

Политики

С МАЩАБИ И РАЗМАХ БЕЗ АНАЛОГ на стр. 3



Инфраструктура

НАД 3 100 КМ ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ УКРЕПЕН ПРЕЗ 2017 Г. на стр. 4



BDZ CARGO
„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

**ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН
ПАРТНЬОР**

www.bdz.bg

гр. София 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3, тел.: +359 2 987 40 30, факс: +359 2 987 79 81, e-mail: bdcargo@bdz.bg

СТАРТИРАМЕ ОБЩИ ПРОЕКТИ СЪС СЪРБИЯ

Те бяха коментирани на среща в София между министрите Зорана Михайлович, Ивайло Московски и Николай Нанков



След срещата в София между сръбския министър на строителството, транспорта и инфраструктурата Зорана Михайлович с българските й колеги - министрите на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски и на регионалното развитие Николай Нанков стана ясно, че са обсъждани редица съвместни инфраструктурни проекти, които предстои да се работят. Сред тях с предимство остават жп и пътната магистрала по коридор 10, които свързват столицата ни с Калотина – Пирот – Ниш – Белград. Приоритетен проект и за двете страни е реконструкцията и електрификацията на жп линията Драгоман - Димитровград - Ниш.

Сърбия, чрез заем от 265 млн. евро, получен от Европейската инвестиционна банка, ще изгражда трасето и околновръстния път на Ниш, информира на брифинг с журналисти Зорана Михайлович. България финансира жп линията с пари от еврофондовете. Строителството е разделено на два участъка, уточни министър Московски. По думите му в момента е в ход тръжна процедура за жп отсечката София - Волуяк, която се финансира от механизма „Свързана Европа“. Той припомни, че има изготвено и техническо задание за жп линията от Волуяк до Драгоман. За тази отсечка се очаква търговете да бъдат обявени най-късно до началото на 2019 г. „Ако няма

значителни забавяния при тръжните процедури, предизвикани от обжалвания, в рамките на три години ще имаме железопътна връзка, според евро изискванията с оперативна съвместимост на системите между България и Сърбия“, увери българският транспортен министър.

Ивайло Московски подчерта, че настоящата среща е проведена в рамките на председателството на България на Съвета на Европейския съюз, което е показателно. Той припомни – „един от акцентите му е интеграцията на държавите от Западните Балкани“. Със Сърбия, не само като гранична страна, но и като един от най-близките ни съседи

На стр. 5

СЕДМИЦА

ТОВАРНИ ВЛАКОВЕ СЪС ЗЕЛЕНА ЕНЕРГИЯ

DB Cargo България преминава към употреба изцяло на зелена енергия във всички транспортни дейности, съобщават от компанията. От 2018 г. товарните й влакове ще се движат само с екологични възобновяеми източници, за да опазват околната среда. Оттам коментират, че направлението за товарен железопътен транспорт, изпълнява целта на групата да намали специфичните емисии на CO2 с 20 процента между 2006 и 2020 г. Затова се инициират поредица от инициативи, чрез които продължава да се разширява гамата от екологични продукти. Примери за това са продължаващото оптимизиране на капацитета на транспортните средства, модернизиранието на оборудването и съоръженията във всички области и обучаването на локомотивните машинисти на енергоспестяващи техники за управление на влаковете. По думите на изпълнителният директор Любомир Гарчев железопътният транспорт на товари щади околната среда, защото работи с електрическа енергия, за разлика от другите видове транспорт. Така че решението да се използва изцяло зелена енергия за товарната дейност е още една стъпка за постигане на устойчиво развитие на българския и на европейския железопътен транспорт.

По повод зелената инициатива на DB Cargo България от „Енерго-Про“ - Енергийни услуги, доставчик на енергия от възобновяеми източници, връчи на превозвача удостоверение, базирано на гаранциите за произход, издадени от Агенцията за устойчиво енергийно развитие.

От 2010 г. DB Cargo България извършва вътрешен и международен железопътен транспорт на товари със собствен локомотивен и вагонен парк. Тя е дъщерна фирма на Deutsche Bahn AG, най-големият европейски жп превозвач.



Сделка

STADLER ПОЛУЧИ НАЙ-ГОЛЯМАТА ПОЛСКА ПОРЪЧКА



Полският регионален пътнически оператор Koleje Mazowieckie купува 71 електросъстава FLIRT от швейцарския жп производител Stadler. Договорът бе подписан на 17 януари във Варшава и е за 2,2 млрд. злоти (528,2 млн. евро). В него е предвидено електричките да бъдат снабдени с европейската система за управление за движение ETCS ниво 2.

Това е най-големият контракт за нови регионални влакове в историята на железниците на Полша. Швейцарските състави FLIRT могат да развиват скорост до 160 км/ч, имат модерен дизайн и предлагат високо ниво на комфорт на пасажерите. Оборудвани са с климатизици, система за информизиране с аудио и видео компоненти и Wi-fi технологията за безжичен безплатен достъп до интернет. Във вагоните са обособени места за детски колички, зони за превоз на велосипеди и тоалетна, която може да се

използва и от пътници с ограничена подвижност. Разполагат още със система за вътрешна комуникация с кондукторите и специален шкаф с дефибрилатор, който може да се използва при инциденти.

Ден преди сключването на този договор, Stadler спечели и контракт за доставка на 34 трамвайни вагони за обществения транспорт на Краков. Той

е за сумата 363.5 млн. злоти (87,3 млн. евро) и ще се реализира в партньорство с полския консорциум Solaris Bus & Coach.

Първата сделка на швейцарския производител в Полша е от 2006 г. Тогава полските железници заявяват 14 електрички FLIRT. Същите сега обслужват регионалните линии в Мазовецкото воеводство и се движат в областта Силезия.

През 2007 г. Stadler открива свое дъщерно предприятие в страната и изгражда жп завод край град Шедълце, Източна Полша. В момента в него работят 700 души, а по-голямата част от продукцията отива за експорт. Там се изпълняват и поръчките за подвижен състав на полските жп оператори PKP Intercity, Koleje Mazowieckie, Koleje Śląskie и Łódzka Kolej Aglomeracyjna. Предприятието ще бъде ангажирано и с изпълнението на последния контракт.



Разработено в Япония

МОТРИСИ KAWASAKI ЗА МЕТРОТО НА НЮ ЙОРК

Компанията за обществен транспорт на Ню Йорк МТА обявя, че купува 535 нови моторни и немоторни вагони от серия R211 на японския жп производител на Kawasaki Rail Car за метрополитена на града. Стойността на сделката надхвърля 1,4 млрд. долара.

За подземната железница са заявени 440 стандартни вагона без проходи-хармоники в краищата и 20 опитни, оборудвани с такива. Освен тях са поръчани

и 75 вагона за вътрешноградската надземна метро линия Staten Island Railway. Всички ще бъдат оборудвани със системата за управление на движението на мотрисите чрез радиоканал СВТС. Договорът предвижда прототипите да бъдат предадени за изпитания на МТА в средата на 2020 г.

Дизайнът на R211 бе представен на медиите през декември м. г. Вагоните са от ново поколение и ще заменят оста-

релите им предшественици от сериите R32 и R42, които вече близо 50 години транспортират жителите на Голямата ябълка.

Конкуренти на Kawasaki за контракта бяха канадската компания Bombardier, която участва в конкурса в партньорство с китайския концерн CRRC. Канадците обаче решиха да се оттеглят от съревнованието малко преди финала му. Според специалистите решението на МТА да предпочете японския подвижен състав е напълно резонно. Транспортната администрация на града не остана доволна от закупените през 2012 г. 1000 канадски вагона R179. Те бяха предадени с 2 години закъснение и се оказаха много по-ненадеждни от по-старите вагони на Kawasaki Rail Car.

