

АКО РАБОТИМ ЗАЕДНО ЩЕ ПОСТИГНЕМ МНОГО ПОВЕЧЕ

Заяви Владимир Владимиров пред делегатите на Седмия конгрес на СЖБ

Ден преди започването на синдикалния форум без промени бяха подписани и от работодателите, и от синдикатите, трите колективни трудови договора, с които се гарантират постигнатите до този момент социални и трудови придобивки на работещите в „Холдинг БДЖ“ ЕАД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД. След като се стигна до единомислие по клаузите, включени в КТД, двете страни си стиснаха ръцете в името на продължаващото и в бъдеще добро сътрудничество, а изпълнителният директор на холдинга Владимир Владимиров не скри благодарността си към синдикалните ръководства от ползотворното партньорство.

По-късно по време на Седмия редовен конгрес на Синдиката на железничарите в България /СЖБ/, който се проведе в салона на бившото кино „Освобождение“, присъстващите подкрепиха позицията на Владимир Владимиров, формулирана в приветственото му слово - само ако мениджмънт и синдикати работят заедно, постигнатото ще бъде със значително по-голям потенциал. Освен управителите на двете дъщерни дружества на превозвача - „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, Димитър Костади-

нов и Любомир Илиев, като гости на конгреса бяха поканени Велик Занчев, председател на Съвета на директорите на холдинга, депутатът и доскорошен председател на парламентарната транспортна комисия Гроздан Караджов, зам.-министър Антон Гинев, президентът на КНСБ Пламен Димитров и вицепрезидентът Пламен Наков, председателят на Федерацията на транспортния синдикат на „Подкрепа“ Илиан Ценов, както и ръководители на други синдикални транспортни и железничарски организации към КНСБ.

Поздравявайки от името на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски участниците в синдикалния форум, Антон Гинев също отбеляза, че само обединението около една обща цел може да стабилизира железопътния транспорт у нас. Той не пропусна да подчертае, че пътят, който трябва да се извърви е сложен. И напомни, че държавата концентрира усилията си върху модернизирването на жп инфраструктурата и върху реструктурирането и оздравяването на превозвача. Зам.-министър Гинев съобщи за твърдите намерения да се инвестира в модернизацията на пътническите превози и да се ускори приватизацията на товарните. Но ако се окаже, че сериозен инвеститорски интерес към тях не се появи, се работи и върху подготовката на „план Б“. Евентуален резервен вариант

и някои особености на трудния преход, през който преминава БДЖ, подробно коментира пред широката железничарска аудитория Владимир Владимиров. „И на вас, и на нас се падна да работим в едни от най-тежките години за железницата. Затова не е изненада, че преминахме през толкова бурни и тежки събития, при които в определени случаи сме били не само на различни позиции, но и от двете страни на барикадата. Натрупаният обаче опит доказва необходимостта, както от взаимни компромиси, така и от намирането на разумни решения в съвместната работа“. В този контекст Владимиров направи ретроспективен анализ от къде компанията е тръгнала и къде се намира в момента. Най-голям проблем за железницата остава огромният дълг, значителна част от който е към банки. През 2009 г. са заварени в БДЖ общи задължения в размер на 850 млн. лв. Със съвместни усилия сега са намалени на 467 млн. лв. От 570 млн. лв. задължения към финансови институции в момента железопътният превозвач ги е намалил на 255 млн. лв.

Предстои с помощта на държавата след концесионирането на Летище София да се получат средства, които ще позволят на жп превозвача да погаси останалите задължения към

На стр. 5



СЛЕД 210 ДНИ И СЛИВЕН С ОБНОВЕНА ГАРА

За пръв път от шест-седем години НК „Железопътна инфраструктура“ ще ремонтира голям железопътен обект, какъвто е сливенската гара, със средства от бюджета на компанията. За реновирането ѝ, което е наложително поради крайно лошото състояние на приемното здание в момента, ще бъдат вложени 2 786 110 лв. Според Тони Грозданов, ръководител на отдел „Изпълнение на програми с национално финансиране“ в НКЖИ, който ръководи проекта от страна на възложителя, това е най-голямата инвестиция в сграден фонд, случила се напоследък.

