

Зелени решения

**ЖЕЛЕЗНИЦА ОПИТОМИ
ЕНЕРГИЯТА НА ВЯТЪРА** **на стр. 3**

Посоки

**НЕ САМО МИНАЛО,
НО НАСТОЯЩЕ И БЪДЕЩЕ** **на стр. 4**

ПРОФЕСИОНАЛНИ ПАРТНЬОРСКИ ОТНОШЕНИЯ В СИСТЕМАТА



**Поиска министър Христо Алексиев и повечето участници
в кръглата маса за кризата в железницата**

Железопътният транспорт е основен елемент от националната транспортна система и развитието му в посока интеграция в европейските структури оказва съществено влияние върху цялата икономика на България, заяви служебният министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията Христо Алексиев още при откриването на кръглата маса на тема „Предизвикателствата пред българските железници за изход от кризата“. Организирана в Синдикалния дом на транспортния работник от Форум за балкански транспорт и инфраструктура, Движението за европейско развитие на българските железници, НТС по транспорта, Синдиката на железничарите в България - КНСБ и Синдиката на транспортните работници – КТ „Подкрепа“, целта ѝ бе да се чуят различни гледни точки и експертни мнения, в търсене на най-доброто решение за натрупаните проблеми на железопътната система у нас.

Независимо от потенциала си и двете компании – „Холдинг БДЖ“ ЕАД и НКЖИ са изправени пред куп нерешени въпроси, които не търпят отлагане, беше категоричен министърът.

Според него, една от най-болезнените теми през последните месеци са били пътническите превози. Техният силно изразен социален характер е привлякъл чувствителният поглед на обществеността. Честите закъснения са довели до 70 процента нарушаване на графика за движение. „Само за две седмици обаче изпълнението му се подобри с 20 на сто. В момента редовно се движат около 90 процента от пътническите композиции, което е заслуга на настоящия мениджмънт на превозвача“, обобщи Христо Алексиев. И подчерта, че до положителния резултат се е стигнало без никакъв допълнителен финансов ресурс, а само чрез подобрене на управлението и организацията на целия превозен процес. В този контекст обърна внимание, че на страната е нужен конкурентен железопътен транспорт.

Няколко са елементите, за да бъде постигнат той. На първо място е повишаване надеждността на услугата. Необходимо е и да се постигне равнопоставеност в цените на товарните превози, които се движат по пътната и железопътната инфраструктура като се предприемат мерки за оптимизирането им, когато транспортираното е с жп композиции. Но за да се повиши качеството на жп услугата е необходимо активно взаимодействие с другите видове транспорт, което може да се постигне само чрез разширяване на интермодалността, заяви министър Алексиев пред експертите, участващи в кръглата маса. Основен момент в предстоящите мерки е и подобряване на процедурите на граничните преходи, където товарните композиции продължават да правят удължени престои. Една решителна крачка в преодоляването им би стимулирала транзитните потоци през страната. Но не трябва да бъде подценявано и устойчивото държавно финансиране, с ясна рамка, най-малко за пет години напред.

За да се гарантира надеждността на услугата и в товарните, и в пътническите превози задължително условие е двете железопътни компании – БДЖ и НКЖИ да намират общ език и поддържат добри партньорски отношения. Върху този проблем акцентира не само Христо Алексиев, а най-вече проф. Йордан Мирчев в презентацията, която направи на кръглата маса. Според него от дълго време железницата е предпочитала да бъде дистанцирана от обществеността. „Но тя не е на нито една от двете компании“, заключи той. По думите му този необясним начин на комуникация е довел до разкъсването на едни дълготрайно установени професионални връзки, изпитани от времето и от историята. „Така че възстановяването на координацията по отношение на влаковата работа и предлагането на услугата на клиентите не търпи и ден отлагане“, беше категоричен Мирчев. Във връзка с това, като председател на Движението за европейско развитие на българските железници, той защити

На стр. 5

„КЪРТИЦАТА“ ВЛЕЗЕ В ТРЕТИЯ ЛЪЧ НА МЕТРОТО



Тунелопробивната машина, която ще работи по изграждането на 7-километровия трети лъч на столичното метро вече е в София. На тържествена церемония на 27 февруари тя беше пусната в експлоатация в присъствието на германския посланик у нас Детлеф Лингеман, кмета Йорданка Фандъкова, на зам.-министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Любомир Хаджийски, изпълнителният директор на „Метрополитен“ ЕАД инж. Стоян Братоев, както и на други официални гости и представители на строителите и на местната общественост.

Подписани са всички договори с изпълнителите за изграждане на първия етап от третия метродиаметър, заяви зам.-министър Хаджийски по време на церемонията. Той посочи, че това е най-сложният участък от метрото, който преминава през централната градска част и достига до квартал Овча купел. По думите му, още от първия програмен период, ОП „Транспорт“ участва финансово в изграждането с повече от 1 млрд. лв. и това са едни от най-успешно инвестираните средства, с бързи и качествени резултати, видими за всички софиянци и гости на града. И през настоящия програмен период на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ са осигурени допълнително 685 млн. лв. Любомир Хаджийски посочи, че с подобни проекти доказваме, че сме част от модерна Европа, а София е европейска столица с интегриран градски транспорт – бърз, екологичен и удобен във всички части на града. През 2019 г., когато приключи строителството, разстоянието между Овча купел и центъра ще се изминава за 10 минути с подземната железница. Услугите на третия метролъч ще ползват над 130 хиляди души.

Къртицата, наречена „Витоша“, е предназначена за строителството на двупосочни тунели и е произведена в германския завод „Херенкнехт“. От него е излязло на 8 октомври миналата година. Машината, която тежи около 1400 тона е конструирана от множество сегменти като най-тежкия от тях е 160 тона. За да стигне до българското пристанище в Лом е транспортирана на части с кораби по Рейн и по Дунав. Оттам е превозвана с тежкотоварни влекачи до стартовата площадка в Красно село при гараж „Земляне“, където се намира и метродепото. В него е презимувала и отново е сглобена. Предимствата на „Витоша“ са голямата ѝ производителност, строи много по-бързо и няма да се налага разкопаването на целия град.

Между октомври 2016 г. и февруари тази година са произведени 20 процента от частите на тунелната конструкция, наречени тюбинги. Подготвени са и специалните кофражни форми. Проектът за тунелите, които се изграждат по щитов метод (чрез тунелопробивна машина) са изготвени от италиански подизпълнител, информира инж. Братоев.



Гости и строители пожелаха успех и „На добър път“

Сделка

ГРЪЦКАТА TRAINOSE ВЕЧЕ
ИТАЛИАНСКА

Италианската държавна железопътна компания Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A (FS) купи най-големия гръцки жп оператор TrainOSE. Договорът, с който железниците на Италия придобиха 100 процента от акциите на жп монополиста на южната ни съседка бе подписан миналия месец след дълга подготовка. Сделката е на стойност само 45 млн. евро и бе сключена по настояване на кредиторите на Гърция.