В близките 10 години МТА планира да придобие още 1600 вагона за обновяване на флота на метрополитена. Сделката се оценява за повече от 3,6 млрд. долара. Японската компания вече обявя, че ще се бори и за нея.

Производството на R211 ще се осъществява в жп предприятията на Kawasaki край градовете Йонкърс (щата Ню Йорк) и Линкълн (щата Небраска).



Проблеми

Основният строител на скоростна жп магистрала фалира

Британският строителен гигант Carillion, на когото британските железници са възложили едни от най-големите си инфраструктурни проекти, обявя фалит и предстои да прекрати дейността си. Това поставя под заплаха изпълнението на оценявания за 50 млрд. долара мега проект High Speed 2 (HS2). Той предвижда появата на високоскоростна жп магистрала между Лондон и по-големите градове в Северна Великобритания.

На 15 януари строителната компания, нейните кредитори и правителството на Великобритания проведоха преговори за реструктуриране на дълговете ѝ. До споразумение обаче не се стигна и Върховният съд на Обединеното кралство назначи прокурор, който ще я управлява докато бъде закрыта. Същият ще се подпомага от консултанти на корпорацията Price Waterhouse Coopers.

съвместното предприятие Carillion Powerlines, което е главен изпълнител на програмата за електрификация на жп линии във Великобритания. Същата година то спечели контракти за изграждане на електропреносна мрежа по жп магистралата Midland (в участъка между Бедфорд, Кетъринг и Корби) и трасето Единбург – Глазгоу, съответно за 260 и 49 млн. паунда.

От Network Rail побързаха да успокоят обществеността, че обявяването в несъстоятелност на Carillion няма да има последствия върху текущите ѝ дейности. От инфраструктурния оператор обясняват, че техния досегашен подизпълнител и партньор ги е предупредил за своите проблеми още през юли 2017 г. и са взели превантивни мерки. Благодарение на това сривове в ежедневното жп движение няма да бъдат допуснати.

Ала фалитът със сигурност ще засегне изпълне-



Според експертите фалитът на Carillion не е задължително да доведе до проблеми със строителството на жп инфраструктурата за трасето, заложено в проекта HS2. През м. г. консорциум, оглавяван от Carillion, спечели два държавни контракти на обща стойност 1,4 млрд. паунда за изграждането на първата част (190 км) от скоростния коридор между британската столица и Бирмингам. От компаниите Eiffage и Kier, които също са част от съвместното предприятие, заявиха, че ликвидацията на партньора им няма да се отрази съществено върху изпълнението на ангажиментите им. Те обещаха да поемат и неговата работа при съответно финансово обезпечение.

Carillion е една от двете основни компании, изпълняващи услуги по ремонта, поддръжката и строежа на инфраструктурата на държавното дружество Network Rail (основния собственик и оператор на британската жп мрежа). За периода 2015 - 2016 г. то е сключило със строителния гигант договори за различни дейности на обща стойност 352 млн. паунда. През 2017 г. двете фирми създадоха

нието на други контракти на Carillion. През април 2016 г. компанията подписа договор за обслужването на над 460 гари на частния жп оператор Arriva Rail Northern на стойност 120 млн. паунда. При настоящето положение обаче превозвачът явно ще трябва да търси друга фирма, която изпълнява дейността.

Carillion участва и в много социално значими проекти. В т.ч. строежа на училища, затвори, жилища за военносслужещи и домове за възрастни хора. Персоналът на компанията се състои от 43 000 души, от които 20 000 работят на територията на Великобритания. Тя е важен фактор на регионалния пазар на труда, основен клиент на много малки фирми, доставчици на продукти и услуги.

Икономистите смятат, че индикации за влошаване на финансовото ѝ състояние се появяват още в началото на десетилетието. Те обръщат внимание, че вероятно в опита да реши затрудненията, през 2014 г. строителният гигант три пъти преговаря за сливане с британската инфраструктурна група Balfour Beatty. Ала споразумение не е постигнато.

С МАЩАБИ И РАЗМАХ БЕЗ АНАЛОГ

В края на м.г. общата дължина на високоскоростните железопътни линии в Китай достигна 25 000 км и те вече съставляват 66,3 процента от всички маршрути за влакове-стрели по света. През настоящата 2018 г. китайците планират да изградят още 3 500 км скоростни и до 500 км обикновени жп трасета. Със забележителни темпове расте и метро мрежата на страната. През последните 12 месеца в експлоатация са въведени 33 линии на подземната железница с обща дължина 869 км (с 62,5 на сто повече от 2016 г.). Така системата от метрополитени на Поднебесната империя вече надвишава 5021,7 км.

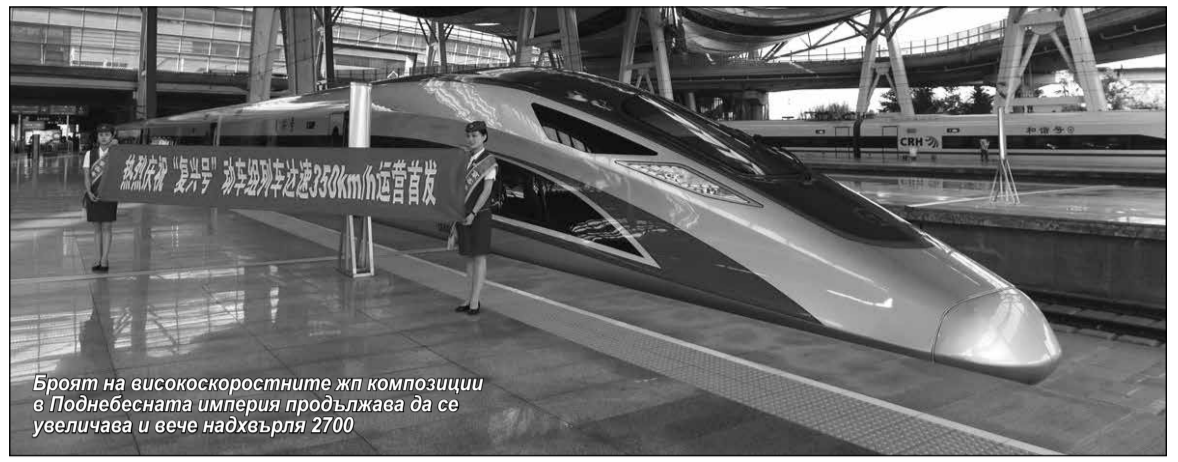
Според статистическите данни оповестени от китайските транспортни власти през миналата година са регистрирани 3,04 млрд. пътувания с жп транспорт. Повечето от тях (над 56 процента) са осъществени със скоростните влакове. Те стават все по-предпочитани, тъй като дават възможност за бързи трансфери между много ключови китайски мегаполиси в огромната държава и предлагат високо ниво на комфорт. Освен това цените на билетите за тях са по-изгодни от самолетните.

Водещите китайски авиокомпани Air China, China Southern Airlines и China Eastern Airlines заявиха неотдавна, че очакват през близките 5 години високоскоростните железници сериозно да разклатят позициите на гражданската авиация на вътрешния пазар. Експертите коментират, че тенденцията набира сили благодарение на намаляващото време на жп трансферите. От 21 септември 2017 г. властите отмениха 6-годишното ограничение влаковете-стрели в страната да се движат с най-много до 300 км/ч. То бе въведено след голяма жп катастрофа край град Уенчжоу в източната провинция Джъдзян. Тогава композиция, движеща се с максимално ускорение се връза в друга, която бе аварирала и спряла върху мост на жп магистрала. При стълкновението загинаха 40 души, а 191 получи-

ха различни наранявания. Това провокира министерството на жп транспорта на Китай да намали скоростния таван до 250 - 300 км/ч (за различните линии). Решено бе рестрикцията да отпадне след като бъдат внедрени по-надеждни системи за безопасност, способни да предотвратят подобни произшествия.

