

Проекти

СИНГАПУР И МАЛАЙЗИЯ ЩЕ СТРОЯТ ТРАНСГРАНИЧНА МЕТРО на стр. 2

Политики

ИНДИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ - С РЕКОРДЕН БЮДЖЕТ... 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: bdzcargo@bdz.bg

След пет години почивка

ОТНОВО РОМАНТИЧЕН ВОАЯЖ С „БАЛКАН ЕКСПРЕС“

У нас за една седмица пак е известният ретро-влак „Балкан Експрес“. Той си беше дал „почивка“ и около пет години не е посещавал страната ни. Но на 10 февруари отново тръгна от Германия на обиколка към Балканите.

От пресцентъра на „Холдинг БДЖ“ ЕАД съобщават че в него пътуват 120 туристи, любители на железниците. Предимно са германци, между тях има и англичани, холандци и хора от други европейски държави, които през цялото време ще снимат интересни места, свързани с железниците в района, уточнява Даниела Стоева, шеф на туроператорската фирма „Тандем Травел“, която е една от трите у нас, занимаващи се с организацията на този вид специфични пътувания. Обикновено, клиентите й са с конкретни изисквания като основното е локомотивите, които теглят композиции да са парни. В това отношение дружеството за пътнически превози в БДЖ има добри възможности с четирите си реставрирани машини, които привличат „хобистите“, както с автентичната си елегантна ретро визия, така и с техническите си възможности, които днес са само история.

След Германия този път „Балкан Експрес“ за кратко премина през Австрия, Унгария и Сърбия и остава пет дни в България. Заедно с гостите той ще обиколи позабележителните места в страната ни, свързани, както с историята й, така и с красивата българска природа.

Според организаторите най-характерното за този воаяж е, че се осъществява изцяло с всички налични музейни парни локомотиви, собственост на БДЖ, които са реставрирани и са в движение. Вагоните са произведени



в Германия през 60-те години. Тогава те са се движели в редовните международни влакове до Истамбул, Атина и други балкански столици. По думите на Даниела Стоева

сътрудничеството е успешно и ползотворно с германската фирма ИГЕ Бантуристик, собственик на вагоните и с „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, собственик на парните локомотиви и жп превозвач за България. Добра е и възможността цялото пътуване да се заснема от екип на предаването „EisenbahnRomantik“ на немската телевизия SWR. То ще се излъчва в няколко предавания, което пък ще бъде една добра реклама на България като туристическа дестинация.

У нас влакът потегли от Централна гара София на 12 февруари в 7:50 часа, теглен от парен локомотив, в посока Лъкатник – Черепиш – Червен Бряг – Плевен – Левски – Велико Търново. На следващия ден в 08.10 часа напусна великотърновската гара с двата парни локомотиви – серии 03.12 и 16.27, отправяйки се към Трявна, Плачковци, Кръстец, Дъбово, Стара Загора и Пловдив. На 14 февруари от Града на тепетата, в 10.00 ч. сутринта, през Карлово продължава към Клисурса, Копривщица, Мирково и София. По програма на 15 февруари, с емблематичния локомотив Баба Меца отпреди, в 08:15 ч. туристите ще отпътуват за едномесечно посещение на Гюешево. В последния ден от пребиваването им в България, 16 февруари, е предвидено посещение на атракционния теснолинеен маршрут между гарите Септември и Велинград. Предварително, още преди да са пътували, интересът на чуждите туристи е голям към малкия парен локомотив 609.76, който се движи между двата града. И за него Германската телевизия SWR ще подготви специално предаване.

УВЕЛИЧАВАНЕ НА ЖП ТРАФИКА МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И ТУРЦИЯ

Обсъдиха на двустранна среща НКЖИ и TCDD



По-добро качество на железопътната услуга и увеличаване на превозите на пътници и товари бяха акцентите в разговорите между ръководствата на турската държавна железница (TCDD) и Национална компания „Железопътна инфраструктура“. Турската делегация, водена от генералния директор на TCDD Иса Апайдън, бе у нас на тридневно работно посещение от 12 до 14 февруари.

Още през първия ден двете делегации посетиха интермодалния

На стр. 5

Проекти

СИНГАПУР И МАЛАЙЗИЯ ЩЕ СТРОЯТ ТРАНСГРАНИЧНА МЕТРО



Правителствата на Сингапур и Малайзия подписаха споразумение за построяване на трансгранична метро линия. Тя ще свързва подземната сингапурска метростанция Вудлендс-Норт и малайзийския град Джохор Бару. Трасето ѝ трябва да преминава през Джохорския пролив по мост с височина 25 м. Предвижда се да бъде пусната в експлоатация в края на 2024 г.

С реализацията на проекта са ангажирани две инфраструктурни дружества. Сингапур се представлява от Агенцията за наземен транспорт, а Малайзия – от жп компанията. Те ще построят инфраструктурата и метростанциите на територията на своята страна.

Двете държави съвместно ще избират концесионер. Той трябва да поеме разходите за подвижния състав, за оборудването на трасето със системи

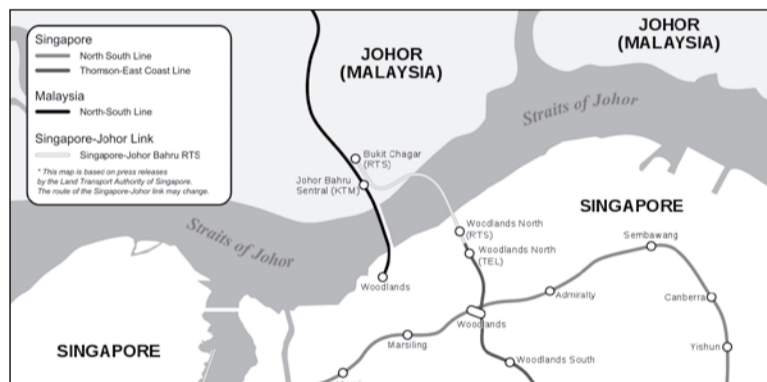
за сигнализация и връзка, както и обслужването и поддръжката му за период от 30 години. Ще му бъдат дадени също правата да проектира и изгражда допълнителна инфраструктура и разклонения на линията.

Операторът ще заплаща годишни концесионни такси на двете правителства, а в замяна ще получава пълния размер на приходите от експлоатацията на линията. Ето защо ще му е

разрешено по собствено усмотрение да определя стойността на пътуването. Регулация от транспортните власти на Сингапур и Малайзия не се предвижда.

По план съставите трябва да се движат по маршрута през интервал от 8 минути. Във всяко от направленията се изисква да могат да транспортират по 10 000 пътника на час.

За намаляване на разходите по трансграничното метро трасе ще се използва същият подвижен състав, системи за сигнализация, свързка и технология за управление, като предвидените за метро линията Thomson - East Coast, която сега се изгражда в Сингапур. Заради пресичането на държавни граници в крайните метростанции ще бъдат обособени зони за митнически, имиграционен контрол и карантин. Предвижда се пасажерите да преминават съответните проверки само при отпътуване.