Ако не бе приватизиран, водещият пътнически и товарен жп превозвач на Гърция трябваше да върне около 750 млн. евро държавна помощ. Европейската комисия констатира, че TrainOSE години наред е била незаконно субсидирана с евросредства от властите. С тях са покривани задълженията на превозвача към компанията-оператор на гръцката жп инфраструктура (OSE). Чрез продажбата на държавната жп компания обаче се дава възможност за успешно затваряне на досието на неразрешената

помощ от правителството. Затова и Фондът за приватизация на Гърция (HRADF) прие предложението на италианците, които поемат и дълговете.

Всъщност, Гърция се опитваше да продаде TrainOSE още от 2013 г. насам. С идването на власт на радикалната левица (СИРИЗА) обаче процесът по приватизацията беше забавен. До голяма степен това се дължеше и на липсата на сериозен интерес към държавната железница, което принуди и властите в Атина за три пъти да удължават крайния срок за набиране на оферти.

Интерес към сделката проявяваха руските железници „РЖД“ и групата гръцки компании Gek Terpa, но само FS предложила обвързваща оферта. Контрактът премина през одобрението на националната сметна палата на южната ни съседка и в ЕС.

Ferrovie dello Stato Italiane е третата по големина железопътна компания в Европа. Очаква се тя да прехвърли част от своето ноу-

хау и опит на гръцкия оператор. От управата й разглеждат придобиването му като възможност за развитие на двете жп дружества. Сделката се вписва в стратегията на FS, предвиждаща четворно увеличаване на доходите на дружеството от търговска дейност извън пределите на Италия (до 4 млрд. евро през 2026 г.)

TrainOSE има добри перспективи за повишаване на резултатите от дейността. През последните години компанията отчита позитивна тенденция на развитие. С много малък персонал (около 670 служители) тя оперира по вътрешни и международни маршрути и ежегодно превозва повече от 16 млн. пътници, както и хиляди тонове товари. Превозите се извършват с около 1100 единици собствен и арендован подвижен състав, с който ежедневно се формират по 300 жп състава. Годишните приходи на дружеството са от порядъка на 130 млн. евро, а чистата печалба засега е в рамките на около 2 до 3 млн. евро.

Производство

200 ТОВАРНИ ЛОКОМОТИВА VECTRON НА
СИМЕНС ЗА АВСТРИЯ

Германския концерн Siemens спечели конкурс за доставка на нови товарни локомотиви на държавни железници на Австрия (ÖBB). Рамковият договор, сключен между двете компании, предвижда на австрийския жп монополист да бъдат предадени до 200 модерни електролокомотива тип Vectron.

100 от тях е предвидено да се захранват от ел. мрежа с променлив ток. Други 50 ще имат идентично ел. задвижване, но оборудвани и с допълнителен

дизелов двигател, чиято обща мощност е 180 kW. Предвидени са и 50 мултисистемни, шестосови, снабдени със значително по-мощни двигатели (500 kW).

Засега ÖBB са направили твърда поръчка за 30 мултисистемни електролокомотива. Те ще се произведат в жп завода на Siemens в Мюнхен. Първите единици от серията трябва да бъдат предадени на австрийските железници през лятото на 2018 г.

Оператор на новите Vectron ще

е групата Rail Cargo – подразделението на ÖBB за товарни превози. Очаква се електролокомотивите да работят с товарните влакове по международните маршрути между Австрия, Чехия, Хърватия, Германия, Унгария, Италия, Полша, Словакия и Словения. Те трябва да са адаптирани за работа с приетите в изброените страни системи за сигнализация и с европейската система за управление на жп движението ETCS. Максималната им скорост е 160 км/ч.

Иновации

Британци ще заменят билетите с
Hi-tech технологии

Инженери на британската железопътна компания Chiltern Railways разработват технология, която може да доведе до отпадане на хартиените билети. От операторът представи концепция, позволяваща заплащането на влаковите пътувания да става с помощта на биометричен маркер (пръстов отпечатък) или чрез сканиране на ретината.

Очаква се, че Hi-tech иновациите ще направят излишни хартиените билети, които хората често забравят у дома. От Chiltern Railways вярват, че те ще улеснят значително и самия контрол върху пътниците в пиковите часове, което ще намали и времето за качване в жп съставите.

Британският жп оператор планира да започне тестове на новата технология в средата на годината. Тогава ще бъдат изнесени и повече подробности за нея.



Инвестиция

Още китайски мотриси за
метрото в Бостън

Транспортните власти на американския щат Масачузетс (MBTA) поръчаха 120 моторни и прицепни вагони на компанията CRRC MA (дъщерно предприятие на китайския жп концерн CRRC) за метрополитена на Бостън. Контрактът е на стойност 280 млн. долара и предвижда опция за доставка на още 14 вагона.

Това е втора покупка на китайски мотриси за бостънската подземна железница. През 2014 г. MBTA придоби от жп производителя CNR Changchun Railway Vehicles (днес в състава на CRRC) 284 моторни и прицепни вагони. С тях бе изцяло подменен остарелия подвижен състав от сериите Bombardier 1500 и 1600 (производство 1969 - 1970 г.), който обслужваше „Червената“ и „Оранжевата“ линии на градското метро.



От MBTA планираха да инвестират и в основен ремонт и модернизация на 85 вагона серията Bombardier 1800 (доставени 1993–1994 г.). Но идеята бе преразгледана и се реши да се върви към стандартизиране на жп парка на метрополитена чрез покупка на още китайски мотриси. Това ще позволи да се увеличат неговите превозни възможности до 30 000 пътници на час и да се намали интервала на движение на мотрисите от 4,5 на 3 минути. Уеднаквяването на жп състава ще помогне и за по-лесното му и евтино обслужване и поддръжка в рамките на неговия жизнен цикъл.

Новите вагони ще бъдат сглобявани с китайски компоненти в Спрингфилд. В момента там, компанията CRRC MA, изгражда свой завод с обща площ 13 900 кв. м. Завършването му е планирано за септември т. г., а началото на производството – за април 2018 г. Последният от 120-те вагона трябва да се достави през 2023 г.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ЖЕЛЕЗНИЦА ОПИТОМИ ЕНЕРГИЯТА НА ВЯТЪРА



От началото на годината всички електрически влакове на холандските железници пътуват изцяло благодарение на вятърната енергия

От началото на годината всички електрически композиции на холандските държавни железници NS (Nederlandse Spoorwegen) вече се задвижат от енергия, произвеждана от ветрогенератори. По този начин те станаха първият железопътен превозвач в света, чийто електрички работят 100 процента с ток, добиван по този начин.

Иновационното постижение е резултат от съвместен проект с холандската енергийна компания Епесо. През 2015 г. NS сключи 10-годишен договор с енергийния доставчик за използване на възобновяеми източници на енергия. Целта на сътрудничеството бе националните железници да станат по-екологични, като намалят вредните емисии, които техните жп състави изхвърлят в атмосферата.



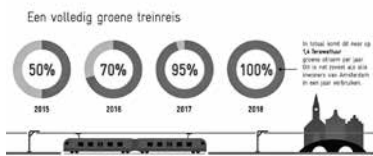
Въглеродните емисии на холандските електрички предсрочно бяха сведени още през 2017 г. до 0 грама на пътник за километър

Планът предвиждаше до 2018 г. поетапен преход на всички електросъстави към цялостно захранване от екологично чисти възобновяеми източници на енергия. Проектът за пълна промяна обаче бе завършен предсрочно – с година по-рано.