Решението за отмяна на забраната бе взето след като китайската наука и жп промишленост успяха да създадат достатъчно надеждни технологии, които да гарантират безопасността на пътниците в експресите при такива ускорения. От края на септември максималната скорост, която им е разрешено да развиват по високоскоростната жп мрежа отново е 350 км/ч. Именно с такава максимално ускорение са проектирани да пътуват и пуснатите по същото време, между Пекин и Шанхай, нови влакове-стрели Fuxing („Възраждане“) – първите изцяло самостоятелно разработени и произведени от китайците.

Не без значение е и фактът, че броят на високоскоростните жп композиции в Поднебесната империя продължава да се увеличава. До началото на миналата година в страната бяха въведени в експлоатация 2 595 такива състава. За 12 месеца флотът им е нараснал още поне със стотина, но точната цифра ще стане ясна когато китайските железници (China Railways) оповестят пред



Броят на високоскоростните жп композиции в Поднебесната империя продължава да се увеличава и вече надхвърля 2700

меиите доклада с резултатите от дейността си за периода.

Темповете на растеж на скоростната жп мрежа на Китай говорят красноречиво за приоритетите и тенденциите. Първите 10 000 км железопътни магистрали в страната са построени за 11 години, а следващите 10 000 км – само за 3 години. Сега всяка година се изграждат между 3 000 – 3 500 км такива трасета. А това е забележително постижение.

За да илюстрираме скоростта на работа ще дадем един любопитен пример. Преди няколко дни – на 19 януари – служители на китайска инфраструктурна компания изградиха само за 9 часа разпределителен железопътен възел. Той дава възможност за свързване на три магистрални линии с новоизграден жп участък до близкия град Нанлун. В построяването на обекта участваха около 1500 работници, 7 строителни влака и 23 екскаватора. За една нощ бригадата положи релсовите платна, монтира семафорите и средствата за контрол на жп движението. Изпълнението на такъв голям обем строителни дейности за толкова кратък срок става възможно благодарение на правилната организация. Участниците са разделени на 7 групи, които успяват да работят едновременно в 7 направления.

Жп възелът влиза в състава на сега изгражданата нова гара край Нанлун. Тя е замислена като основен транспортен терминал между югоизточната и централната част на страната. Очаква се да бъде завършена в края на 2018 г.

По данни на властите в Пекин в края на 2016 г. железниците разполагаха с 22 000 км скоростни трасета, а в края на 2017 г. – с малко над 25 000 км. От тях една трета са проектирани за влаково движение със скорост до 350 км/ч, а останалите – с до 250 км/ч. От 31 китайски провинции, влакове-стрели се движат в 29. Поднебесната империя е безспорен лидер в сегмента. Страната притежава най-голяма високоскоростна железопътна система в света.

От Пекин предвиждат до 2020 г. експресите да осигуряват връзка с повече от 80 процента от най-големите градове в страната. Плановите са до 2025 г. скоростните жп линии да са достигнали до 38 000 км, а общата жп мрежа да бъде в рамките на 175 000 км (за сравнение в края на 2017 г. този показател е 127 000 км). Гледа се и в по-далечна перспектива.



Разпределителният жп възел край Нанлун бе изграден за 9 часа от 1 500 работници

Намеренията на транспортните власти са през 2030 г. мрежата за влакове-стрели да достигне 45 000 км.

С ускорени темпове през последните няколко години се развиват и китайските метрополитени. Пикът в тяхното развитие бе през 2017 г., когато в експлоатация са въведени 33 линии със сумарна дължина 869 км. Това е с 62,5 процента повече спрямо трасетата на подземната железница, изградени година по-рано.

От китайската Асоциация на метрополитените отчитат, че през предходната година четири големи града в страната за първи път са се сдобили с метро. Това са Шъдзяджуан (население 4,3 млн. души, с предградията – 10,7 млн.), административен център на провинция Хъбей), Джухай (порт край Макао - 1,6 млн. души), Гуйян (столица на южната провинция Гуйдзюу - 4,7 млн. жители) и Сямън (порт в Тайванския пролив - 5,1 млн. жители).

Разширени са метрополитените и на редица мегаполиси в страната. Сред тях е Гуанджоу - един от най-големите в Южен

Китай. В края на декември 2017 г. там едновременно бяха въведени в строя 3 нови линии и един нов участък. С това общата дължина на метро трасетата в града достигна 390,6 км.

В Шанхай бяха завършени линия 17 (35,3 км с подземен, надземен и наземен участък) и нов подземен участък (14,1 км) на линия 9, които се изградиха от 2013 г. насам. В резултат общата дължина на шанхайското метро достигна 637 км и за момента е най-голямото в света.

Не може да не се отбележи и откриването на първата автоматизирана линия на подземната железница в Пекин. Тя носи името Yanfang, дълга е 14,4 км, а мотрисите могат да пътуват по нея със скорост до 80 км/ч. Към началото на 2018 г. метро мрежата на китайската столица включва 22 трасета (с дължина 608 км) и 370 метростанции.

В заключение можем уверено да твърдим, че мащабите и темповете на развитие на китайския релсов транспорт едва ли скоро ще са по силите на друга държава.

Ивайло ПАШОВ



През 2017 г. дължина на скоростните жп линии в Китай достигна 25 000 км



Тази година китайците планират да изградят още 3 500 км скоростни и до 500 км обикновени жп трасета



Мащабното строителство на нови железопътни и метро трасета в Китай продължава

НАД 3 100 КМ ЖЕЛЕЗЕН ПЪТ УКРЕПЕН ПРЕЗ 2017 Г.

Подменени са 2 800 релси и повече от 40 000 траверси

В началото на 2017 г. Национална компания „Железопътна инфраструктура“ разработи Стратегия за експлоатация и развитие на жп инфраструктурата у нас между 2017 г. и 2021 г. Изводът е, че в резултат на нейното изпълнение, през изминалата година се постигна осезаемо подобряване на техническото състояние на повече от 3 100 км железен път чрез укрепване с тежка пътна механизация, съобщават от пресцентъра на компанията.

Въз основа на изпълнената програма, която включваше средни ремонти и механизано подновяване на участъци, където има сериозни намаления, бе възстановена проектната

скорост между пет гари, чиято обща дължина е над 43 км. Тя е увеличена между други 16 гари. Сумарната дължина между тях е около 171 км. Отменени са и 32 ограничения на скоростта по цялата национална мрежа. Те са били поставени на жп път, с обща дължина 56 км. Ефектът от извършените подобрения в отделните отсечки от жп мрежата е 61 минути.

Качеството на услугата, която предприятието предлага, в много голяма степен се определя от състоянието на железния път и инженерните съоръжения по него, коментират специалисти в НКЖИ. Най-важни за постигане на по-високо ниво на сигурност остават резултатите от двете

традиционни дейности: основните ремонти (подновяване и среден ремонт) и поддържането, извършвано механизано и ръчно. През изминалите 12 месеца бяха подновени 29 км и бе извършен механизан среден ремонт на 134 км железен път.

Полагането на безнаставов релсов път и на нови железопътни стрелки също има определящо значение за повишаване нивото на безопасност. През 2017 г. е положен над 57 км нов безнаставов път, изградени са 12 нови стрелки, както и е извършен ремонт на 24 стрелки в експлоатация. И в момента работите по поддържането на железния път за експлоатация при зимни условия продължават.

Освен основните ремонти, за осигуряване на графика за



движение на влаковете много съществен е и приносът на дейностите по поддържането – укрепването на железния път и стрелките с тежка пътна механизация. Обемите, изпълнени в това направление в края на миналата година са съответно 3 123 км жп път и 1 581 броя стрелки.