Нов маршрут

МЕЖДУ ЛОНДОН И АМСТЕРДАМ ЗА ОКОЛО 3 ЧАСА И ПОЛОВИНА

Компанията за скоростни жп превози Eurostar International обяви, че открива нов маршрут от 4 април. От тази дата нейните влакове ще превозват пътници между столиците на Великобритания и Холандия като спират и в Ротердам (вторият по големина град в страната на лалетата).

Това е най-голямото разширяване на жп мрежата на високоскоростния железопътен оператор, чиято дейност стартира през 1994 г. Eurostar работи за пускането на маршрута от 2013 г. Експресите ще пътуват от Лондон до Ротердам за 3 часа

и 1 минута. Още 40 минути ще им отнема трансферът до Амстердам.

От скоростния пътнически превозвач се надяват новата услуга да предизвика интереса на повечето от 4-те милиона души, които годишно пътуват между Лондон и Амстердам със самолети. Сред предимствата на Eurostar са високото ниво на комфорт и обслужване във влакове и стрели и разбира се – цената. Жп пътуването ще излиза на пасажерите значително по-изгодно – от 35 паунда (39,5 евро) за билет в посока.

Първоначално съставите



на компанията ще се движат по новия маршрут два пъти на ден. Планира се да тръгват от лондонската гара „Сейнт Панкрас“ в 08:31 сутринта и в 17:31 следобед. От холандската столица те ще поемат в аналогични часове като засега ще спират в Брюксел за извършване на паспортния контрол, защото холандските гари все още не са оборудвани, за гранични проверки.

Продажбата на билети по новото направление се планира да започне на 20 февруари.



Иновация

Китайски монорелсов влак устойчив на студ

Най-големият китайски жп производител CRRC Changchun Railway Vehicles демонстрира автономен монорелсов влак от ново поколение. Той се задвижва от електродвигатели с постоянни магнити и е способен да оперира в условия на екстремално ниски температури до минус 40 градуса по Целзий.

Засега повече подробности за него не се съобщават. От компанията обявиха само, че е частично изработен от композитни материали (въглеродородни влакна) и това го прави с 25 процента по-лек от традиционните жп композиции. Благодарение на намалената маса използва с 22,7 процента по-малко енергия от тях.

Въглеродородните влакна са устойчиви на корозия, на износване и на ултравиолетовата светлина. Това предполага, че експлоатационния живот на новите монорелсови влакове ще е значително по-дълъг от този на традиционните метални композиции.

Композицията е автономна.

Управлява се от автоматизирана система, способна самостоятелно да избира оптималния режим на движение, така че да се повиши ефективността на експлоатацията ѝ.

Припомняме, че през лятото на м.г. в Китай започнаха изпитания и на монорелсовия подвесен влак Sky Train. Той също използва електродвигатели с постоянни магнити. Те му предават голяма мощност и същевременно са компактни, леки и тихи. Тестовите му пътувания се извършват по трасе, изградено на височина от 5 до 10 метра над земята. Експерименталният състав може да превозва до 510 пътници и развива 70 км/ч. Тази скорост го превръща в най-бързия от този тип, разработван в страната.

CRRC Changchun Railway Vehicles се занимава с производство на подвижен състав и на релсов градски транспорт. Компанията има повече от 18 000 служители и всяка година произвежда над 8 000 вагони (моторни и прикачни).



Съфинансиране

Европейската банка подпомага Украйна в покупката на вагони

Украинските железници („Укрзалізниця“) обявиха конкурс за закупуване на 1500 полувагони. Тяхното придобиване ще бъде финансирано със средства от Европейската банка за възстановяване и развитие (ЕБВР) и от собствени капитали на държавната компания. Проектът се оценява на 260 млн. долара.

Стратегията за развитието на компанията предвижда скоро да се закупят общо 7000 единици товарен подвижен състав. За тях, за нови локомотиви и за модернизацията на част от наличния жп състав

до 2020 г. от „Укрзалізниця“ изчисляват, че са нужни инвестиции в размер на 4 млрд. долара. Още 2 млрд. долара ще са нужни на монополиста за обновяване и изграждане на нова инфраструктура, ремонти и оптимизация на дейността.

Сред превозните средства, които украинските железници имат намерение да поръчат, са 30 дизелови локомотиви тип Evolution на американския жп производител GE Transportation. Вече се водят преговори за възможна локализация на тяхното производство в Украйна.



КАУЗАТА – СТРОИТЕЛИ НА СЪВРЕМЕННА БЪЛГАРИЯ

И за възрожденеца – железничар Ованес Саваджиан

(Продължава от бр. 5)

Тихият подвиг най-често остава неоценен от съвременниците. Признанието обикновено идва много по-късно. Приблизително същият е и случаят с Ованес Саваджиан, чието дело повече от век и половина е неизвестно за болшинството българи. В наши дни го съживи родовата памет и благодарността на потомците му, които с много труд изравят от праха на архивни страници и пожълтели вестници, от документи - притежание на Пазарджишкия регионален исторически музей и транспортния в Русе, както и от откъслечни спомени, разказвани между продължителите на рода. Така се появи документалният очерк за „спасителя на Пазарджик“. Той съвсем не претендира за художествено произведение, но затова пък е наситен с ценна историческа информация, която може да послужи за сюжет на сценарий за филм, отразяващ периода на освобождението от турско робство, съграждането на млада България и железницата й като символ на държавността.

Защо Ованес Саваджиан е запазен в спомените на няколко поколения пазарджиклии като „спасителя на града“? Матей Илиев го обяснява, сочейки конкретни факти. По времето, когато „започва победният марш на руската армия през нашите земи към Цариград, като началник на гара във важен стратегически пункт, през Ованес Саваджиан преминава подробна информация за хода на сраженията... Докато военните действия продължават на територията на Южна Бълга-

рия той непрекъснато убеждава българите да не се подчиняват на османлиите, а да подпомагат с каквото могат настъпващите войски.“ Притежавайки пълната информация за движението на руснаците, предвождани от генерал Гурко, в съдбовната нощ на 14 януари Саваджиан знаел, че са стигнали до Белово. Сюлейман паша вече е бил напуснал Пазарджик, оттегляйки се в Пловдив, откъдето трябвало да даде знак за опожаряването на града и избиването на населението, пише Матей Илиев. „Очакваната зловеща телеграма със заповедта се получава... Само че Ованес Саваджиан, „разбърквайки“ няколко точки и тирета, превежда на турския началник Фуад паша да НЕ се опожарява градът, да се остави населението и ариергарда да се оттеглят към Пловдив. Така той отново изпълнява дълга си към българския народ“, завършва този епизод от живота му правнукът Матей Илиев. На следващия ден Татар Пазарджик е освободен от генерал Гурко. „И едва тогава с възторг и благодарност населението разбира за подвига на младия 33-годишен началник на гарата. За това е удостоен от руското главнокомандване с орден „За гражданска заслуга“ – първа, втора и трета степен и орден „Св. Александър“ – първа, втора и трета степен“, отбелязва авторът.