През 2016 г. 75 на сто от електрическите състави на NS вече бяха преминали на вятърната енергия. В началото на тази година пък всички електросъстави на холандския жп монополист вече се задвижваха чрез нея.

Бързият преход към възобновяемата зелена енергия стана възможен благодарение на увеличаването на вятърните паркове на територията на цялата страна и в офшорните зони край бреговете ѝ. Партньорското споразумение с NS позволи на енергийната компания Епесо смело да инвестира сериозни суми в развитието на площадките си с вятърни турбини. Активното строителство на нови вятърни електростанции се осъществи както в Холандия, така и в съседна Белгия и в страните от Скандинавието (основно във Финландия). Тези хиляди ветрогенератори бяха свързани в обща енергийна мрежа. Чрез нея енергийният оператор има възможност винаги да задоволява нуждите на NS от ток чрез вятърната енергия.

„Ако холандските железници получават цялата необходима ел.енергия на годишна база само от ветрогенераторите, позиционирани в страната, това ще намали достъпа и ще увеличи цената на енергията за всички останали ползватели – коментира Мишел Керкхоф, мениджър в Епесо. – Ето защо половината от нужното им потребление се осигурява от множеството нови вятърни централи в Белгия и на Скандинавския полуостров,



По план прехода на електросъставите на NS към цялостно захранване от вятърната енергия трябваше да завърши догодина

които са специално построени за целите на проекта ни с NS”. Епесо гарантира тази възможност чрез издаване на „гаранции за използване“ – сертификати, позволяващи изкупуване на възобновяема енергия от държавите, които имат излишък от нея.”

Засега холандците не могат да минат без ползване на донорски зелен ток. Страната все още няма възможност да покрива сама всичките си потребности от електричество чрез вятърните турбини. В момента те генерират 7,4 милиарда kWh, докато вътрешните енергийни потребности надхвърлят 12,5-13 млрд. kWh. Но в перспектива ситуацията ще се променя.

На този фон електриците на холандския жп превозвач изразходват годишно 1.2 млрд. kWh електроенергия. Това се равнява на енергията, необходима за същия период, на всички домакинства в Амстердам.

Работата на един ветрогенератор в продължение на час е способна да обезпечи движението на една електричка за разстояние от около 193 км, поясняват от Епесо и Nederlandse Spoorwegen. За денонощие няколкото хиляди електрически състави на холандската национална железница (тя има и дизелови) превозват около 600 000 пътници. При всяко от техните пътувания реално вече не се отделят никакви вредни въглеродни емисии.

Револуционният еко проект на холандските железници води до спестяване на огромни количества вредни вещества. При това той е осъществен изцяло за сметка на държавната жп компания, без потребителите на услу-

гите на NS да плащат по-високи цени. Тарифите за пътническите превози не са повишавани.

В допълнение на настоящата си екологична политика в нидерландския жп превозвач отдавна са си поставили за цел да намаляват консумацията на енергия с 2 процента на година. Това се осъществява чрез въвеждането на все по-модерни и енергоефективни решения, като по-икономично осветление, системи за регенериране на спирачната енергия, закупуване на по-модерен подвижен състав и т.н. В резултат на усилията, които компанията полага от средата на миналото десетилетие, енергийното ѝ потребление вече е спаднало с 30 процента спрямо показателите от 2005 г.

NS е първата голяма железопътна компания, която използва единствено енергия от вятъра за задвижване на своя електрически подвижен състав. Нейният модел на преход към екологично чист транспорт има безспорни достойнства и може да служи като пример за подражание. Успехът на партньорството между жп монополиста и енергодоставчика Епесо може да се превърне във вдъхновение и за други железопътни превозвачи по света, които също желаят да преминат изцяло към зелена енергия.

В същото време инициативата е и знак към властите на останалите държави с развит жп транспорт, че те трябва да ускорят политиките си за преминаване към възобновяеми източници. Борбата с климатичните промени и бъдещето на човечеството го изискват.

Ивайло ПАШОВ



Хиляди вятърни електростанции на сушата и по крайбрежието на Холандия, Белгия и Скандинавието осигуряват „зелен“ ток за електриците на NS



„Зелените“ електрички на NS превозват на денонощие около 600 000 пътници



Вагоните на много електрички на NS бяха брендираны с екологични мотиви



NS е първата голяма жп компания, използваща само енергия от вятъра за задвижване на своите електрически състави

НЕ САМО МИНАЛО, НО НАСТОЯЩЕ И БЪДЕЩЕ

Студентът Кристиан Ваклинов потърси съдействието на министър Алексиев за музей на теснолинейката

Теснолинейната железница остава не само уникално, но и едно от най-красивите железопътни направления на Балканите. Дълга общо около 124 километра, от Септември до Велинград, линията следва живописното дефиле на Чепинска река, свързвайки Родопите, Рила и Пирин с Горнотракийската низина. На 1267 м надморска височина се намира и най-високата гара на Балканския полуостров – Аврамово, а едноименната седловина е своеобразната разделителна линия между Рила и Родопите. После теснолинейката, както местните я наричат, продължава по поречието на Места, за да стигне до последната гара Добринище в подножието на Пирин. Нестандартната линия, единствената останала у нас с междурелсие 760 мм (след закриването на другите две между Пазарджик - Варвара и Червен Бряг – Оряхово), си остава единствен свързващ обществен транспорт между малките населени места като Якоруда, Белица, Варвара, Добринище и още редица села, разположени в Разложката кот-

ловина, както и по чепинското поречие.

Независимо, че композициите не могат да развият по-висока скорост от 40 км в час това не смущава местните пътници, които редовно ползват услугите им за придвижване до работните си места или за комуникация с централните части на страната, казва Кристиан Ваклинов. Младецът, който е роден в Пазарджик, в момента е студент последна година в УНСС и не само е сред най-големите привърженици на теснолинейката, но и един от активните й радетели благодарение, на които тя продължава да съществува. Когато преди шест – седем години почти е сигурно закриването на линията, поради нерентабилност, Кристиан все още е ученик в последните класове на гимназията в София с преподаване на испански език. В една от зимните ваканции негови съученици му гостуват в родния му град. Тогава Кристиан предлага да им покаже красивата природа, през която преминава теснолинейката Септември – Велинград – Добринище. „До този

момент някои от приятелите ми дори не знаеха, че тя съществува и с нея може да се пътува до Банско и до Добринище“, казва сега младежът. Но след като се качват в нетрадиционния влак веднага се влюбват в него. Още в началото не само атмосферата в него, но и неописуемата природа отвън им прави толкова силно впечатление, че вместо до Велинград удължават билетите си до крайната гара в Добринище. „След това започнахме редовно, през два – три месеца да си правим екскурзии, често пъти дори без преспиване, просто отивахме и се връщаме за един ден. На всички много им харесваше, само и само отново да се докоснат до необикновената красота, която предлага едно такова пътуване“, разказва Кристиан Ваклинов. И добавя, че когато в последния клас на испанската гимназия е трябвало да подготви реферат по свободно избрана от него обществено значима тема, той предпочита да пише за развитието и съдбата на теснопътната железница Септември – Велинград – Добринище.