Технологичното ниво на поддържане на жп инфраструктура-

та, въпреки много сериозните инвестиционни усилия на компанията за доставка на подходяща механизация, все още включва един значителен обем ръчно изпълнявани операции, като най-трудоемките от тях са смяната на релси и траверси. Към края на четвъртото тримесечие на миналата година бяха сменени над 2 800 релси и повече от 40 000 траверси.

ОПТИЧНА КАБЕЛНА МРЕЖА ОБХВАЩА ВСЕ ПОВЕЧЕ ЖП НАПРАВЛЕНИЯ

Продължава модернизацията на още 20 прелеза в страната

Към участъците, снабдени с оптична кабелна мрежа се присъединиха още два по втора жп линия - от Червен бряг до Горна Оряховица и по четвърта - от Горна Оряховица до Бяла, където изграждането ѝ вече е завършено. Всички телекомуникационни услуги там са изцяло цифровизирани, с високо ниво на надеждност и експлоатация. В момента усилено се работи по оптичната свързаност по направленията Радомир - Благоевград и Горна Оряховица - Каспичан. Така в бъдеще, със стартирането на проекта Русе - Каспичан ще се осигури възможност да бъде затворен оптичен кръг Русе - Варна - Горна Оряховица с модерна оптична мрежа. Според специалисти от НКЖИ това значително ще подобри жп комуникациите и ще повиши сигурността им.

През изминалата година беше завършено строителството и предстои пускането в експлоатация на маршрутно-релейна централизация в гара Карлуково. За 2018 г. е планирано да продължава повишаването на надеждността на системите и съоръженията на осигурителната техника и телекомуникациите. Очаква се да стартира и изграждането на маршрутно-релейни централизации (МРЦ) с компютърно управление и визуализация, с броячи на оси в гарите Бов, Плевен, Раднево, Червен бряг, Любеново-Предавателна и

Дралфа. Предвижда се също и проектиране, доставка и изграждане на маршрутно-компютърна централизация (МКЦ) в гара Синдел. Ще се създаде диспечерска централизация на гари, съоръжени с МРЦ, разположени по направление София - Карлово и между София и Мездра.

До края на годината се пускат в експлоатация още 20 автоматични прелезни устройства (АПУ), които ще се снабдени със звукова, светлинна сигнализация и автоматични бариери. На тях ще се монтира и видеонаблюдение. Прелезите, които ще се ремонтират и ще премахнат ръчните бариери се намират между гарите Кърджали - Момчилград, Велинград юг - Цветино, Съединение - Панагюрище, Синдел разпределителна - Разделна, Ясен - Долна Митрополия, Ловеч север - Ловеч, Ловеч - Троян, Русе-Разпределителна - Русе-Запад, Русе-Запад - Русе, Моруница - Бяла, Дреновец - Орешец, Срацимир - Видбол, Орешец - Димово, Благоевград - Симитли, Копилово - Кюстендил, Монтана - Берковица, както и в жп гарите Момчилград и Търнак.

С монтирането на новите устройства се премахва субективният фактор, повишава се нивото на безопасност чрез модерна апаратура и се намалява времето, в което прелезът трябва да бъде „затворен“, докато премине влаковата композиция.

ЮБИЛЕЙ

ВЪЛКО ВЪЛКОВ НА 95 ГОДИНИ

Най-често юбилеят е повод за равностметка, особено когато с него се отбелязва почти един век, изпълнен с неуморен труд, много предизвикателства, безкористна отдаденост на транспортната кауза.

Едва ли е имало ден, в който юбилеят Вълко Вълков, в своя дългогодишен неуморен трудов път да е оставал свободен или обществено неангажиран. И това го потвърждава професионалното му развитие – още от ученическата скамейка в Железопътното училище в София, където се дипломира като ръководител движение и работи известно време на гарите в Мездра и Владо Тричков. Но амбицията му да бъде полезен не се изчерпва и не приключва в тях, а е стимул да продължи образованието си в икономическата специалност „Финанси и банково дело“, след чието завършване става директор по транспорта и съобщенията в Държавния комитет за планиране. За да премине по-късно, след 1960 г., окончателно на работа в системата на Министертството на транс-

порта, където отново по безспорен начин доказва организационните си и управленчески качества, преминавайки през различните степени на йерархията – от началник отдел, главен секретар до заместник-министър.

Деен, организиран, с изключително чувство за справедливост и с точна преценка за всяка експлоатационна, икономическа и житейска ситуация, такъв той остава за колегите си и като председател на Съвета на директорите в БДЖ. Така че днес, когато те заедно с него и с останалите членове на Клуба на железничаря отбелязват тържествено кръглия му юбилей в НТС по транспорта, освен топли думи за поздравления не премълчават и трудните моменти на прехода, през които заедно са преминали.

Отново, пречупени през аналитичния ум на икономиста и финансиста, тези спорни моменти обаче Вълко Вълков е успял да очисти от емоцията и носталгията и научно да обоснове в множество публикации и в книгата си „Из дребните

на спомените“, издадена през 2008 г. Чрез тях, още веднъж авторът, който и в момента продължава да е творчески активен, защитава с логична последователност тезата, че единственият път за излизане от рецесията е съживяването и възвръщането на българската икономика, респективно железопътния и другите видове транспорт. Но основно средство, за това остават инвестициите, създаващи реални условия за увеличаване на заетостта, растежа на брутният национален продукт и удовлетворяването на човешките духовни потребности.

Постоянната последователна защита на тези ценности и приносът за развитието на българския транспорт, в 95-годишния активен житейски път на Вълко Вълков, са причина за многобройните награди, грамоти, медали, които той получава, както и за званието „почетен железничар“.

**Честито и на здраве!
Сдружение „Клуб на железничаря“**

АБОНАМЕНТ 2018

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.

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 почивна дейност“ -
ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BWB179241064295803
BIC: BVBWBG33
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.

СТАРТИРАМЕ ОБЩИ ПРОЕКТИ СЪС СЪРБИЯ

От стр. 1

предстоят за решаване много общи задачи. В това отношение е силна подкрепата и на Австрия, следващият председател на Съвета.

Започва подготовката на експертните групи от двете транспортни министерства за подписването на споразумения в областта на железопътния и на водния транспорт, които ще улеснят, предприеманите занапред съвместните инициативи. Също на експертно ниво ще се водят разговори за логистиката и новата организация на трансграничния железопътен трафик между България и Сърбия като главната цел е търсенето, чрез съвременни технологии, по-голяма ефективност и намаляване на престоите.

Министър Зорана Михайлович подчерта, че за страната ѝ е изключително важно да паднат всички нефизически бариери на границите с България и другите ни съседни страни. В момента средното забавяне при обработката на ТИР-овете и останалите тежкотоварни автомобили е около 2 часа и половина за един камион, а за леките коли и автобусите тя варира в рамките на час и половина. Това вреди на конкурентоспособността на превозените товари, коментира Зорана Михайлович. Тя обясни, че с останалите гранични държави, които не са членки на Европейския съюз, проблемът е решен чрез обработка и проверка на едно гише с представители на двете митнически и гранични администрации. Така на практика проверката става една, вместо две и времето е двойно по-малко, което ускорява трафика и намалява опаските от двете страни на границата, които понякога се извиват с километри. „Но с държавите от ЕС няма как да създадем един такъв общ гра-

ничен пункт”, обясни министър Михайлович. Вече се обсъжда вариант общ българо-сръбски екип да проверява камионите. Затова обаче ще се поиска разрешение от Европейската комисия за частична отмяна на разпоредбата за граничен контрол на товарите, заяви Ивайло Московски. Той предположи, че процедурата може да отнеме около година, но очакванията му са от следващата 2019 г. обработката на товари по българо-сръбската граница да става по-бързо, чрез един съвместен екип. За пътническия трафик такава мярка няма как да се приложи, добави Московски, тъй като според еврорегламентите не е възможно да бъде получено разрешение. Така че на този етап времето за проверка на леките автомобили и автобусите ще остане същото.