Още през първите дни след Освобождението Ованес Саваджиан активно се включва в обществения живот на млада България. Участва в осигуряване-



Локомотив N59 на гара Търново по времето, когато началникът ѝ е Ованес Саваджиан.

то на реда и сигурността, а после в изграждането на местното самоуправление. Влиза в състава на новосформирания Градски съвет в Пазарджик и заедно с останалите му членове и някои по-видни граждани подписва молба до руския престолонаследник княз Николай Николаевич да изпрати управител, който да сложи ред в града.

През март 1879 г. се провеждат редовни избори за административен, съдебен и градски съвет. В първия състав на Окръжния съд е избран и Ованес Саваджиан, уточнява правнукът му. Но освен общественик той е и отличен професионалист. Целият му 33-годишен трудов път неотлъчно е свързан с железницата още от 1873 г., когато за първи път е назначен за началник на гара Татар Пазарджик. А когато през 1888 г. се създава Българска държавна железница (БДЖ) Саваджиан веднага приема предложението да премине на работа в нея. „Заради големия му професионализъм неведнъж му е предлагано да заеме по-високи позиции в системата на БДЖ, но той отказва и през целия си трудов стаж е бил началник на жп гара“ – отбелязва Матей Илиев.

Активното участие на железничаря Ованес Саваджиан може да се открие в съграждането и на други гари в страната. След Пазарджик той работи в Цариброд, Ямбол, Шумен, Търново (назначен още с откриването ѝ), Русе, от където поради заболяване през 1906 г. е освободен. Любопитното е, че през цялото време, докато служи в железниците живее със семейството и с шестте си деца, непосредствено до релсите, най-често на втория етаж на самите гари. Въпреки ценза и възможностите си да избира значително по-висши постове не ламти за голяма кариера. Когато през 1885 г. с Височайши указ N4 от 31.01.1885 г. е приет първият Закон за железните пътища в България с него Народното събрание решава, че железопътната мрежа е изключителна държавна собственост, която се експлоатира от правителството. Преди 130 години, при създаването на БДЖ, дължината ѝ е едва 681 км, за да достигне през 1913 г. 2 109 км, а при окончателното

завършване на железопътната инфраструктура 3 215 км - с девет линии първа категория, пресичащи цялата територия на страната ни.

„Като един от първите железопътни служители Ованес Саваджиан е отдал целия си професионален и житейски път за осъществяване на това огромно начинание (изграждане на железницата) – подчертава в посветената му книга Матей Илиев. – Навсякъде, където е работил активно е действал за отстраняване и решаване на възникващите проблеми в конкретните железопътни участъци и гари. Особено внимание е обръщан на подготовката и усъвършенстването на железничарските кадри, включително предавайки им своя голям практически опит.“ Става ясно, че е участвал в различни комисии при назначаване на служители и работници като преди всичко се е грижил за

по-нататъшното им обучение и развитие. Особено внимание е обръщан на семействата им и образованието на децата им. Докато е началник на русенската гара е включен в състава на Административния съвет по експлоатацията на държавните железници. По това време се поставят административните устои на системата. Създават се различни звена например като санитарна служба, деловодство и счетоводство. Приема се униформата, която трябва да носи железничаря, а също и дисциплинарния правилник за правата и задълженията на жп чиновниците и служителите. Ованес Саваджиан е и първият, който застава зад идеята да бъде създадено у нас специализирано жп училище. Но тя се осъществява чак след двадесет години, през 1922 г.

(Следва)

Страницата подготви:
Мая Димитрова



Ованес Саваджиан в железничарската си униформа.



Улица в Пазарджик на негово име



Ованес Саваджиан (седналият в средата) със състуденти от Робърт колеж.

ИНДИЙСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ - С РЕКОРДЕН БЮДЖЕТ И НОВИ СКОРОСТНИ ИДЕИ

С рекорден бюджет ще разполагат държавните железници на Индия (Indian Railways, IR) през финансовата 2018/2019 година*. Транспортните власти на страната определиха той да е в размер на 1,48 трилиона рупии (23,3 млрд. долара). Тоест с 13 процента повече от средствата, отпуснати им през финансовата 2017/2018 година. Това е най-дебелият „портфейл“ в цялата досегашна история на жп компанията.

Капиталът за новия бюджет на индийските железници ще бъде осигурен от различни източници. 530 млрд. рупии (\$8,24 млрд.) трябва да постъпят от държавната хазна. Други 115 млрд. ще дойдат от вътрешни източници (наеми, продажби на имоти, приходи от превози и т.н.) на самите IR. Министерството на жп транспорта на страната е ангажирано финансово подразделение на монополиста Indian Railway Finance Corporation да привлече ресурс под формата на кредити на обща стойност 285 млрд. рупии (\$4 млрд.). От тях 264 млрд. се предвижда да бъдат получени от инвеститори в сегмента, международни финансови организации, инфраструктурни и пенсионни фондове. Други 270 млрд. рупии (\$4,19 млрд.) ще се обезпечат по линия на жп инициативите, финансирани от държавно-частни предприятия.

Тъй като фокусът е поставен върху привличането на частен капитал, на IR предстои да ускори сроковете за изпълнение на жп проектите. Те за разлика от свързаните с автомобилния транспорт и метрополитена, се реализират с твърде бавни темпове. Така например дейностите по две от най-крупните начинания в сферата – изграждането на специализирани Източен и Западен товарни коридори, се проточват вече над 11 години. При това дейностите са финансирани от Световната банка и Японската агенция за международно сътрудничество.

През следващата финансова година индийските железници планират да построят 1000 км нови линии или с 149 процента повече от миналата. Обемът на дейностите по реабилитиране на жп трасетата и изграждане на втора линия по редица от тях ще бъде увеличен съответно със 72 и 122 процента. За ремонта на 3900 км железни пътища се предполага да бъдат заделени

114 млрд. рупии (\$1,77 млрд.). За сравнение: през финансовата 2017/2018 година бяха модернизирани 3600 км за 92 млрд. (\$1,43 млрд.).

IR имат намерение да закупят също 12 000 товарни (при 7120 придобити през предходния бюджетен период), 5160 пътнически вагона и 700 локомотиви. От управата на компанията обявиха, че възнамеряват да финализират програмата си за електрифициране на железопътната мрежа през предстоящите 5 години. За тази цел се предвиждат инвестиции от 730 млрд. рупии (\$11,34 млрд.).

Амбициите са в рамките на проектите за държавно-частно партньорство, нивото на услугите за пътниците в 600 гари из цяла Индия да се повиши до световните стандарти. А през следващите фискални години тенденцията на модернизация да засегне и останалите терминали.

Помислено е и за релсовите комуникации край мегаполисите. За 12 месеца е планирано полагане на втори релсов път по 90 км от крайградските линии на Мумбай. Инвестицията се оценява за 110 млрд. рупии (\$1,7 млрд.). За строителството на 160 км нови линии в предградията на Бангалор ще са необходими още 170 млрд. (\$2,64 млрд.). Други 400 млрд. рупии (\$6,21 млрд.) са предвидени за полагането на 150 км нови жп трасета около няколко регионални центъра.