Подчертава това защото, когато през 2011 г. от разписанието й най-напред отпада вечерният влак, младежът заедно със свои съмишленици-връстници започват кореспонденция с БДЖ и ИАЖА за запазването на графика за движение. В нея те обръщат внимание, че десетки хора остават без удобен обществен безалтернативен транспорт. По думите на Кристиан първият отговор получават през есента на 2012 г. Той обаче не само не ги удовлетворява, но им създава усещането, че по това време отношението към железницата е като към купчина скрап. Това още повече амбицира младите хора, вече в детайли запознати с проблема, което им дава основание и за конкретни предложения и идеи. Всички са насочени към усъвършенстване на разписанието и подобряване комфорта при пътуване. Аргументите на Кристиан се базират на конкретни данни, свързани с интензивността в най-натоварените часове, за които той, заедно със свой съученик са правили продължителни наблюдения. Дори посочват като пример отсечката Добринище – Якоруда, от където идва основният поток пътници, защото за част от околните села не съществува алтернативен транспорт. Също обръщат внимание на отговорните фактори, че докато влакът е бил спрял, поради невъзможност да се прибират по домовете си, на много хора се е налагало да приспиват по гарите в Банско или Разлог. Пак в тази продължителна полемика с администрацията момчетата инициират подписка за съхраняване на теснолинейката. За около месец събират 11 300 подписа и още 2 000 вземат собственоръчно. В кореспонденцията си подчертават и значителния, все още неизползван туристически и атракционен потенциал на линията Септември – Добрини-



Гара Цепина - преди и сега



ще. Междувременно предлагат и конструктивно подобрение за по-функционалното отваряне на прозорците на вагоните, което е прието. Според Кристиан Ваклинов добрата новина идва с новото разписание през 2015 г. когато движението на влаковете е напълно възстановено и през делничните, и през празнични дни.

Още преди регистрирането на сдружението с идеална цел, Кристиан заедно с приятелите си организира масови прояви и чествания, свързани с историята на теснолинейката. Така на 5 декември 2015 г. тържествено е отбелязана 70-годишнината от откриването й. След това през 2016 г. не е пропуснат и националният празник 3 март. Тогава над 250 човека пътуват по направлението за отбелязването му. Намерението е и тази година той да бъде подobaващо отбелязван като към него предварителен интерес са заявили над 150 – 160 души.

Преди известно време се появява и идеята за възстановяването на спирка Цепина, която закрита през 2002 г. като гара, е започнала постепенно да се руши. Желанието на младите хора е освен тя да бъде запазена да я превърнат в музей, където да се съхраняват снимки и вещи, свързани с развитието на линията. За 15 седмици, със собствен труд и средства, те успяват да я възвърнат към живот, а сградата напълно да възстановят. По думите на Кристиан са вложили няколко хиляди лева за материали. Намерили са също спонсори - различни фирми, които са готови

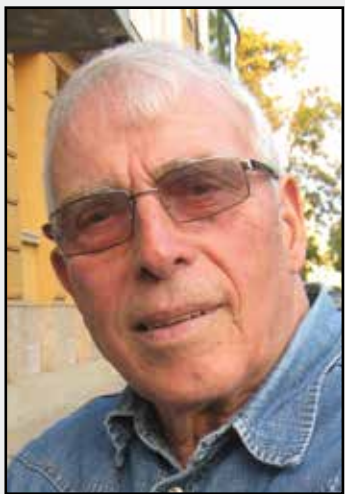
да отделят средства за създаването на музея, но с ясен статут за стопанисването му, легитимирани със съответния документ.

Затова преди две седмици Кристиан Ваклинов потърси съдействието на служебния министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията Христо Алексиев. Той не само прие идеята много положително, но и я одобри веднага възлагайки на НК „Железопътна инфраструктура“ да търси варианти за осъществяването й. Единият е за съвместно управление, а другият е Цепина да се предостави за стопанисване на сдружението с идеална цел.

Надеждата на Кристиан, че това скоро ще се случи е голяма. С него разговаряме на Централна гара София след края на лекциите му, когато обикновено за уикенда той се прибира в Пазарджик. Не скрива радостта си, че покрай осъществяване на доброволческата дейност е успял да срещне много добри и ентузиастични хора, които ясно разбират, че ако сами не опазваме историята си няма кой друг да го направи. А докато очаква окончателното решение на институциите ще продължава заедно с приятелите си редовно да пътуват до спирка Цепина, за да поливат градинките и да я пазят. Намерението в бъдеще е, вече като музей, да провокират към нея любопитството на все повече посетители, които преминавайки с личните си автомобили по сравнително близкото шосе все по-често да се отбиват, за да го видят.

In memoriam

Неочаквано се сбогувахме с Христо Тричков



Приживе те наричахме Ицо Пупата, последният машинист на последния курс на теснолинейката от и до Рилския манастир.

Ицо, приятелю, ти беше моят герой от романите на Джек Лондон и Хемингуей. Ти беше живият машинист за мен. Слушах те с ококорени очи на дете, което е срещнало своя идол, за когото е чело и мечтало насън.

Ти беше републикански шампион по бокс от „Локомотив“ – София през далечните 50 години на XX в. Ти помагаше с усмивката си на всички хора, които имаха нужда. Подаряваше всичко, от което човек се нуждае. Само ти беше способен да оставиш малкото влакче да пие вода на гара Бареково на път за манастира и в следващия миг да съблечеш железничарския си гащеризон, да останеш по къси гащи и по пенъпеневския си потник да

се качиш на мотора „Ява“ на твоя приятел, отправяйки към моста на Рилска река. После да направиш кръгчето на безгрижието, за да усетиш вятъра не само на локомотивчето, а и онзи вятър, който те правеше щастлив и свободен. И когато си на върха на твоя неотразим облак да се появят милиционерите – „катаджии“, създавайки отново проблем за свободния ти дух. Тогава ти обясняваше: „Хора, аз съм машинист. Пуснете ме да си подкарам машинката, чакай ме пътници, чакай ме старшията на влакчето!“ Ти потегляше към манастира с акт за опитите ти да летиш свободен, но щастлив, защото бе рядко явление в онези години.

Ти обичаше всички. Когато говореше на изложбите по повод 100-годишнината на Рилската железница казваше: „Аз се възродих чрез спомените си за нея и отново съм жив“. И продължаваше със своя простицък глас: „Обичам ви, хора!“

Ти наистина оставах жив не само за мен. Но и за публиката в залата на Софийския държавен архив, където твоите колеги от локомотивното депо в Дупница те аплодираха спонтанно и бурно, както някога са приветствали великия Карузо. Затова бях и съм горд със своя герой, ти си такъв за всички ни. Тръгна си отук, от толкова обичаната земя със своя щастлив влак във вечното пътуване...

Един ден и ние ще се качим в твоя влак!