Още един важен приоритет за България и Сърбия е пътната магистрала София – Калотина – Димитровград - Пирот – Ниш. В това отношение страната ни изостава в сравнение със западните ни съседи, призна министър Николай Нанков. В края на миналата година на сръбска територия официално бяха открити 200 километра от магистралата между Ниш и българската граница. През последните пет години сръбското правителство е теглило заем от 850 млн. евро, за да бъдат довършени южното и източното пътно трасе по коридор 10. Първото свързва Белград със Скопие, а второто - Белград със София, уточни на брифинга Михайлович. Според министър Нанков от наша страна трябва да се изградят 50 км скоростен път, които са разделени в два лота. Намерението е до края на годината да се избере изпълнител и дори да започне строителството. Нанков благодари на сръбския си колега за подкрепата, благодарение на



която сме получили частично финансиране на проекта, чрез Инструмента за свързаност на Европа. Стана ясно, че в останалата част ще се вложат собствени средства. Идеята е в рамките на следващите две - две и половина години скоростната отсечка да се завърши на българска територия по направление София - Ниш - Белград.

Министър Нанков посочи, че е осигурен и бюджет по Трансграничната програма за втория програмен период. С около 35 млн. евро от нея ще може да се организира устойчиви трансгранични проекти, насочени към общините на двете държави, които засягат

развитието на туризма, околната среда и младежки политики. В момента и за тях се провеждат тръжни процедури.

На срещата е обсъждано и изграждането на газовата връзка Ниш – Димитровград, за която вече повече от десетилетие се говори. По думите на Зорана Михайлович подготовката за същинското ѝ стартиране ще отнеме поне около две години.

Припомняме, че от наша страна проектът за газова връзка беше предвиден да се осъществи в периода 2007 г. – 2013 г. с финансиране от еврофондовете. Но поради липса на интерес от сръбска страна средствата

бяха пренасочени към газовата свързаност с Гърция. Сега обаче министър Михайлович не скри голям интерес на страната си към строителството на терминал за втечен газ от типа на русенския.

Извън транспортно-енергийната тема, министър Московски информира, че до месец очаква роумингът между двете държави да падне. Той добави, че интензивно се работи и във връзка с всички останали свързаности между балканските държави, посочвайки като пример оптичната линия между България, Сърбия и Румъния.

Мая Димитрова

ЗА ТОВА КАК И ДЯВОЛЪТ МОЖЕ ДА ЧЕТЕ ЕВАНГЕЛИЕТО

Не намирам сериозен повод да подавам оставката или да искам такава на колегите си от БДЖ, заяви министър Ивайло Московски на извънредната пресконференция, дадена по повод изнесени неверни твърдения в публичното пространство от страна на опозицията, след излъчен репортаж по Нова телевизия. Но подчерта, че се чувства задължен да отговори на отправените сериозни нападки, от нейна страна, в лицето на зам.-председателя на парламентарната група на БСП Георги Свиленски. „Оставката винаги си я нося в джоба и за мен не представлява проблем, когато се наложи, да си я дам“, каза още Московски и поясни, че няма никакво основание да се отправят квалификации по такъв начин, както и да се тиражират неверни тези. „Обвиненията за корупция в БДЖ, които по принцип са сериозен повод за оставка, в случая не са убедителни“, добави още министърът. И веднага се аргументира с конкретни факти и данни.

През 2009 г. днешното ръко-

водство е заварило БДЖ с 850 млн. лева задължения, които не са се обслужвали, и с 68 млн. лева оперативна загуба. През 2017 г. задълженията на дружеството са намалени на 330 млн. лева, а оперативна загуба - с 15 млн. лв. Точно в тези безспорни, положителни икономически резултати министърът посочи противоречието, до което стигат опонентите от БСП. „Ако приемем тяхната теза, за да има корупция в дружеството, тогава щеше да е обратното. Няма как финансовото състояние да се подобрява, ако съществува корупция. Значи или когато БСП са управлявали железниците, тя е била ожесточена, за да генерира този огромен размер от 850 млн. лева загуба, или ние се справяме добре“ коментира Московски и предложи на опозицията да си избере най-удобната за нея теза.

Колкото до проблема с ремонтите той не премълча, че благодарение на БСП е затворен последният ремонтен завод за локомотиви в България. И събщи, че в поръчката за съвременния под-

вижения състав, която предстои да се изпълни след съответните тръжни процедури, е заложено изграждането и оборудването на ново депо за ремонт на локомотиви. В момента единственият вариант за сериозен капитален ремонт е в чужбина. Министър Московски още събщи, че сметната палата вече е в БДЖ и извършва проверка в дружеството от три месеца. Така че, който се интересува от данните, когато тя приключи може да се запознае с тях. Сам той е разпоредил да бъде направен вътрешен одит в „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД, след появили се медийни публикации. Проверката включва реда на отчитане на извънредния труд, както и на осъществявания контрол на работното време на служителите в трите дружества на групата. Той се извършва от Звеното за вътрешен одит към министерството.

„Докато през 2010 г. се говореше за фалирало дружество без перспективи, в момента то малко по малко се стабилизира и си

стъпва на краката. Общо взето, много лесно могат да се сравнят нещата – при управление на БСП, БДЖ беше съсипано, докато при нас започна да се възстановява“, обобща Московски, след което управителят на „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД обясни подробно как стои проблема с извънредния труд в дружеството: „Това е единствената компания, в която той се измерва по интересен начин. Например, ако един машинист живее в Дупница, но трябва да поеме влак с маршрут София - Пловдив, работното време започва да тече, когато излезе от дома си и завършва, когато се прибере. Тоест управяването на влака е една трета от цялото работно време. След подобряване на логистиката и преразглеждане на организацията на маневрената дейност, през 2018 г. сме намерили вътрешен ресурс, който според мен може да намали извънредния труд с 30 процента. Така че това, което се споменава в медиите за убийства и самоубийства, е грешно. Трудът е напълно доброволен

и времето за почивка се спазва абсолютно точно“. Любомир Илиев потвърди, че от страна на Сметната палата в момента тече проверка, а Инспекцията по труда се е самосезирала и също започва да го проверява.

Ден по-късно обаче Георги Свиленски отново отправи упрек от ефира на сутрешния блок „Добро утро, България“ на Радио „Фокус“. По думите му през 2009 г. БДЖ е закупило нови влакове, които не е било в състояние да поддържа и които само генерират дългове. Напомняме, че сделката за мотрисите на германския производител „Сименс“ беше сключена поне три – четири години по-рано, когато ГЕРБ още не беше се легитимирал като партия или движение, нито пък настоящето ръководство на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията беше днешното. Мениджмънтът на „Холдинг БДЖ“ ЕАД също беше съвсем друг. Така че последната теза на Георги Свиленски твърде много асоциира на поговорката за това как дяволът чете евангелието.

ДА СЕ ПРЕБОРИМ С ЦЕЛУЛИТА В ДОМАШНИ УСЛОВИЯ



Кафето отдавна присъства като важна съставка в различни маски и други продукти за тяло, които всеки може да приготви сравнително лесно дори и в домашни условия, като по-специално се използва неговата утайка.

Това е така, тъй като последната представлява естествено козметично средство за пилинг на кожата, чрез което ефективно се премахват вече мъртвите кожни клетки, а наред с това тя има

и много тонизиращо действие, дължащо се на съдържащия се в нея кофеин.

Знаете колко е неприятно да имаш портокалова кожа. Това е едно от нещата, които превръщат любимата ни рокля в най-големия ни враг. Ето защо е нужно да се погрижим тези малки досадни трапчинки по ръцете, корема, краката и бедрата просто да изчезнат!