Програмата за развитие на IR предполага мащабно обновяване и на системите за сигнализация. През следващата финансова година е предвидено да бъдат инвестирани 20,25 млрд. рупии (\$315 млн.) за оборудване на част от жп коридорите с европейската система за управление на влакото движение ETCS ниво 2.

Що се отнася до високоскоростните железопътни превози, транспортните власти внесоха някои изменения в бъдещата



Визията за развитие на скоростните жп превози предполага страната да има мрежа от линии за високоскоростни влакове дълга 4500 км



За обслужване на първата скоростна жп магистрала на Индия Мумбай – Ахмадабад ще се закупят японски влакове-стрели

им визия. Това се случи след като през септември 2017 г. започна изграждането на първата скоростна линия в Индия Мумбай – Ахмадабад (508 км). Тя е оценявана за 17 млрд. долара и се финансира с държавен заем от Япония. Освен над земята ще преминава и през комплекс от тунели с дължина 27 км (в т.ч. 7-километров подводен коридор). Проектирана е за влакове скорости до 350 км/ч и ще се обслужва от японски влакове-стрели E5. Очаква се те да съкратят времето за пътуване между двата индийски града от настоящите близо 8 часа (с конвенционален състав) до 2 часа и 58 минути.

По план жп магистралата трябва да бъде завършена през септември 2023 г. Замислена е като основа на по-големия жп коридор Пуна – Мумбай – Ахмадабад (650 км). Той ще бъде едно от високоскоростните жп направления, включено в по-мащабния проект „Диамантения четириъгълник“. Чрез него властите имат амбицията да свържат с експреси четирите ключови мегаполиса в страната – Делхи, Мумбай, Ченай и Колката.

От индийското министерство на жп транспорта са решени да построят споменатите скоростни жп коридори. Но те най-вероятно ще останат единствените по-дълги. Визията за скоростните жп направления беше ревизирана и напред експресите ще пътуват по трасета с по-малка дължина.

Решението да се акцентира върху по-къси жп отсечки бе взето след детайлно проучване на китайския опит в строителството и експлоатацията на високоскоростната жп мрежа. От него стана ясно, че делът на пасажерите, които избират влаковете-стрели за трансфери до много далечни дистанции е по-малък от онези, които ги ползват за пътувания на близки и средни разстояния. Оказва се, че за най-далечните пътувания пасажерите предпочитат самолетите, а за всички останали – свръхбързите железници.

Проведените анализи доказват, че изграждането на не много дълги скоростни жп магистрала е икономически по-целесъобразно. Стойността на пътуванията с експресите на големи разстояния е съпоставима с цената на авиационните билети, но времето за път е по-голямо. Ето защо в Индия се готвят да залагат на повече по-къси скоростни релсови коридори, които да обхванат

територията на цялата страна. Такива маршрути могат да провокират пътниците редовно да пътуват с железниците по основни направления. Например между столицата Делхи и свещеният за сикхите Амритсар или между мегаполисите Мумбай и Пуна. Сега влаковият трансфер между последните два града заема около 3 часа. И ако времето за пътуване се намали до 60 или 90 минути, то популярността на скоростните превози ще нарасне.

Транспортната администрация обсъжда планове за построяването на мрежа за експреси с обща дължина 4500 км (вкл. жп коридора Делхи – Амритсар). Ако те бъдат реализирани Индия ще се превърне в третата страна в света по дължина на скоростните линии след Китай (39 000 км, вкл. със сега изгражданите и проектираните) и Испания (4900 км).

В наши дни Indian Railways

разполагат с четвъртата по големина жп система в света. По данни от края на миналата година индийските влакове оперират по повече от 92 000 км релсови пътища и до над 8500 гари. Годишно те превозват 8,26 млрд. пътници и 1,16 млрд. тона товари. От няколко години е в ход мащабна програма за тяхната модернизация, в която се наливат милиарди долари. По този начин се подобряват превозните способности, изграждат се нови жп комуникации, извършва се електрифициране, закупува се нов модерен подвижен състав, подобряват се услугите на железниците.

Ивайло ПАШОВ

* В Индия бюджетът влиза в сила на 1 април на текущата година и е валиден до 31 март на следващата. За финансова година се приема този период. – Бел. авт.



Развитието на крайградските релсови комуникации е сред приоритетите на министерството на жп транспорта на Индия



Подмяната на остарелия подвижен състав ще се извършва на етапи и ще засегне хиляди единици

УВЕЛИЧАВАНЕ НА ЖП ТРАФИКА МЕЖДУ БЪЛГАРИЯ И ТУРЦИЯ

От стр. 1

терминал в град Пловдив, където се обсъдиха възможностите за сътрудничество на български и турски частни превозни фирми в областта на този вид специализирани превози, транспортирането на цели камиони с кабините, както и достъпа на превозвачи от двете държави до терминалите на всяка една от тях.

За да могат свободно да оперират на българска и на турска територия двете страни се разбраха, на двустранна основа, да си сътрудничат по такъв начин, че нашите и превозвачите на югоизточната ни съседка да не срещат затруднения при получаване на лицензите си.

В кратки срокове ще бъде създадена работна група, която ще контролира за безпроблемната обработка на товари и документи на граничния преход Капъкуле - Свиленград. Тя ще

следи как се приемат и предават влаковете от двете страни, както и ще помага за разрешаването на всякакви въпроси, които засягат спокойното протичане на рутинния граничен работен процес. Основната цел е да се увеличи жп трафикът между България и Турция.

По време на разговорите специално място се отдели на опита, който турската жп администрация е натрупала при изграждането на мостове и тунели. Представителите й подчертаха необходимостта от привличането на повече пътници по направление Истанбул - Белград. Дискутираха се и въпросите, свързани с комбинираните превози и наличието на специализирани вагони за тяхното извършване, както и на бъдещите мерки за поощряването им. Бяха разгледани различни възможности, чрез които се постига по-голяма



събираемост на инфраструктурните такси.

НКЖИ информира гостите, че получените приходи от тях за 2017 г. са в размер на 57 500 000 лева. В сравнение с миналата година постигнатото увеличение е близо 3 млн. лева, което е добър

знак за повишен ръст предимно на товарния трафик по жп инфраструктурата. По железопътната мрежа на България оперират 15 лицензирани превозвача – 14 товарни и 1 пътнически, заяви генералният директор на НКЖИ Красимир Папукчийски. В края

на работните срещи той изрази надеждата си, че приятелските и колегиални отношения между двете администрации ще бъдат все така ефективни и ще допринасят за по-качествена железопътна услуга в направление Исток – Запад.

Гледна точка

КЪДЕ ДА ПОТЪРСИМ БАЛАНСА В ОБСЛУЖВАНЕТО...