Методи Панайотов

ПРОФЕСИОНАЛНИ ПАРТНЬОРСКИ ОТНОШЕНИЯ В СИСТЕМАТА

От стр. 1

тезата за интегриран модел на управление. В най-общи линии означава създаването на съвет, който ще е работещ орган към министъра на транспорта. В него ще бъдат представени ръководните органи на БДЖ, НКЖИ, ДП „Транспортно строителство и възстановяване“, ИА „Железопътна администрация“, Асоциацията на частните превозвачи и граждански сдружения. Такъв модел обаче в никакъв случай не означава обединяване в едно на оператор и инфраструктура, които по всички европейски правила ще продължават да функционират като две напълно самостоятелни стопански и търговски единици. По-скоро става въпрос за постигането на технологично единство, уточни Йордан Мирчев. Той не пропусна да засегне още една гореща тема – отливът на всякакъв вид кадри от железницата ни. Обръщайки се към присъстващите на кръглата маса преподаватели от ВТУ „Тодор Каблешков“ акцентира върху глада, който жп системата все по-осезателно изпитва от управленчески персонал на различни нива. Но затова е необходима и специална подготовка, към която би трябвало да погледнат сериозно специализираните у вас висши учебни заведения.

Такава теза подкрепи и министър Христо Алексиев като задължителен елемент за постигането на конкурентен жп транспорт. Констатирайки, че без подготвен човешки потенциал никаква реформа не би могла да се изпълни, той отново насочи вниманието на аудиторията към необходимостта от координирани действия в железниците. Като един от характерните проблеми, които ще се решават на експертно ниво, посочи прекъсването на движението при ремонт и строителство, чийто резултат често

е загуба на клиенти. Очерта и необходимите предстоящи мерки. Една от належащите е избор на технологии, които гарантират извършването на строителни работи с минимално негативен ефект върху инфраструктурата и превозвачите. Това обаче предполага по-ефективно планиране на ремонтните и строителни работи и активно партньорство с операторите. Дискутира се и въпросът как да се постигне равнопоставеност в цените на товарните превози, транспортирани по шосе и с железница като министър Алексиев даде примери (фиг. 1 и 2).

Изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Георги Друмев също не премълча натрупалите се през годините причини, които са допринесли за тежкото състояние на превозвача. Независимо, че през последните години всички ръководства са се мъчили да стопаят големия дълг и то предимно със собствени средства и сили, напрежението особено в пътническите превози е нараснало, обобщил той. И отбеляза, че държавата е направила два неуспешни опита в тази насока, един от които е приватизацията на дружеството за товарни превози. „Независимо обаче от усложнената ситуация това не е повод за извинение да не се изпълняват основните транспортни задължения“, коментира Георги Друмев. И обясни, че в краткосрочен план вече са използвани резервите на холдинга. Резултатът през последните две седмици е намаляването на закъсненията в началните гари от 72 на 25, а в крайните - от 128 на 60, което положително е повлияло на целия превозен процес. Потърсени са всички вътрешни ресурси, но решението е временно, ако не се направят инвестиции най-вече, за да започне реновиране на



локомотивите, обърна внимание Друмев. Предвидени са и капитални ремонти, но за тях е необходимо технологично време, за да се проведат нужните процедури и се спази законът за обществените поръчки.

Георги Друмев сподели още един смущаващ факт, от който не скри неудобството си. От всички информационни табла не работели 39, а само 35 са били изправни. Според него принципно обратната връзка с пътника е прекъсната, а възстановяването й не изисквало много пари. Засегна и реформите в товарните превози, които винаги са били пречупвани през призмата и интереса на кредиторите. Една от причините за спада там е дошъл от либерализацията на пазара. По обективни причини БДЖ са се включили чак през 2011 г. Така че когато дружеството е започнало да работи на пазарен принцип голяма част от нишите вече са били заети от лицензирани честни оператори. Посочи и положителната тенденция, която вече се наблюдава във взаимоотношенията с НКЖИ. След проведената среща е получено

пълно съдействие и значително синхронизиране на съвместните експлоатационни дейности.

Същата готовност за добра дългосрочна съвместна работа декларира и генералният директор на НКЖИ Красимир Папукчийски. Той изнесе и някои не твърде оптимистични цифри, които говорят за състоянието на инфраструктурата. От 6 700 км., влаковете могат да развият проектната скорост на не повече от 2 000 км., което не създава оптимални условия за превозвачите. Краткосрочната програма на компанията сега акцентира върху подобряване на инфраструктурата около гарите и в участъците с постигнати по-високи приходи. Не толкова успешна финансово се е оказала и 2016 г. с приходи от такси едва 57 млн. лв. Необходимо е и увеличение на капиталовите вложения, за да се използват нови технологии и по-рентабилна техника. В момента се работи с машини на около 25 години, добави Красимир Папукчийски. Подготвя се и система за управление на влаковете, включваща изграждането на контролни точки по жп

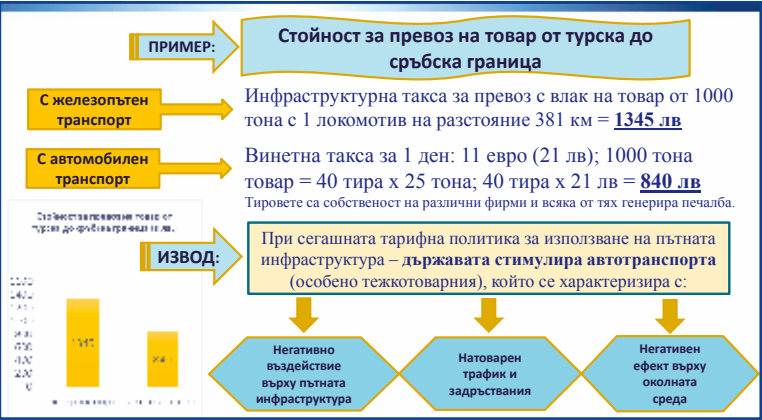
линиите, която ще даде по-точна представа за натоварването на премиващите композиции.

Пред журналисти министър Христо Алексиев заяви, че рефинансиране на заемите на БДЖ е задължително. По думите му вече е започнала подготовка за преговори, като разговори ще се водят и с български, и с чужди финансови институции. Обсъжда се и идеята Световната банка да стане консултант на транспортното министерство в преструктурирането на дълговете на БДЖ. Вече е проведена една среща между транспортния министър и постоянния представител на банката у нас. Недопустимо висока е и наказателната лихва от 8 процента, която носи големи загуби. „Не може да има железница без помощта на държавата, но само наливане на средства без ясни мерки и измерими резултати не е разумно“, коментира още Алексиев. Той допълни, че за да се случи реформата, мерките трябва да са устойчиви, защото за осъществяването им са нужни не само няколко месеца, а години.

Страниците подготви
Мая Димитрова



Фиг. 1.



Фиг. 2.