Кофеинът, като основна съ-

ставка във всички кремове срещу целулит, ще „съживи“ кожата ви. А абразивната текстура на утайката от кафе ще изчисти мъртвите клетки и ще спомогне за по-добрата циркулация на кръвта.

Ето няколко рецепти, които да използвате, за да си направите скраб за тяло с утайка от кафе:

Рецепта 1

Вземете 1 с. л. утайка от кафе. Добавете 1 ч. л. растително масло. Сложете 3 с. л. морска сол (Солта може да се замени със захар). Смесете всички съставки с душ гел. Полейте тялото си с гореща вода. Нанесете скраба с масаж за 5 мин., след което изплакнете под течаща вода.

Рецепта 2

Тинктура от черен пипер се смесва с 1 с. л. зехтин. Добавете половин чаша утайка от кафе. Разбърква се и се поставя на тъмно място за една седмица. Прилага се на проблемните зони с масаж за 5-7 мин.

След употреба се препоръчва да се охладят кожата с лед.

Рецепта 3

Смесете зехтин, кокосово и рициново масло и добавете кафеената утайка

Желаният ефект няма да бъде постигнат незабавно, но системното прилагане на утайка от кафе против целулит не след дълго ще даде търсения резултат.

Как да не напълняваме през зимата?

Представяйте си, че сте стройни

Всеки път, когато ви се иска да хапнете нещо вредно, си представете как искате да изглеждате и да се чувствате в края на зимата. Припомняйте си този образ всеки път, когато си отчупвате още шоколад.

Разходете се в обедната почивка

В студеното време, се чувствате унили - недостатъчната светлина също ни разваля настроението. Дори кратка разходка ще ни помогне да тренираме мускулите на краката и да изгорим около 70 калории.

Избирайте „добри“ въглехидрати

Въглехидратите участват в изработването на хормона на щастието – серотонин. Заменете „захарните“ въглехидрати като бял хляб и бисквити с

пълнозърнест хляб и изделия от грубо брашно.

По-кротко с кафето

Старайте се да устоите на съблазънта да се стоплите с чаша мляко с кафе, капучино или какао. Тези напитки съдържат от 153 до 448 калории. Сгривайте се с чай - билков, плодов, зелен - там няма калории.

Обличайте тесни дрехи

В зимните вечери и уикенди се сгушваме на дивана, облечени в широки панталони и развлечен пуловер, и не забелязваме, че качваме килограми. Носете дрехи по тялото, за да видите излишните сантиметри.

Спете повече

Хроничното недоспиване води до увеличаване на телото, недостатъчният сън повишава нивото на хормоните, които влияят върху апетита. Увеличете времето за сън, за да свалите излишните килограми.

Пийте повече вода

През зимата в офиса или у дома е твърде топло, затова се потим и лишаваме организма си от течности. Жаждата често се приема за глад, а всъщност имаме нужда да пием. Изпивайте 6-8 чаши вода на ден.



Авокадото



Авокадото е плодът на дървото *Persea Americana*, роднина на лавровото дърво. То идва от Централна Америка и Мексико, където древните индианци го почитали като растение с големи хранителни и лечебни свойства. При археологически разкопки в Перу са открити костилки от авокадо, заровени заедно с мумии отпреди 750 г. пр. н. е. Жените на вождовете на майте използвали авокадото за красота и удължаване на живота. Ацтеките познавали неговите качества на сексуален стимулант и го взимали при бъбречна недостатъчност, болести на отделителната система и на половите органи. Когато испанските мореплаватели стигат Америка, в книгите си описват авокадото като растение с приятен мек дъх и първоначално го наричали „моряшко масло“ и „крокодилска круша“.

В миналото авокадото е било сервирано само на аристократите, но в днешни дни то вече се превръща в един от най-любимите храни на милиони хора по света. В Колумбия и Еквадор го готвят на супа, в Бразилия го добавят към сладолед, мексиканците го използват за заместител на маслото, корейците го смесват с мляко за приготвяне на крем за лице, а в много страни го поднасят и като сватбен подарък.

Съществуват над 400 диви и култивирани сорта авокадо. Неговият плод притежава крушовидна форма, маслена консистенция с лешников аромат и костилка, наподобяваща обелен кестен. Авокадото е класифицирано като „неутрален“ плод, тъй като притежава хранителни съставки и вкусови качества характерни хем за плодовете, хем за зеленчуците.

Плодовете на авокадото са

богати на белтъчини, лесно усвоими мазнини и витамините А, В1, В2, В6, Е, D, РР и К. Авокадото притежава достатъчно протеини, за да замести напълно месото и сиренето в дневното хранене. Източник е на 15 жизненоважни минерали, включително на желязо, мед и магнезий, които изграждат и възстановяват червените кръвни телца и предпазват от анемия. Една порция авокадо дава на човешкия организъм моно-ненаситени мазнини, които играят съществена роля за поддържане на нормалното ниво на холестерола и осигуряват нужното количество калий за регулиране на сърдечния ритъм. Факт е, че авокадото съдържа 60 пъти повече калий от бананите.

Смята се, че то лекува диабет, високо кръвно налягане, язва, гастрит, анемия, сърдечно-съдови, очни, бъбречни, чернодробни и жлъчни заболявания, укрепва имунната система, засилва метаболизма, прочиства кръвта, действа против туморни и ракови заболявания.

Авокадото може да бъде използвано и като средство за разкрасяване. Плодът традиционно се използва от жените в Мексико и Аризона като козметично масло, което леко прониква в кожата и я освежава.

Авокадото влиза в националните ястия на всички страни от субтропичния пояс, където го правят на салати, сосове и десерти, и дори го превръщат на сладоледи, тортила и кафе. Най-често се приготвя на сос „Гуакамоле“ и салати, но в последно време хората все по-често прибавят авокадото към най-различни ястия, включително и към пици, спагети, омлети, бебешки храни и много други.

Сос „Гуакамоле“

Необходими продукти:

2 плода от авокадо
3 ч.л. лимонен сок
1 ситно нарязан домат
2 обелени печени чушки
1 стрък пресен лук
1 ч.л. олио
1 с.л. ситно нарязан кориандър или магданоз
ситно нарязани пресни люти чушки на вкус
табаско (по желание)
сол

Начин на приготвяне:

Разрежете авокадото, отстранете кожата и костилка-

та и намачкайте с вилица. Добавете ситно нарязания (без кожа и семена) домат, попарения за няколко секунди във вряща вода и ситно нарязан или намачкан стрък пресен лук, намачканите печени чушки, ситно нарязаните люти чушки, лимонения сок, олиото, няколко капки табаско, кориандъра и сол - на вкус. Размесете всичко много добре. на соса, и след това разбивате добре.

Сосът се поднася с печено, пържено или варено месо.



Цитрусова салата с авокадо

Необходими продукти:

1 авокадо
4 портокала
4 грейпфрута
2 с. л. мед
2 с. л. ябълков оцет

Начин на приготвяне:

Обелете и нарежете портокалите и грейпфрутите на кубчета. Разбъркайте ги с оцета и меда. Украсете ги с нарязано авокадо отгоре.



С КАКВО ОВКУСЯВАТ ХРАНАТА СИ В РАЗЛИЧНИТЕ КРАИЩА НА СВЕТА



Изглежда никъде по света едно ястие не е достатъчно само по себе си и допълнителни сосове, дипове и разядки се сервират непрекъснато.

Ето един неизчерпателен, но интересен и полезен списък от чуждоземни овкусители, някои от които имат своите звездни моменти в западната интерпретация на световната кулинария.

Хариса

Основният лют сос в Тунис, Алжир и Либия се приготвя от печени чушки, люти чушлета и различни подправки като чесън, ким и зърна от кориандър. Обикновено се използва като добавка към ястия с месо, но някои смелчаги просто си мажат сутрешната филийка с хариса. Е, това не е невъзможно преживяване за повечето хора, защото лютите чушлета не са от най-страховитите сортове, но все пак кому е нужно да започва деня си с яростна стимулация на рецепторите за болка.