Възрастните граждани предпочитат на по-дълги разстояния да пътуват с влакове. Някои от тази категория пътници се нуждаят от подпомагане при купуване на билети, при качване, при слизане или смяна на влаковете, както и при получаване на информация. В правилниците и други нормативни документи те се наричат трудно подвижни лица, хора с увреждания или в неравнопоставено положение. В голяма част от случаите това предимно са възрастните пътници.

Тук точно изниква въпросът - кои ж.п. служители са задължени да ги подпомагат. Затруднение донякъде създава разделянето преди години на персонала в две компании - НКЖИ и превозвач. То вече съществува, с малки разновидности, в почти всички жп администрации. Независимо обаче от всичко е нужно сътрудничество и взаимопомощ между двете обслужващи организации.

Първата необходимост, която изпитват възрастните пътници е осигуряване на запазени места за сядане. Преди повече от 10 години, поради намалелия пътничопоток, преподаватели от катедра „Железопътна техника“ при ТУ – София направиха

разработка, в която доказаха, че бързите влакове трябва да имат в състава си по 5 вагона, от които един първокласен. Но сега почти всички бързи влакове са композирани от 4 вагона. Подобни препоръки се направиха и за регионалните и крайградски влакове. Някои от тях обаче возят по два и дори само по един вагон. Поради тази причина в част от съставите в началото и в края на работния ден, както и в предпразнични дни има правостоящи пътници, в това число и възрастни хора.

В повечето жп администрации с трафик, подобен на този в нашата страна, бързите влакове се движат през деня с тактов график на два часа. През последните години много нощни композиции бяха отменени, по съображения за сигурност и поради намаляване на времето за пътуване на експресните влакове, движещи се през деня, които са предпочитани. Ние не споделяме тези виждания. В няколко публикации в списание „Железопътен транспорт“ сме обосновавали ефективността на пътуването през нощта. Композициите със спални вагони между София, Варна и Бургас обикновено винаги са препълнени.

Въпреки че необходимостта от нов подвижен състав е без-

спорна, неговата доставка се забавя, поради редица обективни и субективни причини. Но нови подвижен състав за пътнически превози ще бъде доставен, независимо дали ще е от електромоторни секции или от вагони. Освен салоните със седалки, в тях трябва да има отделения за майки и родители, пътуващи с децата си, за трудно подвижни хора, бюфет за снабдяване на пътниците със закуски и най-важното – работни места за обслужващия персонал. Липсата на такива места в движещите се у нас влакове „Дезиро“ на Сименс създава сериозни трудности.

В много гари пешеходните пътеки, по които пътниците пресичат коловозите, са тесни и по тях не могат да преминават паралелно по двама души, с по-обемист багаж, деца или придружаващи ги възрастни хора. Но в гарите, в които се извършва цялостна реконструкция и модернизация, вече се поставят покрития на междинните перони, широки пътеки за пешеходци, ръкохватки и други съоръжения, улесняващи придвижването на хората в неравнопоставено положение. Такива съоръжения бяха монтирани по време на реконструкцията и електрификацията на линията

Пловдив – Свиленград, а сега постепенно се появяват на всички гари по жп направление София – Пловдив – Бургас.

Най-важен, решаващ фактор за качествено обслужване обаче остава дейността и отношението на персонала. Кадри за работа в железниците се подготвят в специализираното висше транспортно училище „Тодор Каблешков“, както и в други висши и средни учебни заведения, в които се провеждат и курсове за квалификация и преквалификация на кадрите. Те разполагат с опитни преподаватели. Персоналът, работещ в БДЖ е съставен от работници и служители от трите възрастови групи, които добре изпълняват служебните си задължения. Но има и малък брой служители, които се отнасят пренебрежително към специфичните изисквания на възрастните и трудно подвижни пътници. От тях сме чували, но и продължаваме да чуваме реплики като „Възрастните да си стоят в къщи и да не пътуват“.

Други от работещите в железниците се отнасят с безразличие към потребностите на тази категория клиенти. Въпреки че се движат по пероните и из гаровите райони без в момента да

изпълняват конкретни трудови задачи, отказват съдействие на нуждаещите се с мотива - „аз имам други служебни задължения“. Съществува и трета, най-малобройната група служители, които са недоволни от работата си в железниците и се опитват да пренесат това свое недоволство върху пътуващите.

Начините за правилното обслужване са регламентирани в няколко правилника и нормативни документа, с които са запознати превозните бригади, касиерите в гарите и бюрата, където се издават билети. Анализът от нашите наблюдения и информацията, с която разполагаме показва, че съществуват реални възможности за подобряване обслужването не само на възрастните и трудно подвижни пътници, но на всички останали клиенти, които се придвижват с железопътен транспорт. Ако те се използват пълноценно могат да се привлечат значително повече хора, желаещи да ползват услугите на жп транспорта.

Проф. Йордан Тасев – НТС
по транспорт

Проф. Милчо Лепоев – УАСГ – катедра Железници
Инж. Милена Асенова – БДЖ - пътнически превози

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
№/бп. 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: 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

Годишен абонамент
24 лв.



Тодоровден е един от първите пролетни празници в народния календар. Отбелязва се в първата събота след Сирни Заговезни. През тази година Тодоровден се чества на 24-и февруари. Празникът е познат още като Конски Великден, защото се празнува най-вече за здравето на конете. В православния календар има общо шестима светци, носещи името Тодор, но в народното съзнание не се прави разлика между тях и се почита св. Тодор в нарочен ден, който е подвижен, според Великден – първата събота от поста.

Св. Тодор заема важна част от народните обичаи и е важен за всички пролетни ритуали, за смяната на зимата с пролетта и свързаното с нея плодородие. Според народните представи

ТОДОРОВДЕН

на този ден св. Тодор обхожда на своя кон пролетното поле да провери растат ли посеви, сетне забива копието си в земята, връзва за него коня, съблича девет кожата и отива при Бога, за да моли за лято. Затова народът свързва Тодоровден най-вече с надеждата за плодородие.

Обичаите на този ден се разпределят между жените и мъжете. Централно място заемат младите булки, които започват да се наричат невести и получават правото да месят хляб в мъжовата къща. Изпеченият от тях обреден хляб, с формата на кон или подкова, се маже с мед и по него се залепва варена царевича. Хлябът се проверява от свекървите и от него се раздава на близките. Този ритуал е важен за сближаването между снахите и свекървите и за приемането на младите булки в семейството. От обредния хляб се слага в яслите на конете, за да са здрави и да има приплод. Докато раздава хляба на някои места в България жените дори подскочат и цвилят като коне, за да са плодови кобилите. Бабите стрижат за първи път след зимата децата, затова на някои места се казва „остриган като магаре през март“. Младите момичета мият косите си с вода,

в която има сламки от яслите на конете, за да са лъскави и здрави косите им като конските гривви, после изливат водата след конете, които поемат към определеното за кушиите място.