И по думите на областния управител Татяна Петкова тя е много важна за града, защото ще помогне за съвременното му архитектурно развитие и ще допринесе за европейския му вид. Кметът на Сливен Стефан Радев, който също участваше в даването на старта на строителството, сподели, че в началото на 2017 г. гостите на областния център още при слизането си от влака ще видят коренната промяна, както на пероните, така и в приемния салон. Там те ще могат да ползват разнообразен вид услуги. Той благодари на министър Ивайло Московски и на правителството, че тази най-значителна инвестиция в сградния фонд на НКЖИ става в Сливен. Тя е и в бъдещето на града и дава възможност на населението да има една по-привлекателна и атрактивна сграда. От страна на общината обещаха, че успоредно с модернизирването на гарата, те ще се погрижат за обновяването на ландшафта около нея, така че излизащият от нея пътник, който дълго време не е посещавал Сливен да бъде посрещнат от санирани блокове и добре поддържани красиви градинки.

Строителите от фирма „Трейс-София“ ЕАД, която ще изпълнява проекта, твърдят, че предварително определените срокове ще бъдат спазени. „Рубикон Инжинеринг“ ще извършва независимия строителен контрол. Той е изготвил и предварителната оценка върху въздействието на околната среда, въз основа на която е открита и строителната площадка, съобщи Тони Грозданов.

Гарата в Сливен е открита през 1907 г., а сегашната ѝ сграда е построена през 1963 г. Оттогава, вече близо 53 години не е извършван основен ремонт, а само частично реновиране в отделните три корпуса на зданието, което от дълго време е без отопление. Прозорците са счупени, от козирката пред пероните липсват цели парчета, а единствената тоалетна в мазето е неизползваема. Настоящият проект предвижда поставяне на хидро- и топлоизолация на сградата, ремонт на помещенията, нова отоплителна, водопроводна и електрическа инсталация, подмяна на дограмата с енергийно ефективна. На първия етаж ще бъдат изградени обособени чакални, както за майки с деца, така и за инвалиди и трудноподвижни лица. Предвижда се в специалната стая за малчуганите да има различни забавни игри, дори катерушки, така че докато чакат заедно с родителите си пристигането на влака, да не нервничат и да не се отегчават. За по-доброто обслужване на пътниците е помислено и за създаването на различни търговски обекти, откъдето могат да се закупуват напитки и закуски. За да са по-достъпни, новите санитарни възли ще бъдат преместени на първо ниво. За по-голямо удобство на трудноподвижните пътници ще се постави специална рампа. Заложено е цялата настилка около сградата да се подмени, както и първи перон, и входът да се осветят с декоративно осветление, което през нощта привлича вниманието върху различни акценти от

На стр. 4



АКТИВИТЕ НА ФРЕНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ СЕ ОБЕЗЦЕНИХА С 12 МИЛИАРДА ЕВРО



Държавните железници на Франция (SNCF) са увеличили почти три пъти чистата си печалба през 2015 г. Но същевременно активите на жп монополиста са се обезценили с 12 млрд. евро. Данните се съдържат в финансовия отчет на компанията за миналата година.

Ръководството на SNCF смята обезценяването на активите

за формално и го обяснява с големите инвестиции в развитието на компанията. През предходната година френският национален жп превозвач е похарчил 5,1 млрд. евро за различни инфраструктурни проекти. Още 3,2 млрд. евро са инвестирани в подобряване на услугите, засягащи превоза на пътници, както и за закупуване на нови влакове. През настоящата

2016 г. компанията планира да отдели за развитие на своите дейности още 9 млрд. евро.

Въпреки обезценяването на активите, останалите показатели на SNCF изглеждат добре. През 2015 г. приходите ѝ са се увеличили с 5 на сто – от 29,9 на 31,4 млрд. евро. Чистата печалба пък е нарастнала 2,8 пъти – от 135 до 377 млн. евро.