У нас хариса може да се намери в софийските арабски магазини.

Чермула

Още един северноафрикански сос, който е с доста по-комплексен вкус от впечатляващата най-вече с лютивината си хариса. Чермулата е предназначена за риба и в нейния състав влизат чесън, пресен кориандър и други пресни подправки, мариновани лимони, лимонов сок, лук, зехтин и различни аромати като кимион и черен пипер. В по-пикантния вариант има и лют червен пипер.

Кочуджан

Корейската версия на лют сос се е появила на полуострова през XVIII в. малко след чушките. Източноазиатските народи са големи почитатели на ферментиралите храни и затова дори и сосовете си ги подлагат на действията на дрожди и бактерии. С кочуджан



това се случва в продължение на години като лютият червен пипер, брашното от лепкав ориз и смлените изсушени ферментирани соеви зърна отлежават, залети с вода, в големи пръстени съдове.

Дори и в страна като Корея, в която традициите са изключително важни, някои кулинарни богатства бързо изчезват и сега занаятчийският кочуджан е почти изцяло заменен с индустриален - така домакините са принудени да поднасят тази по-доброкачествена версия с типичните ястия бибимбап (ориз със ситирани зеленчуци и сурово яйце) и булгоги (печено на скара телешко).

Джео бон

Може би лаоската кухня ще е следващата, която ще завладее сърцата на западните професионални и домашни готвачи, затова запознанството с основната разядка от индокитайската страна е добра прелюдия към опознаването на тази традиция. Сушени люти чушлета, пържен чесън, галангал, рибен сос и няколко други съставки са в основата на джео бон, а най-необичайният, но и задължителен ингредиент е сушената кожа от бивол. Ароматната паста се сервира заедно с лепкав ориз, залци от който се топят в джео бон по време на храненето. Предлага се и с бланширани зеленчуци и хрупкавите листове от сушени водорасли кай.

Доубандзян

Наричана „душата на съчуанската кухня“, пастата от ферментирани бакла и соя, ориз и подправки (най-вече лют червен пипер и, разбира се, съчуански пипер) е незаменима за ястия с тофу, но дори може да се запържи леко в уок и да се сервира с нудъли. А обикновено се добавя навсякъде, където може, в забележителните съчуански ястия.

Нам при

В Тайланд това е общото название на малко или повече люти сосове, от които има десетки варианти – от течни през пастообразни до подобни на прах. Освен лютите чушлета – сушени или пресни, червени или зелени, много често в състава на нам при влизат паста от скариди и рибен сос. Използват се и плодове, включително тамаринд, местни подправки като лимонова трева, галангал и бодлив лайм, и дори различни видове насекоми. Обикновено нам при се приготвя

в тайландски хаван от камък. Често съставките се запичат преди счукването, за да се усилят и развие ароматът им. Нам при се сервират със зеленчуци, риба и месо, които са приготвени просто – без много подправки.

Пири пири

Португалски по произход, този сос от дребни люти чушлета от вида *Capsicum frutescens*, цитрусов сок и кора, както и различни сухи и пресни подправки, днес е много разпространен в бившите африкански колонии на иберийската държава – Ангола и Мозамбик, но и в Намибия и ЮАР. Рядко се използва директно и обикновено се готви с него, като е в основата на чудесния ястия като скариди или пиле пири пири.

Самбал

Индонезийски и малайски вариант на тайландските нам при. Същото огромно разнообразие от видове и съставки, като е включен дори изключително смрадливият плод дуриан, предварително оставен да ферментира няколко дена. Най-простият и най-известен е самбал олек или улук. Това е паста от сурови червени люти чушки, която може да се използва или самостоятелно, или като основа за други самбали. Особено популярна е в Холандия, където индонезийската храна е във втората си родина.

Срирача

Няма американско кулинарно риалити, в което срирача да не се появява под път и на път. Яркочервеният тайландски сос от люти чушки, сол, оцет, чесън и захар се конкурира доста успешно с твърде подобния табаско и за момента май печели сърцата на американските фудита. Вероятно защото идва от другия край на света, а не от близката Луизиана. Името на соса произлиза от Си Рача, град в дъното на Тайландския залив, където местните морски гозби се сервират с лютия сос.

Чимичури

Още една медийна звезда, която придружава едва ли не всеки втори телевизионен стек. Идва от Аржентина и се е поставила в услуга на невероятната местна скара. Скълцан магданоз, чесън, риган, олио и оцет – съвсем проста откъм съставки основна рецепта, в която понякога се включват черен пипер, мащерка, дафинов лист, кимион и подобни. Уругвайците – също големи майстори на печеното на решетка месо, предпочитат по-пикантния вариант и добавят люти чушлета.

Мухамара

Мухамара е родом от опустошения сирийски град Халеб. Пастата от тамошния изключително ароматен лют червен пипер, орехи, хлебни трохи и зехтин се сервира простичко с хляб или пък с печено месо и риба. Често допълнително се предлагат и пресни листа от мента, за да хармонират с аромата и вкуса на разядката, която освен в Сирия се прави и в Ливан, и в Турция.

Тест

Сантиментални ли сте?



1. Пазите ли грижливо всички снимки от миналото?

- а) Да
б) Не

2. Разглеждате ли ги с носталгия от време на време?

- а) Да
б) Не

3. Вълнувате ли се при среща със съученик, които не сте виждали отдавна?

- а) Да
б) Не

4. Обичате ли приказките и легендите?

- а) Да
б) Не

5. Мислите ли, че не си струва да се живее живот без любов?

- а) Да
б) Не

6. Мислите ли, че щастието не е в парите?

- а) Да
б) Не

7. Мислите ли, че на човек му олеква, когато сподели болката си?

- а) Да
б) Не

8. Радва ли ви мисълта, че много давате, но и много получавате?

- а) Да
б) Не

9. Обичате ли цветята?

- а) Да
б) Не

10. Често ли изпитвате страх, че можете да разочаровате любимия човек?

- а) Да
б) Не

11. Ако любимият ви човек е болен, изпитвате ли още по-нежни чувства към него?

- а) Да
б) Не

12. Знаете ли на коя точно дата сте срещнали любимия ви човек?

- а) Да
б) Не

13. Празнувате ли тази дата всяка година?

- а) Да
б) Не

14. Тежи ли ви самотата?

- а) Да
б) Не

15. Вярвате ли в любовта от пръв поглед?

- а) Да
б) Не

16. Олеква ли ви, когато след скарване с някого отново се сдобрите?

- а) Да
б) Не

Всички отговори **А** носят 1 т., а всички отговори **Б** носят 2 т.

От 16 до 24 точки:

Безспорно сте сантиментални, дори много сантиментални. Това може да бъде причина за някои разочарования (особено в по-късна възраст), но животът ви ще бъде по-интензивен, отколкото на другите, и ще имате рядката привилегия да изживеете моменти на голямо щастие.

От 25 до 32 точки:

Сантименталността ви е абсолютно чужда и сте убедени, че е по-добре да бъдете обичани, отколкото да обичате. От всяко положение сърцето ви заема по-малко място в живота ви и вие не сте готови да жертвате каквото и да било заради него.