Именно кушиите заемат централно място на Тодоровден. Докато жените изпълняват своите ритуали, мъжете се подготвят за надбягването с коне. Те стават още в зори, сресват и кичат най-хубавите си коне с шарени конци, мъниста и пискюли. На някоя просторна поляна вече е премерено и маркирано трасето на надбягването и цялото село се е събрало за напрегнатото зрелище. След надбягването, на което печели най-бързият кон, следва награждаването – торба хубав зоб, венец, който момите са изплели и не на последно място – всеобщото уважение и признание. Конниците и победителят правят почетна обиколка из селото, съпроводена с благословия от стопаните. А сетне първенецът дава почерпка в своя дом. Както му е редът, всичко завършва с хоро, в центъра на който са ездачите.

На Тодоровден празнуват хората с имена: **Тодор, Тодора, Теодора, Теодор, Тошо, Божидар, Божидара, Божанка, Дора и др.**



8 съвета при синусит

Синуситът е често срещано заболяване, което може да предизвика сериозен дискомфорт, главоболие и други здравословни проблеми.

Ето няколко полезни съвета, които биха ви помогнали да се справите с него или дори да го предотвратите:

Влажен въздух

Поддържайте въздуха влажен в помещенията. Купете си овлажнител или просто сложете купа с вода на парното или в близост до климатика, така че течността да се изпарява.

овлажняват вдишания въздух. За да улесните работата им, поддържайте организма си хидратиран, затова пийте повече вода и наблягайте на топлите напитки. Топлият чай ще се справи със сухотата в носа, а и може да го ползвате за бърза инхалация. Сред най-препоръчаните чайове за отпушване на синусите е зеленият.

Компреси

Ако страдате от синусит или се оплаквате от проблеми със синусите, топлите компреси могат да облекчат болката ви.



Проветрявайте стаите редовно за няколко минути.

Грижа за възглавницата

Синусите могат да се запушат, ако живеете в прашна среда. Едно от местата, което събира прах, който може да блокира работата на синусите, е възглавницата ви. Затова на всеки две седмици може да слагате възглавницата за 5 до 10 мин. в сушилният - уредът обира дребните прахови частици и натрупания мъх.

Подходящи упражнения

Съществуват серия от упражнения и дихателни техники, които могат да ви помогнат да отпушите синусите. Едно от тях изисква да поставите показалеца си до ноздрата и да притискате и отпускате в продължение на 30 секунди. След това повтаряте за другата.

Инхалации

Инхалациите отпушват синусите и прочистват дихателните пътища. Най-добре е да ги правите с евкалипт, мента или борова есенция, но може и профилактично с пара от гореща вода.

Хидратация

Споменахме, че една от задачите на синусите е да

Те ще намалят напрежението в ноздрите и ще се погрижат за главоболието. Достатъчно е да натопите хавлиена кърпа в гореща вода и да я поставите върху носа за няколко минути.

Подходящо меню

Има храни, които изострят синусита, и такива, които могат да ви предпазят от него. Избягвайте гъби, оцет, кисело зеле, както и сушени плодове. Заложете на повече пресни салати, броколи, карфиол, чесън. Използвайте пикантни подправки - лютите чушки и черният пипер прочистват синусите.

Спрейове

Дори да имате хрема, не бързайте да посягате към капките за нос, защото прекалената им употреба може да направи носната лигавица по-суха и раздразнителна. Използвайте спрей със солена разтвор и редовно прочиствайте носа.

Морковите и алабашът се почистват добре и се настъргват на дребно ренде. Смесват се и се овкусяват със сместа от меда, лимония сок и зехтина. Всичко се разбърква добре. Отгоре се поръсва със смлените орехи и накълцания магданоз.

ЛИЧИ



Личито (*Litchi chinensis*) е екзотичен плод за нашите ширини, чиято родина е Китай. То е плод на вечнозелено,

бавнорастящо, тропично дърво, което достига височина до 9 м. Листата на дървото са много красиви, перести с 4-8 листни пластинки, блестящи и кожести. Образуват гъста топчеста корона. Стволът е чуплив, с гладка сива кора. Цветовете са дребни, жълто-зелени, събрани във внушително съцветие.

Този екзотичен плод носи ярко-червени багри. Разме-

рите му са около 2-3 см, а формата на плодът личи е овална. В центъра на плода се намира една голяма семка. Обвивката им е грапава, с кожеста консистенция и множество израстъци. Консумира се месото между обвивката и семката. Узрелият плод личи има червено-кафява груба кожа, под която се намира бяло, сладко, желообразно плодово месо, което е богато на витамин С и фосфор. Характерно за личито е ниското съдържание на мазнини. Вкусът на този плод е сочен, нежен и много сладък, напо-

нящ на мускатов сорт грозде.

В своята родина Китай личито се счита за най-вкусният плод. Плодовете му са с големина 2,5 см и са събрани в гроздове. Използват се в свежо състояние, изсушени или пък консервирани.

Трябва да се избират плодове, чиито обвивка поддава на лек натиск, има червен или тъмно-червен до кафяв цвят. Избягвайте плодове с тъмни петна. Най-добре е да изберете плодове с дръжка. Ако цветът на плодът е бледо-розов, това е знак, че той е пресен.

Съхранението на личито може да стани в хладилник за 2-3 седмици, като не бива да се бели. Възможно е личито да бъде замразено, но тогава то губи част от своите качества.

Личи се консумира след отстраняване на външната му обвивка. В по-изисканите заведения използват сок личи, като от него приготвят коктейли с шампанско. Този плод е изключително подходящ за плодова салата, съчетан с пъпеш. Съчетан с пилешко месо или шунка – личито придава аромат на месото и го прави по-крехко.

КИТАЙСКИ ХОРОСКОП ЗА 2018 ГОДИНАТА НА КУЧЕТО

(продължение от бр. 5)

Кон

1942, 1954, 1966, 1978,
1990, 2002, 2014

В годината на Кучето Конят ще скача от радост, ще пърха от щастие. Идва времето да поднови сбруята и да фризира гривата си – деловите партньори посрещат Коня по дрехите. Конят обожава да пътешества и Жълтото Куче му предоставя изобилие от такива възможности. Енергията ще отпраща Коня в чести командировки и ще го прищорва да гони успеха. Препоръка: в преследване на кариера и постижения, нека Конят не забравя за приятелите.

Кучето ще внесе красота и хармония в любовните дела на Коня. Той поначало умее с лекота да се запознава и да очарова, но през 2018 обаянието му ще бъде усилено. Ярки и емоционални връзки, неочаквани и удивителни срещи – Конят няма да намери време да сучае в конюшната пред телевизора.

За семейния Кон прогнозата също е оптимистична. Щъркелите вече опаковат малки жребчета и се готвят да ги разхвърлят по адресите. Вярно, родителството няма да сваля Коня от небосвода на звездите. Любимите им все така ще изнемогат от ревност и ще се правят на детективи.

Финансовата сфера е във върхова форма – почести и признание ще следват Коня през 2018. Родените Кон са по рождение бизнесмени, а в годината на Кучето ще преуспяват във всяка сфера, която си избера.