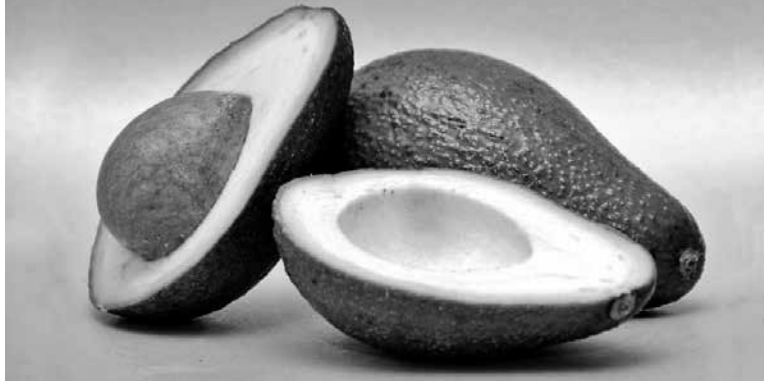


АВОКАДОТО – ПЛОД, ЗЕЛЕНЧУК И ЯДКА - ВСИЧКО В ЕДНО!

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 бърбечна 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 една от най-любимите храни на милиони хора по света. В Колумбия и Еквадор го готвят на супа, в Бразилия го добавят към сладоледа, мексиканците го използват за заместител на маслото, корейците го смесват с мляко за приготвяне на крем за лице, а в някои 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“



Необходимите продукти:

2 плода от авокадо
3 ч.л. пресен лимонов сок
1 средно голям ситно нарязан домати
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 костилката и намачкайте с вилица. Добавете

ситно нарязания (без кожа и семена) домати, попарения за няколко секунди във вряща вода и ситно нарязан стрък пресен лук, намачканите печени чушки, ситно нарязаните люти чушки, лимоновия сок, олиото, няколко капки табаско, кориандъра и сол. Размесете всичко много добре.

Сосът може да се съхранява в хладилник, покрит плътно с кухненско фолио.

Това е рецепта от мексиканската кухня, която принципно се топи с царевична тортила, и царевични питки, но в случая може да ги замените с препечен хляб.

Супа от тиквички и авокадо

Необходимите продукти:

2 пасирани авокадо
2 ч. ч. нарязани на тънки ленти тиквички
1 глава лук
4 дребно нарязани стръка зелен лук
2 фино нарязани скилидки чесън
1/8 ч. л. индийско орехче
1/4 ч. л. черен пипер
1 с. л. копър
1/2 с. л. олио
1 с. л. „Пикантина“
сол

Начин на приготвяне:

В тенджерата с капак подгрейте в 4 чаши вода лука, чесъна, зеления лук, индийското орехче, солта и черния пипер. Когато водата заври, намалете огъня и оставете да ври още 15 мин., като разбърквате от време на време. Прибавете тиквичките и олиото. След 20 мин. добавете авокадото, копъра и „Пикантината“.

Сервирайте супата гореща.



МАРТЕНИЦАТА



В народните представи пролетта идва с пристигането на Баба Марта. Знакът на месец март е мартеницата – символ на пробуждането и плодородието.

Закичването с мартенската връв е един от най-старите ритуали в българския етносен обичай. Корените на мартеницата датират още от магическите ритуали на прабългарите за пробуждане на пролетните природни сили. Мартеницата е своеобразен амулет срещу злите сили. Счита се, че тя пази човека от уроки и болести.

Традиционната мартеница е била плетена от два основни цвята – червен и бял. Според народните поверия червеният цвят е способен да предпазва от болести. А белият цвят е символ на дълголетието.

Първите мартеници, предназначени за окичване на хората и на добитъка, са били изработвани само от червен конец и са играели ролята на амулети. По-късно към червения конец започва да се усуква и бял. Бабата, която правела мартеницата я „наричала“ за здраве, късмет и защита от зли сили. Именно това „наричане“ (баене) било същността на мартеницата и то я превръщало в мощен магически талисман, кодиран за определена цел. Към червения и белия конец са

се прибавяли сребърна паричка, синьо мънисто и скилидка чесън против болести и уроки.

Мартениците се свалят тогава, когато се види пролетна птица, лястовица, щъркел или цъфнало плодно дръвче. Някои я завързват сред цветовете на дървото, за да са здрави; а други – хвърлят мартеницата си в реката, за да им върви по вода и всичко лошо да изтече.

Днес при изработката на мартениците се проявява народното чувство за красота и оригиналност. Направени от вълнени, памучни или копринени конци, мартениците са във вид на парички, топчета, пискюли, пулчета и гроздчета. А традиционните куклички Пижо и Пенда са уникални и неповторимо български – символ на пожелание за здраве и поздравление по повод настъпването на пролетта.

МАРТЕНСКА УКРАСА ЗА ДОМА

За настроение и в унисон с радостта от настъпващата пролет е добре да украсим дома си. Ето и няколко идеи как да направим това.

Поставете в една голяма ваза няколко клончета от храсти. Потопете ги в топла вода и сложете 1 ч. л. захар, за да се раззеленяват клонките по-дълго. Добавете във вазата и няколко пролетни цветя – фрезии, нарциси. Украсете клонките с мартенички.

За създаване на настроение у децата, можете да украсите и някои от прозорците в дома с мартенички, като ги залепите с безцветен скоч.

Мартенички можете да закичите и по пердетата – това също дава приятно настроение.

За да бъде пълно празничното ви настроение – закичете една по-голяма мартеница на входната врата на дома.