ЗА ЧЕСТТА НА ПРОФЕСИЯТА

Канадска кондукторка бе уволнена заради еротични фотосесии на релсите

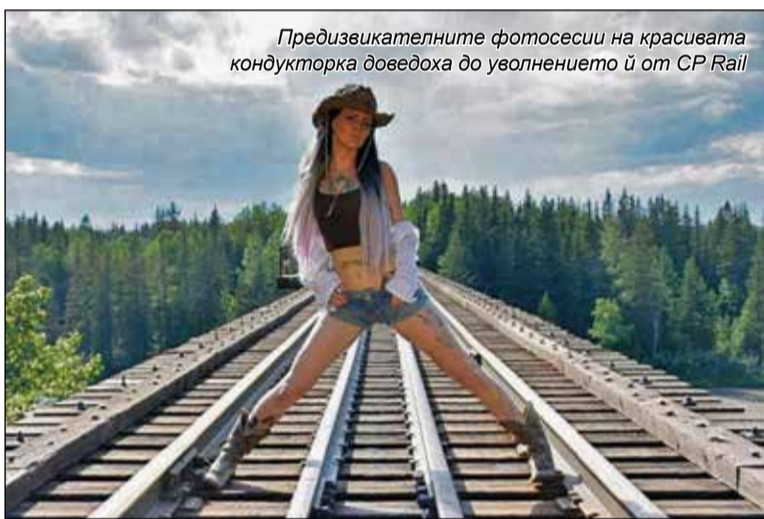
Канадската тихоокеанска железница (Canadian Pacific Railway, CP Rail) уволни красива кондукторка, любителка на еротичните фотосесии на релсите. От ръководството ѝ аргументираха освобождаването на служителката с нарушаване на етичния кодекс и на политиката на компанията за изяви в глобалната мрежа.

Потърпевшата Стефани Кателникоф е уволнена след вътрешно разследване на CP Rail. То потвърждава, че тя периодично публикува в социалните мрежи Facebook и Instagram свои фотографии с откровен сексуален подтекст. На някои от фотосите е гола, а на други - полусъблечена, в предизвикателни пози върху релсите, сред природата, у дома. Подобно поведение е в разрез с регламентите на дружеството и

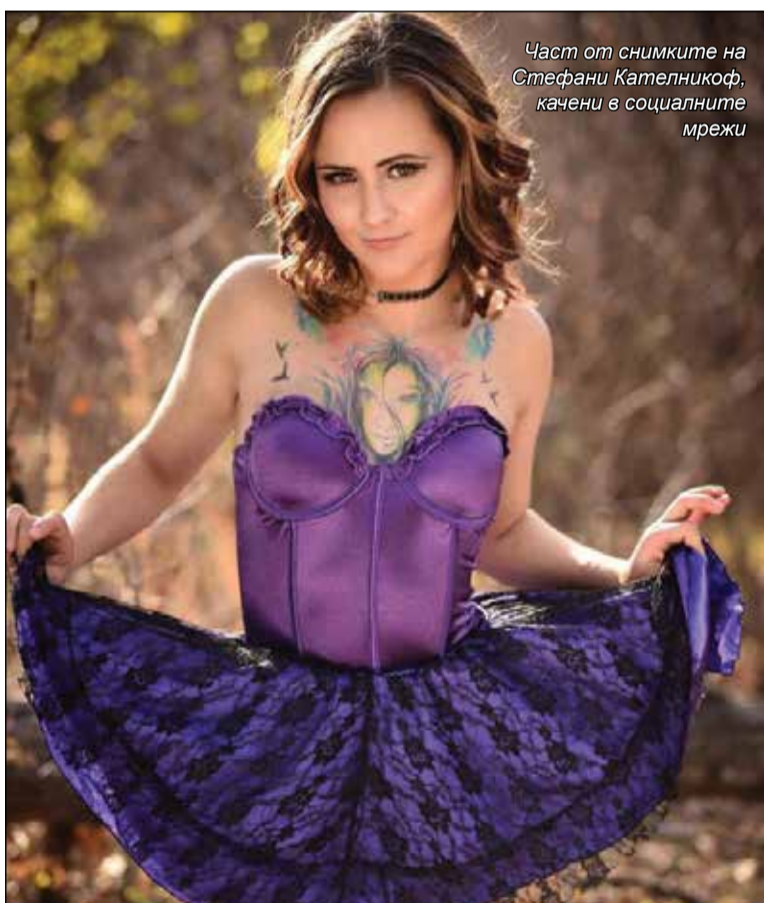
уронва престижа на професията, коментират от жп превозвача. Затова още през ноември 2017 г. е взето решението да бъде прекратен договорът ѝ, но случаят става достойно на медиите едва сега.

Бившата жп служителка подозира, че истинската причина за нейното освобождаване от работа е друга. В постовете към снимките си тя заявява, че е изключително горда да бъде част от семейството на железничарите, но също така си позволява критики към тогавашния изпълнителен директор на железопътната компания Хънтър Харисън...

Любопитно е, че канадката губи работата си в железницата вече втори път. През 2014 г. е уволнена след катастрофата на товарен влак край град Бънф (в Западна Канада), в чийто



Предизвикателните фотосесии на красивата кондукторка доведоха до уволнението ѝ от CP Rail



Част от снимките на Стефани Кателникоф, качени в социалните мрежи

локомотив се вози. Тогава разследването стига до извода, че присъствието на жената в кабината вероятно разсейва машинистите и косвено става причина композицията да дерайлира.

Върната е на служба след две години съдебни битки. Назначените от съда следователи установяват, че една от причините за инцидента е повредена част от жп линията. Адвокатът ѝ успява да убеди журито на Темида, че случилото се е използвано като повод за отстраняване на клиентката му от работа, защото по-рано е подала жалба за сексуален тормоз срещу колега.

След като историята бе раздухана от медиите бившата кондукторка заяви, че ще води ново дело за неправомерно уволнение чрез профсъюза си. „Работата ми е невероятна. Най-любимата, която някога съм имала. И определено мисля, че ще си я върна“ – разгорещено заявява Стефани. Тя и адвокатите ѝ обвиняват Canadian Pacific Railway в опит за налагане на собствен морален стандарт, който е отишъл твърде далеч.

Красавицата твърди, че съжалява за някои от коментарите към постовете си и за разголените снимки на жп линиите. Категорична е обаче, че не се срамува от другите си еротични фотографии, които определя като артистично хоби. „Не съжалявам, че участвах в създаването на тези произведения на изкуството, нито че ги споделих в мрежата“ – коментира Кателникоф. И все пак предупреждава, че това е опасно и не препоръчва на никой да следва примера ѝ.

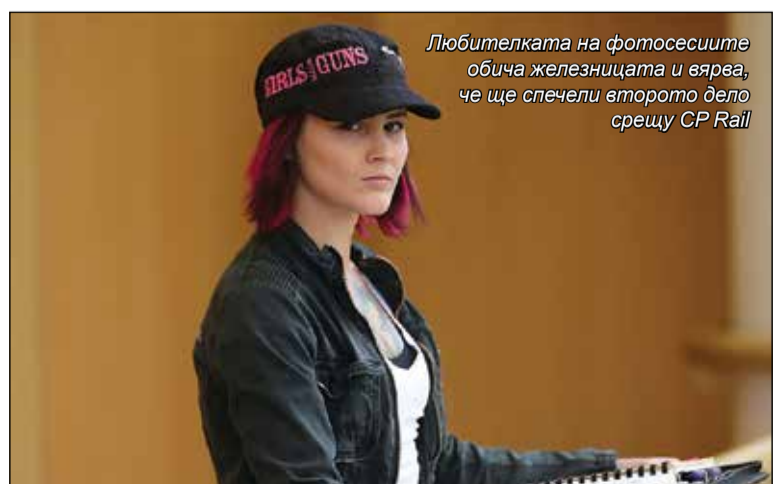
Ивайло ПАШОВ



Канадката, заснета малко след дерайлирането на товарната композиция, което дава повод за нейното първо уволнение



Красавицата публикува в интернет под псевдоним, но визията ѝ я прави лесно разпознаваема



Любителката на фотосесиите обича железницата и вярва, че ще спечели второто дело срещу CP Rail

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