Овца

1943, 1955, 1967, 1979,
1991, 2003, 2015

През 2018 г. спокойните и уравновесени Овци срещат сигурната, спокойна почва на Кучето. Тяхната свойствена способност да вървят с дълбока увереност по избрания път, се комбинира

с целеустремеността на Кучето. Точната и акуратна натура, която обича всичко да е по правилата, получава още енергия от Кучето – най-отявлен защитник на справедливостта. Качествата на знака се усилват и нищо чудно, че Овците през 2018 са поставени под специална защита.

Съвпадът между най-силните качества на Овцата с енергията на текущата година й печелят успехи в почти всички сфери. Овцата може да не се бои от провали през 2018-а – те нямат място в живота й. Нещо повече – тя ще направи по-голяма крачка напред, откогато и да било.

Овцата е идеалният помощник, секретар и личен асистент. Но ще бъде допускана до креслото на шефа. Ще има шансове да се изкачи, да се разположи и да командва – поне докато се отегчи.

Овцата може да мечтае и за свой бизнес. Главното е да не отлети в облаците, защото хитрите конкуренти й дишат във врата и чакат пропуски. Обаче при лоши обстоятелства Жълтото Куче незабавно ще стане опасен звяр и ще й окаже помощ.

2018-а е богата и на нови връзки, и на раздели, на страст и дори на сватби. За обвързаните близкото бъдеще е гладко като писта.

Маймуна

1932, 1944, 1956, 1968,
1980, 1992, 2004, 2016

В годината на Кучето Маймуната ще намагнетизира поклонници. Тя винаги изглежда като пред сесия за моден журнал, а сега ще блести повече от всякога. Преду-преждение: Маймуната трябва да подбира ухажорите си, за да се избавя навреме от лицемерите и измамните личности. Купидон ще посети доста Маймуни през 2018-а, а други ще бъдат посетени от щъркела.

Доброто Куче ще облагодетел-



ства Маймуната във финансовата сфера. Небрежна към парите, тя ще получи много дарове. За щастие, ще й се стоварят отгоре без поръчка. За Маймуната ще остане само грижата правилно да се разпорежи с капиталите си (което е затрудняващо за нея). Не е зле голямата сума пари да отиде в банката.

Спестовността не е качество на Маймуната, но ако се вслуша в благоразумието на земното Куче, тя ще е възнаградена. Няколко пъти през 2018 ще има възможност да похарчи много пари за удоволствие – така, както си обича. Защитена от мошеници във финансите, тя ще се смее и ще се радва на живота.

Петел

1933, 1945, 1957, 1969,
1981, 1993, 2005, 2017

В годината на Кучето активността и енергичността на Петела ще се поограничи. По-малко ще се пъчи, както обича. И ще му е от полза.

Внасяйки спокойствие и ред, господарят на 2018 ще нареди всичко по най-добър начин за Петела – дори пряко собствената му воля. Кучето ще помага във всякакви начинания. И най-смелите мечти на пернатото ще се изпълнят с лекота. Но под едно условие: ако по-малко споделяте плановете си с околните. Разказвайте желанията си само на Кучето, и то на ухо.

Но дори и нещо да обърка, Петелът си е заработил настъпването на една изобилна и благодатна година. Може да се разположи в кокошарника и да се радва на пълния порядък в него, на пълните хамбари със зърно и на трудолюбивите помощници.

Ярките Петли ще съумеят да се понаравят и на Купидон. Годината на Кучето е пълна със сюрпризи. Амурчетата са наоколо и стрелят само в подходящите партньори. Ако желаете сериозна връзка

– заповядайте! Ако не желаете – бягайте въобще от любовните отношения. Семействата, създадени през 2018, ще бъдат здрави, а в тях ще царят разбирателство и единомислие.

С финансите ситуацията е нееднозначна. Петелът с лекота богатеет и нищо няма да си отказва. Но красивият живот е пълен с изкушения и съблазни, на които един Петел трудно устоява. Днес той играе в казиното, а утре е на далечно луксозно пътешествие. Задачата на Петела е да се учи да контролира желанията си.

Куче

1934, 1946, 1958, 1970,
1982, 1994, 2006

Извън съмнение е, че Кучето ще преживее една успешна и щастлива година. Жълтият господар със земна енергия няма да пренебрегне своите и винаги ще протяга лапа за помощ и за поддръжка.

Деловите партньори на Кучето ще бъдат добри и внимателни, а конкурентите – неуверени и боязливи. Ето такава ще бъде идеалната обстановка за делата на Кучето в собствената му година. Зелена светлина за нови начинания, ако ще и в съвсем непозната сфера. Кучето винаги души за нови възможности, ще надуши и сега пътищата, които се отварят пред него. Главното е да не лае напразно и да си повярва – тогава успехът ще му е приятел.

На любовния небосклон изгрява дъга, тук-там с облаци, но и те са бели и ефирни. Партньорите ще бъдат привлечени от честността и принципността на Кучето. 2018 е идеална за сериозни отношения, за семейство и за разширяването му с дечица.

Семейните Кучета ще имат безоблачни отношения с роднините, развиващи се към все по-добро, като приказан сън. Имат право да приберат недоверието си, да

насочат нос по вятъра и само напред – към идеалния семеен живот.

Щом любовта ще е безоблачна, може би проблемите ще бъдат във финансовата сфера, тревожно се питат неуверените Кучета. Не, успокойте се. Парите ще постъпват от разни страни, а вие само се грижете да не се пръснат. Комфортният и безгрижен живот е съблазнителен, но Кучето е длъжно да се държи в лапи. В други години може да се забавляват, но в собствената си година трябва да работят и пак да работят.