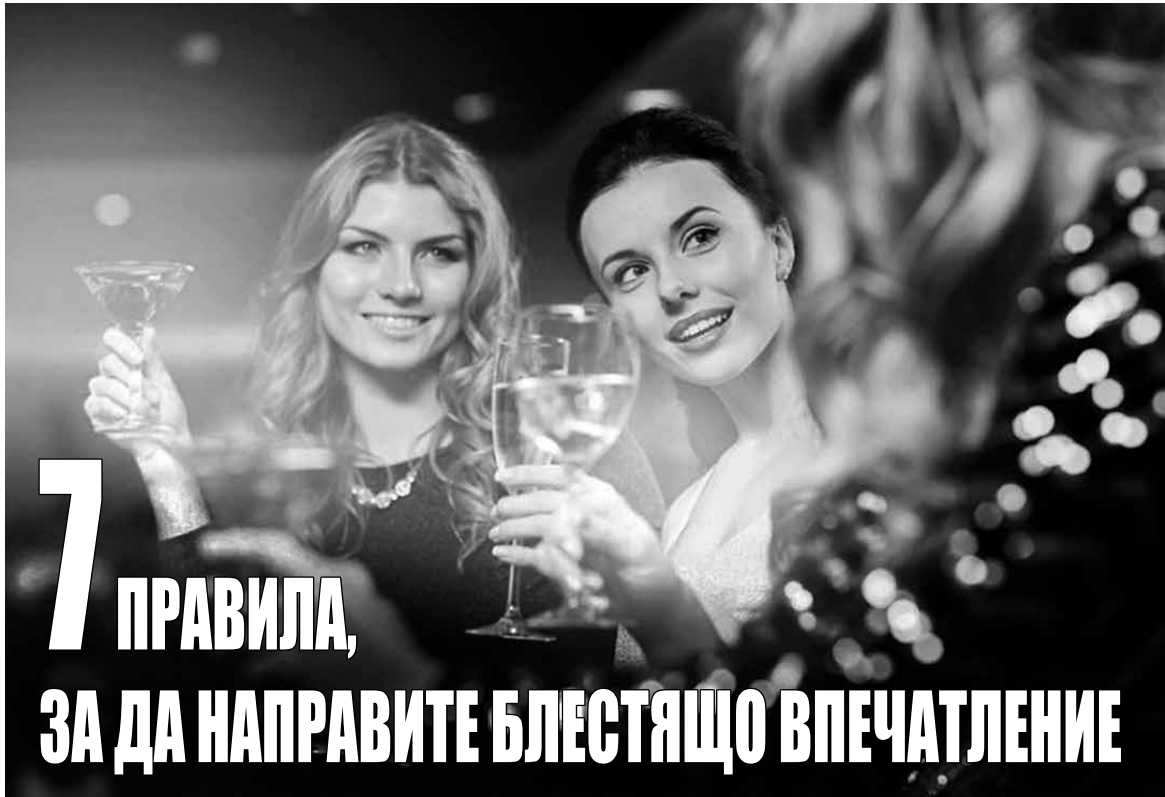
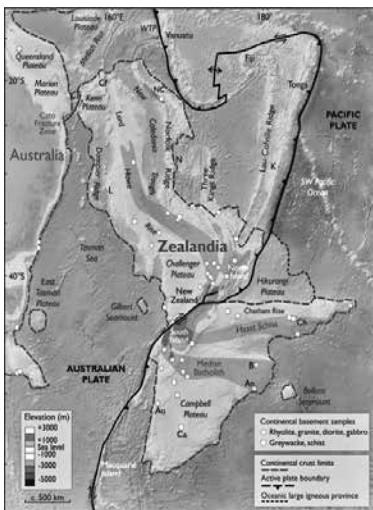
ОТКРИХА НОВ КОНТИНЕНТ С ПЛОЩ ОКОЛО 5 МИЛИОНА КВ.КМ

Група от 11 учени твърдят, че Нова Зеландия и Нова Каледония не са просто верига от острови, а част от една плоча на континентална кора с площ от 4,9 милиона кв. км, отделно от Австралия.

„Това не е внезапно откритие, а постепенно осъзнаване. Преди 10 години нямаше натрупани данни и увереност за твърдението си, за да напишем

тази статия“, споделят учените в сп. Geological Society of America. Новият континент е наречен Зеаландия от откривателите си.

Според учените Зеаландия отговаря на основните принципи, за да бъде определен като самостоятелен континент: земя, която се намира достатъчно високо от дъното на океана и ясно определени граници в околната среда.



Всеки иска да направи добро впечатление. Неизбежно е: ние сме социални същества. Общуването и съдействието са ключови за оцеляването на вида ни. В най-различни житейски ситуации следващите няколко правила могат само да ни бъдат от полза.

1. Намалете нарцисизма в разговора

Разказват ви за новото си жилище и вие веднага се сещате каква трудна битка водихте – и спечелихте – с оня ужасен брокер миналото лято.

Това надговаряне е голяма грешка, твърди Валери Уайт, психолог и бизнес консултант.

„Искушаваме се да споделяме впечатляващи неща за себе си, а това, което винаги трябва да имаме наум, е как караме другия да се чувства. Активно насърчавайте другите да говорят за себе си, и отговаряйте искрено, без да връщате разговора обратно към вас.“

2. Не издавайте безпокойството

„Дори да не сте с бърз ум или добре подковани в някоя област, пак можете да оставите добро впечатление“, казва Уайт. Просто се съсредоточете върху другия човек. Това от своя страна ще снеемe напрежението от вас.

Въпреки това, избягвайте да подлагате новите си познати на разпит. Ако сте изнервени, стремете се да контролирате движението си.

И не забравяйте да говорите бавно – когато сме под напрежение, говорим прекалено бързо.

3. Слънчево настроение

„Бъди себе си“ е вечният съвет, който ще чуете и от психолози, и от всякакви съвременни гурута, когато става дума за добро първо впечатление. Но си струва да потиснете лошото настроение, когато се запознавате с нов човек. Ако за вас това е просто моментно състояние, новите ви познати ще решат, че сте от вечните мрънкачи.

„Налице е ефектът на заразяване“, казва Уайт. „Вашето лошо настроение ще влоши настроението и на другия човек. Опитайте се да започнете ведро, и след това да споделите това, което ви тревожи.“

4. Очите са важни

Ако искате да опознаете някого, нарушете разпространените конвенции в езика на тялото и задръжте погледа му за повече от секунда. Когато за първи път се запознаете с някого, съсредоточете се върху контакта с очите, усмивката и позата, съветва лекторът Никълъс Бутмън.

„Ако забележите цвета на очите му и си кажете наум „страхотно“, вие действително ще се усмихвате и ще излъчвате чудесно настроение.“

5. Създайте синхрон

Напасването на стойката, гласа, думите и жестовите спрямо тези на нов познат е от ключово значение, казва Бутмън,

защото обикновено ни привличат други хора, които са точно като нас.

„Хората реагират, когато говорите с тяхната скорост“, съгласява се Уайт. За да установите хармония моментално, „отразявайте“ киманията и накланянията на главата на новия ви познат.

6. Използвайте комплименти, умерено

„Хората обичат да ги ласкаят“, казва Уайт. „Дори да подозират, че им се подмазват, пак им харесва.“ Но използвайте ласкателството благоразумно – акцентирайте върху постиженията на другия човек. Това работи най-добре, когато човекът е убеден, че не ръсите комплименти наляво и надясно.

7. Поправете лошото впечатление

Пристигате на парти вбесени заради глоба за паркиране. Приветлива гостенка идва да се запознае с вас, но вие грубо я отминавате и се отправяте към напитките. Направили сте лошо впечатление, но можете да го поправите, като покажете, че сте наясно със себе си, казва Уайт. Дръпнете я настрана и кажете, „не бях на себе си преди малко“. Покажете чувство за хумор: „Разбрах, че сте срещнали злия ми близък.“ И позволявайте на другите да поправят впечатлението, което са ви оставили, ако то е било неприятно.

ЛЮБОПИТНИ ФАКТИ ЗА ХРАНАТА

Човек прекарва в хранене 5% от живота си, а рядко се замисля, какво яде и какви са качествата на хранителните продукти. Ето и най-интересните факти, свързани с храните, според abcfact.

1. Фъстъци не са ядки. Те принадлежат към бобовия плод. Освен това, фъстъците влизат в състава на динамита.
2. Най-близкият роднина на бадема е прасковата.
3. Жълдите са се използвали като заместител на кафе по време на Американската гражданска война.
4. Американците изяждат почти 100 акра пица на ден, което е около 350 парчета в секунда.
5. Ябълките, картофите и лука имат еднакъв вкус, ако ги ядете със запушен нос.
6. Семената на ябълките са токсични. В допълнение, ябълки са по-ефикасни за събуждане сутрин от кофеина.
7. Бананът не е плод. Той е вид трева. Съдържа вещества, които могат да повдигнат настроението ви. Миризмата на банан и зелена ябълка, са това, което допринася за загубата на топлина, а не консумацията им.

