъм.

## 2. Играли са боулинг

В едно древно селище край Кайро е открита игрална зала, датираща от 3200 г. пр. Хр., с издълбани алеи и топки с различни размери и дупки за пръсти. Правилата вероятно са се различавали, но играта е разпознаваема.

## 1. Лекували са очите си (с метод, от който ще ви настръхнат косите)

Инфекцията на очите била често срещано заболяване сред египтяните. Те използват различни методи на лечение: специални бактерицидни бои за предпазване или лекарства, направени от... човешки мозък.

# 5 екстремни места за ядене



Някога чудели ли сте се какво би било да изядете вечерята си под вода, на дърво или да във въздуха? Е, можете да направите всичко това, че и повече, ако посетите някои от най-уникалните местоположения!

Ето най-приключенските места за запомнящ се обяд или вечеря.

## Вечеря на дърво (Тайланд)

Вие сте длъжни да изпитате адреналин, когато се храните над земята в тайландския екологичен курорт Сонева Кири. Но как храната достига до гостите? Сервитьорите са привързани към ремъка, прикрепен към цип-линия и те „летят“ до птичето гнездо, като ви носят екзотични плодове и местни деликатеси.

## Вечеря под водата (Ресторант Ithaa, Малдиви)

Ако сте любители на гмуркането и живота под морето, това място е за вас! Ресторантът е спечелил няколко награди през годините заради 180-градусовата панорамна гледка към красивия океан на Малдивите. Ще се насладите на вкусни ястия като кокосови корички и рифови макаронени изделия от омари.



## Вечеря във водопад (Филипини)

В този екзотичен ресторант можете да се разхладите във водата, докато пригответе местни филипински ястия, като прясна риба, скара и ориз. Разположени в курорта Вила Ескудеро, водопадите всъщност са създадени от човек, но определено ще се почувствате така, сякаш сте се натъкнали на естествена красота, когато вечеряте там.

## Вечеря в пещера

Италианците сигурно знаят как да направят изявление с храната и архитектурата си, а Grotta Palazzese обединява и двете по един грандиозен начин. Построено в скали в южна Италия, това живописно място е популярно място за хора, които искат да се насладят на храни като равиоли с телешко филе и трюфел и мус от шамфъстък.

## Ресторант от лед (Финландия)

Тук може да е доста студено, но на гостите се дават одеяла, топли храни и напитки, и чудесно обслужване в този фантастичен ресторант. Масите и чашите са направени от лед и можете да избирате от няколко апетитни менюта, включително вегански!

# 6 въпроса, които възпитаните хора не задават

Умението да води вежлив разговор е вродено или може да се придобие при добро желание и усет за хората. Със сигурност сте изпадали в ситуации, когато са ви задавали неудобни въпроси. Понякога отговорите поставят в неудобно положение и самия човек, който ги е задал. Ето и някои от най-често задаваните въпроси, които може да си спелите.

## 1. Това майка ти ли е?

Ако не познавате добре жените, а са ви само далечни познати, по-добре не задавайте този въпрос, защото е твърде вероятно да се окажат две сестри с по-голяма разлика във възрастта. Затова по-добре попитайте „Това сестра ти ли



е”, за да направите комплимент, ако се окаже майката.

## 2. От колко време сте заедно?

Хората обожават да говорят за връзките си и за връзките на другите хора. Ако срещнете двойка, която не познавате добре, или единият от двамата ви е непознат, не задавайте въпроса откога са заедно, защото е твърде вероятно да са приятели, брат и сестра или дори разведени. Това не пречи да вървят, хванати под ръка.

## 3. Кога най-после ще си родите дете и вие?

Много неуместен въпрос, както и подобните: „Не ти ли е време да раждаш?“, „О, да не си бременна?“.

Еднакво вбесяващо е да питате жена без деца дали няма да ражда, както и многодетна майка дали всички деца са нейни! Най-добре не навлизайте в тази тема, ако не познавате човека добре.

## 4. Това така ли ще остане?

Приятелката ви няма търпение да ви покаже новата си

прическа. Оказва се с изрусени кичури и вие й казвате: „О, страхотна е, така ли ще остане?“ Първата половина от репликата ви вече няма значение, защото втората казва всичко – косата ти изглежда ужасно, изобщо не ми харесва. По-добре бъдете искрени от самото начало.

## 5. За какво ти е това чудо?

Хобитата са нещо индивидуално. Нещо, което човек избира да направи за себе си – не за другите, не за пари, не за благотворителност – за себе си! И без това толкова рядко ни се удава такава възможност, така че не убивайте на някого ентузиазма му с подобен въпрос, ако разберете, че събира магнити от цял свят или друго.