В ЯПОНИЯ ПРЕДСТАВИХА НОВА ЕЛЕКТРИЧКА



Японският железопътен оператор JR East представи прототип на нов електрически състав, оборудван със система за накланяне на корпуса. Влакът, наречен E353, е предназначен за обслужване на източния участък от жп магистралата Тюо (с ширина на релсовия път 1067 мм) между Токио и Нагано.

E353 е произведен в компанията TREC (с жп завод в Йокохама), която е дъщерна на JR East. Проектиран е за електро-

захранване от контактна мрежа с постоянен ток с напрежение 1,5 kVt и има трифазови тягови двигатели и инвертори с регулируемо напрежение и честота. Те му позволяват да развива максимална скорост от 130 км/ч. Предвижда се съставите от този тип да заменят експлоатираните от 1993 г. японски електрички тип E351.

За разлика от 11 вагонните състави E351, които се формират чрез свързване на 3- и 8-вагонни секции, базовата версия

на новия E353 се състои от 9 вагона (5 моторни и 4 прицепни). Към тях може да бъде присъединена още една секция, включваща 3 моторни вагона. Всеки е с дължина 20 м.

В 12 вагонната композиция са предвидени 656 пътнически места в стандартна (втора) класа и 30 в първа класа (отличава се с повишен комфорт). Вътрешното осветление на вагоните е светодиодно, а в пътническите салони са монтирани светодиодни информационни дисплеи. Пасажерските седалки са снабдени с електрически розети и масички.

Изпитанията на прототипа на E353 се очаква да завършат през есента на тази година. Веднага след това е планирано да започне серийното производство на новата японска електричка. За начало ще бъдат заложени 12 електрички.

EMD ВЪЗОБНОВИ ПРОИЗВОДСТВОТО НА ДИЗЕЛОВИ ЛОКОМОТИВИ



Американският жп производител EMD започна отново да произвежда дизелови локомотиви за пътнически влакове след 20-годишно прекъсване. В завода на компанията в Манси, щата Индиана, се изработва първият от 40 поръчани дизел-електрически локомотиви F125 Spirit за крайградския железопътен оператор на Лос Анджелис.

Локомотивът е нова разработка и може да развива скорост до 200 км/ч. Той е първият, предвиден за обслужване на пътнически композиции, който специалистите на компанията разработват повече от две десетилетия. Има обтекаема форма и е снабден с енергопоглъщащи компоненти, които осигуряват защита при катастрофа. Конструктивната защита е проектирана от испанската компания Vossloh Rail Vehicles (вече част от швейцарския концерн Stadler Rail).

Силовата установка на локомотива се състои от тягови електродвигатели, работещи с променлив ток и четиритактов 20 цилиндров дизелов мотор с мощност 4700 к.с. на компанията Caterpillar. Дизелът е оборудван със система за пречистване на отработените газове на базата на технологията за селективната каталитична редукция. Благодарение на нея F125 Spirit отговаря на приетите в САЩ екологични норми от Ниво 4.

През юни 2013 г. регионалната администрация за релсов транспорт на Южна Калифорния (SCRRA) поръча първите 20 локомотива за Metrolink. Тяхното закупуване бе финансирано с 52 млн. долара държавна субсидия от фонда за намаляване на емисиите парникови газове. Същата бе предоставена по линия на програмата за развитие на градския и междуградския релсов транспорт от Управлението за контрол на качеството на въздуха по Южното крайбрежие (SCAQMD) заради екологичността на F125 Spirit. През 2015 г. SCRRA получи нова субсидия от 41,2 млн. долара и заяви още 9 локомотива.

Metrolink планира да придобие до 40 локомотива на обща стойност около 280 млн. долара. В договора са заложени и опции за увеличаване на поръчката. От компанията възнамеряват да се възползват от тях при наличие на финансова възможност. През септември 2015 г. Агенцията за контрол на замърсяването на въздуха по Източното крайбрежие на САЩ, SCAQMD, реши да предостави на Metrolink два заема за внедряване на нови технологии за намаляване в размер на 22,8 млн., а след това – още 36 млн. щатски долара.