8. Медът е единственият продукт, който не се разваля.
9. Салатите Макдоналдс съдържат до 60% повече мазнини, отколкото техните бургери.
10. В САЩ 99% от тиквите се продават само за декорация за Хелоуин.
11. Маслодайните семена от магданоз съдържат халюциногенни вещества.
12. Индийското орехче е изключително отровно, ако се инжектира венозно.
13. Ягодите съдържат повече витамин С от портокалите.
14. Изобретателят на вафлите не обичал вафли.
15. Изследвания на молекулярно-генетично ниво показват, че ДНК-то на животните и гъбите е максимално близко. В Орегон е намерена гигантска гъба на повече от 2 400 години и нейния размер от 3.4 кв мили продължава да се увеличава.
16. Курабийките са изобретени през 1916 г. от производителя на юфка в Лос Анджелис.
17. Шафранът се прави от изсушени тичинки на син минзухар и е най-скъпата подправка в света.
18. Оризът е основна храна на повече от половината от населението на света.



ТАКТИЧНИ ЛИ СТЕ?

1. Ако са ви подарили подарък, който не харесвате:

- А) с нищо няма да покажа, че не го харесвам
- Б) няма да мога да скрия разочарованието си
- В) ще кажа направо, че напразно са хвърлени пари

2. Правите ли бележки по адрес на вашата „половинка“:

- А) никога
- Б) старая се да не забелязвам
- В) често моите приказки са повод за скандали

3. Как ще постъпите, ако детето ви има проблеми в училище и изоставя по някой предмет:

- А) спокойно ще се опитам да му помогна
- Б) ще му кажа да учи, а не да играе
- В) ще му се скарам, дори и да съжалявам след това

4. Когато вътрешно не приемате наредданията на прекия ви шеф, казвате ли му го в очите:

- А) не, но се опитвам да му намека елегантно
- Б) понякога
- В) направо казвам какво мисля

Резултати:

Ако преобладават отговорите А – Тактичността е част от вашата същност. Вярвате, че с такт и чар винаги може да се постигне целта.

Ако преобладават отговорите Б – Държите златната среда. Имате чувство за такт и го използвате, когато пожелаете. Умеете да лавирате според случая. Склонни сте и да отстъпите.

Ако преобладават отговорите В – Вие наистина нямате никакво чувство за такт!

РУСНАК ИЗДЪРПА САМ 288-ТОНЕН ЕЛЕКТРОЛОКОМОТИВ

С постижението тежкоатлетът Иван Савкин ще кандидатства за вписване в Книгата за световни рекорди на Гинес

Руският шампион по тежка атлетика и пауърлифтинг от Далечния Изток Иван Савкин постави нов световен рекорд, като успя абсолютно сам да издърпа 288-тонен електролокомотив. Използвайки само възможностите на мускулите си силовият спортист е успял да премести тежката машина на разстояние от 1,10 метра.

Постижението е реализирано на 21 февруари т. г. в железопътното депо на селцето Смоляниново, намиращо се недалеч от Владивосток в Приморския край на Русия. При първия опит спортистът не успява да

отмести грамадния локомотив. При следващия напън обаче преодолява съпротивата на тоновете желязна маса.

По думите на спортиста предизвикателството е било още по-трудно заради студа. „Допълнителната сложност бе предизвикана от смазката срещу замръзване, с която бяха намазани детайлите на локомотива - разказва Савкин. – Ако времето беше по-топло, смазката по колелата нямаше да е толкова гъста и разтеглива и щях веднага да го издърпам.“

Видеото, запечатало епохалното събитие, ще бъде изпратено от тежкоатлета на представители

на Книгата за световни рекорди на Гинес. Надеждите му са, че рекордът ще бъде признат и вписан в нея като ново световно постижение по преместване на тежест.

Предидният рекорд в тази област принадлежи на друг руски силов спортист - Денис Нагибин. През август 2016 г. той успя да издърпа 192-тонен електролокомотив във Волгоград.

32-годишният Иван Савкин вече не веднъж е доказвал, че човешките възможности нямат граници. Досега той е реализирал редица уникални постижения. Теглил е и е премествал редица изключително тежки обекти. Сред тях многотонен автобус, 1000-тонен ферибот, дизелов локомотив, зенитноракетен комплекс „Оса“, 30-тонен военен тега с прицеп, танкове Т-34 и Т-54Б.

Любопитно е, че руснакът вече е успявал да отмести от място и много по-тежки жп състави. През декември 2015 г. издърпва на разстояние 1,60 метра 512-тонна композиция от 6 натоварени с цимент вагони. През март същата година премества с 1,5 метра и 365-тонен състав от 9 празни товарни вагона и посвещава постижението си на годишнината от присъединяването на Крим към Русия.

Тези две постижения обаче не попадат в Книгата за рекордите на Гинес. Представителите на американското издание се отказват да присъстват по време на поставянето им. Същите обаче са записани в „Книгата за рекордите на Русия“, в която фигурират и още много постижения на впечатляващия руски мъжик.

Дано сега спортистът най-сетне получи подобаващо световно признание.

Ивайло ПАШОВ

АБОНАМЕНТ 2017

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 ползване 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:
„Поделение за почивна дейност“ -
ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPR179241064295803
BIC: BPRBGSF
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.



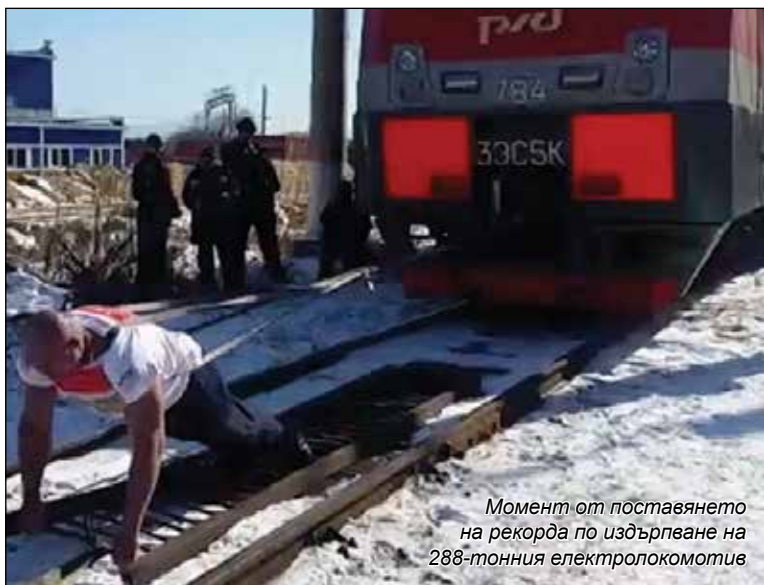
Тежкоатлетът Иван Савкин



Руският силов спортист се е справял с редица тежки обекти



Заради рекордните си постиженията Савкин е любимец на руснаците



Момент от поставянето на рекорда по издърпване на 288-тонния електролокомотив



Руснакът е теглил и много по-тежки жп композиции

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 договоряне
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 договоряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договоряне
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 договоряне