## 6. Колко пари даде за това?

Сам по себе си въпросът означава, че какъвто и да е отговорът, вие смятате, че въпросното нещо не си е струвало парите. От друга страна, може да прозвучи така, сякаш се опитвате да разберете колко пари получава човекът отсреща и какво може да си позволи.



# ШАЛ „НА СРАМА“ ЗА 7550 ЕВРО

Плетивото на пътничка, изобразяващо закъсненията на германските железници, бе изтъргувано в eBay

Германка, пътуваща редовно с държавните железници Deutsche Bahn до своята работа, изплете шал, на който с различни цветове изобрази закъсненията на нейните влакове. Плетивото, посрамващо немския жп превозвач, предизвика фурор в социалните мрежи и бе продадено на търг в търговската платформа eBay за невероятната цена от 7550 евро.

„Шалът с влаковите закъснения“ на DB доби популярност след като журналистката Сара Вебер публикува негова снимка в своя акаунт в Twitter. Той е изработен от майка й, която всеки делничен ден пътува до работата си в Мюнхен с крайградските електрички.

Жената ежедневно изплетала по две линии от раирания шал, когато пътуванията не са по разписание. Цветовете им (сиво, розово или червено) съобразявала с времето на закъсненията на електросъс-

тавите. Всеки от тях означава различното изоставане от нормата в дадения ден. Със сивото отбелязва неспазването на графика с по-малко от пет минути, с розовото – от 5 до 30 минути, а с червеното – с повече от 30 минути или случаите, когато закъсненията са реализирани и в двете посоки. Райетата са с широчина два реда.

„През пролетта всичко беше приемливо – преимуществено се налагаше да работя със сива и розова прежда. През лятото обаче се наложи да използвам най-вече червена“ – отбелязва авторката на нестандартния раиран шал. За неговата направа тя е използвала смес от вълнена и синтетични прежди. Плетивото с дължина 1 метър и 50 сантиметра отразява пунктуалността на мюнхенските крайградски влакове на Deutsche Bahn за пролетния, летния и есенния сезони на 2018 г. То

е своеобразна цветна картина на работата им и спазването на разписанието, утвърдено от управата на германските железници.

Значителният интерес на медиите към него провокира Сара Вебер. Заедно с майка си решават да го обявят за продажба в търговската платформа eBay. Приходът обещава да използват за благотворителност. В търга за закупуването му участват 45 души. Наддаванията са общо 134, като победителят, който го печели купува шала срещу впечатляващите 7550 евро!

Наблюденията на авторката на нестандартното плетиво, за намаляването на точността на германските влакове, се потвърждават и от официалната статистика. През 2018 г. съставите на DB действително започват да пристигат с по-големи закъснения спрямо 2017 г. Това става ясно от данните на държавния жп превозвач на Германия за движението на композициите му по далечните и локалните пътнически маршрути. През миналата година средната точност на всички пътнически композиции на компанията е 93,5 процента, но на обслужващите магистралните трасета – 74,9 на сто. За сравнение през 2017 г. същите показатели съответно са 94 и 78,5 процента.

През настоящата година Deutsche Bahn си поставя за цел да подобри тези резултати.

Ивайло ПАШОВ



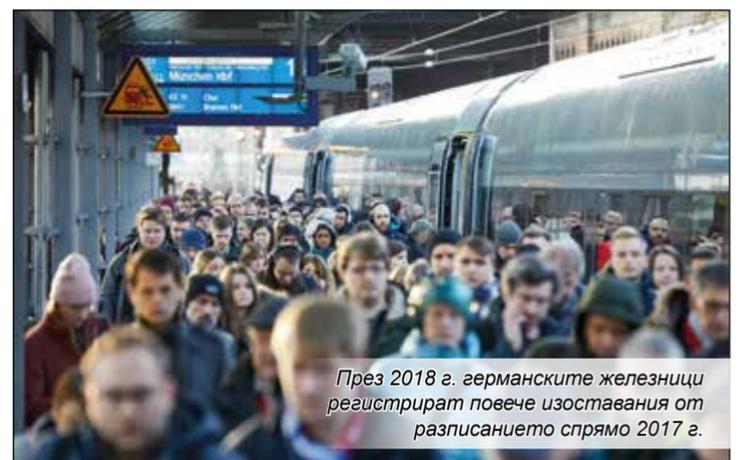
Цветовете бележат времето, с което крайградските състави на Мюнхен не са спазили графика си



Германската журналистка Сара Вебер



Шалът, показващ закъсненията на германските влакове бе купен за 7550 евро



През 2018 г. германските железници регистрират повече изоставания от разписанието спрямо 2017 г.

## 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