Локомотивите от серията F125 са предназначени за теплене на крайградски и междуградски жп състави. Metrolink планира да ги използва в композиции, формирани от двуетажни вагона, произведени от южнокорейската компания Hyundai Rotem. В редовна експлоатация те ще започнат да постъпват още тази година. Доставките им трябва да бъдат завършени до края на 2017 г.

Лондонската метро линия Crossrail получи ново име



На изграждащата се в момента лондонска метро линия Crossrail, която е предвидено да влезе в експлоатация през 2018 г., бе дадено ново име. Тя ще бъде наречена Elizabeth line в чест на британската кралица Елизабет II.

Реализирането на проекта Crossrail започна през 2009 г. Новото трасе ще свързва западните и източните предградия на британската столица. То ще има надземни и подземни участъци, с обща дължина 136 км, и 40 метростанции. Проектирано е да позволява едновременното движение на 24 десетвагонни мотриси на час във всяко направление. Максималната скорост на съставите в надземните участъци ще бъде 160 км/ч., а в тунелите – до 100 км/ч.

Изграждането на новата линия се оценява на около 15,9 млрд. паунда. Нейни собственици са компанията за обществен транспорт на Лондон TfL (Transport for London) и компанията Network Rail – която притежава и поддържа железопътната инфраструктура в Обединеното кралство.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ПОДОБРЕНОТО ОТНОШЕНИЕ КЪМ КЛИЕНТА Е ОСЕЗАЕМО

Срещнах я в първа класа на следобедния бърз влак от Варна за София преди седмици. Ведра и симпатична бизнес дама около четиридесетте. С няколко успешни търговски дейности в сферата на софтуера и развлеченията. Обиколила света, докоснала се до различни култури, икономически модели, а както се оказа и до редица чуждестранни железници. Последното провокира любопитството ми и помолих да сподели как намира родния жп транспорт и колко често го ползва. Коментарът ѝ бе колкото интересен, толкова и поучителен.

Дамата (чието име спестявам по нейна молба) призна, че при визитите зад граница редовно ползва услугите на високоскоростния жп транспорт в съответните страни. На български влак обаче за последно се беше качвала през 2009 г., когато пътувала за Истанбул. Преди това пътувала с БДЖ, като ученичка и студентка. В композицията, в която се запознахме, се бе озовала колкото заради случайността, толкова и заради желанието ѝ да избяга от статуквото. Първоначално мислела да пътува до морската столица със самолета от София, но вече нямало

връщане. Жената насреща беше изключително любезна, обясни ми всичко подробно – надълго и нашироко. Отговори изчерпателно и на допълнителните ми въпроси, например за отоплението. Само за безжичния интернет каза, че не знае, от което стигнах до извода, че няма. Когато впоследствие разказвах на мъжа си, че съм се интересувала и за това, той се пошегува дали не са ми се изсмели. Попита ме не е ли имало коментар между служителките: „Ха ха, тук една пита за безжичен интернет, откъде ги намират такива“... Но

засага възможност за закупуване на каквито и да било напитки има само в няколко пътуващи до морето ускорени бързи влакове, които разполагат с вагони-бистра. Уви, останалите нямат и опцията остава само лафките на гарите по маршрута, където престоят е по-дълъг (като тази на Горна Оряховица). Замислете се обаче, ако имаше автомат за такива напитки в някой от вагоните, колко по-удобно би било...”

Веднага даде за пример влаковете в Централна и Западна Европа, в които тези въпроси

местната атмосфера. За какво си отишъл в тази част на света, ако ще ползваш самолет и така ще пропуснеш възможността да трупаш впечатления...