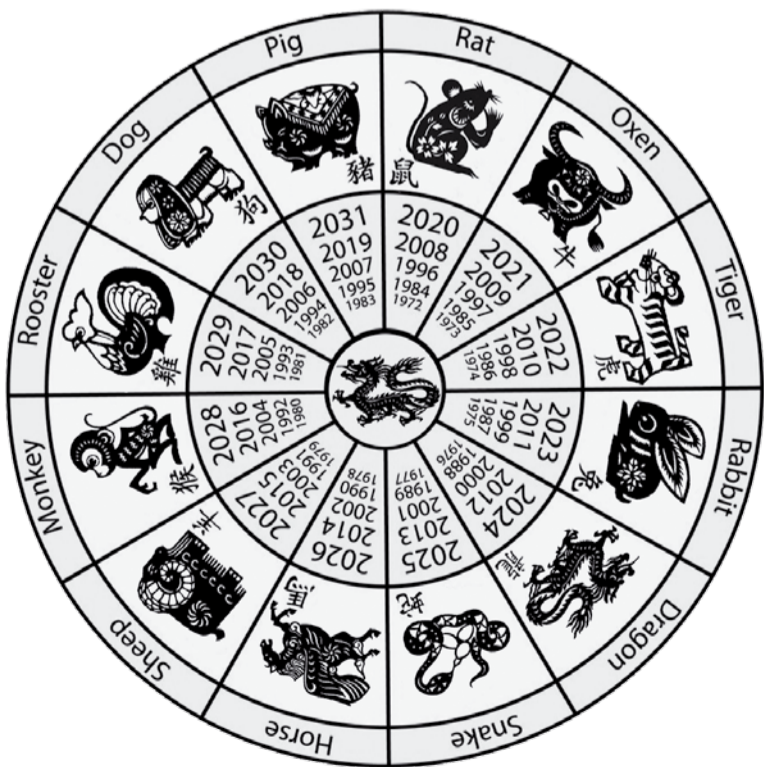
Свиня

1935, 1947, 1959, 1971,
1983, 1995, 2007

Качествата на Свинята ще бъдат почетени подобаващо в годината на Кучето. 2018 година обещава 12 стабилни месеца – и то във всички сфери. Конкурентите й няма да смеят да се доближат. Кучето ще разгонва неприятелите и ще я пази ден и нощ. Приветствайки умерения риск, годината ще носи на Свинята добри приходи. Пачките с пари ще идват по пътя на изгодни сделки и умни начинания. Свинята по рождение е бизнесмен, а в годината на Кучето още по-добре ще прояви талантите си.

На любовния фронт се очакват бури от страсти и урагани от емоции. На Свинята ще й бъде невъзможно да се въздържа от ярки любовни връзки. През 2018-а ще има и флирт, и стабилни връзки. На небосклона все още няма наследници, но и те идват. При обвързаните хора от знака родените в 2018-а деца ще бъдат здрави и много, много симпатични.

Финансовата ситуация във владенията на Кучето е леко сложна. Свинята ще печели, но ще трябва да държи под постоянен контрол своите доходи и разходи и то с хирургическа точност. При добри разчети, по-нататък ще си даде разточителни удоволствия и приятни почивки.



В ИМЕТО НА ЧОВЕЧНОСТТА!

Как един жест на съпричастност от непознат във влака провокира нещастна млада британка да намери нов смисъл в живота

Живеем в силно безнравствена действителност, в която проявите на безкористна човештина и съпричастие, изглеждат странни и подозрителни. Но хубавото на живота е, че не спира да ни поднася изненади, които ни мотивират да продължаваме да вярваме в доброто.

23-годишната британска студентка Елла Йоханесен дълго ще помни едно свое пътуване с железницата от Лийдс до Питърбъро. В края на януари т. г., тя се качва на един от регионалните влакове на жп оператора Virgin East Coast, за да се прибере в квартирата си. Но случилото се във вагона преобръща живота ѝ.

Младото момиче се качва в композицията силно стресирано и разстроено. Останало е почти без пари в момент, в който има спешна нужда от тях. В същото време изпратения от майка ѝ

банков превод в размер на 35 паунда (малко под 40 евро), на когото разчита, за да излезе от затруднението, незнайно защо още се бави...

Девојката се чувства в пълна безизходица. И причината за влошеното ѝ емоционално състояние не са единствено парите. Предходната година се оказва изключително тежка за нея. Губи баща си, а няколко месеца по-късно, един след друг почиват нейните баба и дядо. Същевременно, през последната година от следването си в университета Leeds Beckett University (в Лийдс), започва да води самостоятелен живот. Ала средствата не ѝ стигат и разбира какво нещастие е бедността...

„Докато пътувах с влака повъзних по мобилния телефон на мама, за да намеря малко подкрепа. Разказах ѝ че разполагам



Жестът на съпричастност и добрина, проявен от напълно непознат пътник във влака, вдъхва нов смисъл в живота на младата британка

с много малко пари, как трудно преживявам и накрая се разплаках“ – разказва Елла. След като приключва разговора, изтощена от силните емоции, младата британка заспива. Половин час по-късно отваря очи и вижда на коленете си мистериозна салфетка. Онова, което намира в нея, става повод за нова порция сълзи. Ала този път те са от радост.

В салфетката Елла намира увити 5 банкноти по 20 паунда. По всичко изглежда, че някой от спътници ѝ е чул споделеното по телефона и е решил да помогне. С този трогателен жест на съпричастност непознатият не само успява да възвърне усмивката на нейното лице. С него той провокира младото момиче да открие нов смисъл в живота си и да повярва, че по-доброто предстои.

„След 18 много тежки за мен месеца, в които изгубих много свои близки, разбрах, че в света има още добри хора. Това вля в мен нови сили за живот. Повярвах, че си струва да се борим.“ – пише в своя профил във Facebook Елла Йоханесен. След като се прибира у дома тя публикува пост, в който разказва за случката. В него отправя благодарност на непознатия благодетел за проявата на съпричастност и за доброта. Накрая моли своите приятели да споделят историята. И обещава: „Кълна се, че ще запазя и предавам вашия акт на добрина!“

Въпреки, че хиляди потребители на социалната мрежа копират и разпространяват нейния пост, а медиите дават допълнителна гласност на случката, тайнственият благодетел остава неизвестен. Засега! Мнозина вярват, че покрай популяризирането ѝ рано или късно той ще бъде разкрит.

По-важното обаче е друго. И то е скрито в заглавието на българския филм „Светът е голям и спасение дебне от всякъде“. Това трябва да си припомним често и да се стараем да бъдем истински хора!

Ивайло ПАШОВ



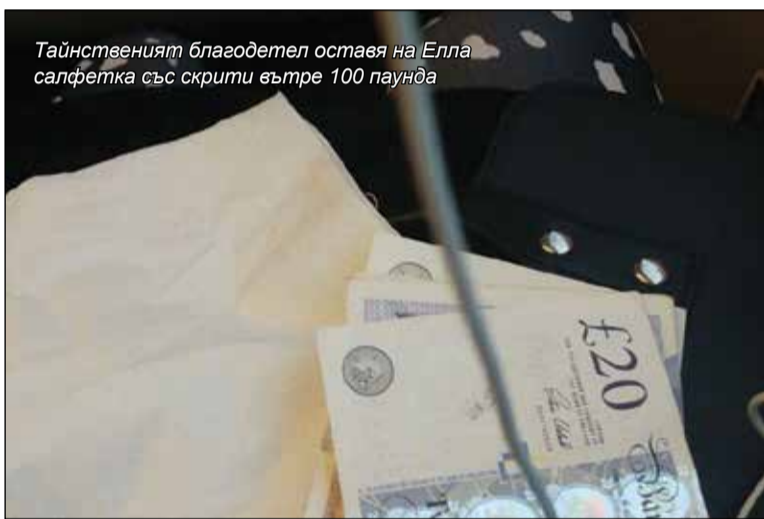
Непознатият спътник на момичето се трогва от трудностите, които то споделя на майка си по телефона



Постът на Елла във Facebook с разказа за случилото се и благодарността ѝ е споделен от десетки хиляди потребители



Младата британка обеща да не забравя стореното ѝ добро и да го предава на другите хора



Тайнственият благодетел оставя на Елла салфетка със скрити вътре 100 паунда



Елла Йоханесен се дипломира успешно в университета Leeds Beckett, който е сред 5-те най-популярни в Обединеното кралство

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

Share
Kindness