Беше много интересно преживяване! Втората класа всъщност представляваше спално купе с широки, доста широки кресла, които се превръщат в легла. Пътеката е по средата, като до прозореца в ляво и в дясно седалките са една срещу друга. Във всеки вагон имаше дежурен шафнер, който го обслужваше. След като се настаниш той пристига и предлага да си избереш измежду няколко типови менюта. Всяко от тях съдържа различни ястия. Посочваш онова, което ти допада заедно с някаква напитка... И след малко ти ги сервират на масичка, която се разгъва отстрани на седалките.

Когато ти се приспи даваш знак на шафнера. Той трансформира двете срещуположни кресла в широко легло, а над него спуска и второ, досега сгънато към стената. Донася запечатани пакети с искрящо бели и ароматизирани чаршафи и възглавници, постила ги и спуска завеси пред спалните места преди да пожелае лека нощ. Над всяко има нощна лампа и ако желаеш можеш да четеш без да не пречиш на другите. Жегата не се усеща, тъй като вагоните са климатизирани.

След ставането сутринта шафнерът привежда в предишния вид салона. Поръчваш и ти се носи кафе, чай, сок и закуска. Беше много приятно и изключително чисто, макар че пътувахме във втора класа, а състава не беше нов. Но явно влаковете там са поддържани и проектирани с грижа за пътника. Показателно е, че нашата композиция бе пълна, ѝ

не се усетиха никакви неприятни миризми и неудобства. Тоалетните бяха много добре поддържани и снабдени с всички необходими консумативи – вода, тоалетен сапун, хартия, салфетки... Персоналът разбираше идеално английски.

Надникнах и в първата класа – вагони с отделни купета, предвидени най-много за двама пътници. Те ти гарантират уединение, малко по-голям комфорт и разполагат с мивка.

Второкласният двупосочен билет, с който пътувах, не беше никак скъп за получената услуга и стандартите на страната – около 50 долара. В цената влизаше жп трансфера Банкок – Сурат Тани и обратно, плюс транспорт с микро-бус до и от пристанището, откъдето с лодка се достигаше до град Самой... Просто един блестящ пример за страна, ориентирана към туризма”.

На финала на нашия разговор моята спътничка не пропусна да отбележи, че се радва да е свидетел на забележимото присъствие на органите по сигурността в нашия състав. „Хубаво е да гледат както за багажите, така и за местата, ако някой иска да седи в първа класа на широко – да си плати. Това е положението, аз също съм си платила – заради спокойствието. Така е навсякъде – отбелязва тя.”

Пътуването ни приключи и се разделихме с надеждата, че с течение на времето и в нашите железници ще ставаме свидетели на все повече подобрения, взаимствани от добрите чуждестранни практики. Промяната на статуквото вече е започнала. Дано само темповете да се ускорят!

Ивайло ПАШОВ



места. И пред алтернативата да ползва автомобил или автобус, предпочела железницата – заради възможността да си почива по-пълноценно по пътя, да отмята задачи на лаптопа си и когато пожелае да се поразтъпче из вагона.

Попитах я дали забелязва промени в държавната ни железница спрямо предходните ѝ срещи с нея. Усмивна се и с чувство за хумор каза, че влаковете и купетата, които помни са учудващо запазени за възрастта си. Но веднага след това сериозно добави: „Отношението към клиента е много различно в положителен смисъл. Още от едно време съм свикнала служителите в държавните институции и компании все да ни се карат за нещо – че не сме осведомени, че питаме, че не разбираме... И очаквах такова „дежа вю“. Ала бях приятно сюрпризирана.

Тъй като от години не съм пътувала с БДЖ предварително се обадох по телефона на гарата, за да разбера подробности. Какви влакове мога да ползвам, кое е най-доброто, какви са условията в спалния вагон, а и вариантите за

забележката му се оказа неоснователна. Дори по-късно разбрах, че резервация мога да направя и по интернет. Когато отидох да си купя билета преди пътуването на гишетото служителките пак бяха много любезни. Поисках място до прозореца, но изглежда първоначалната справка показва, че са изчерпани. Тогава, вместо да ми отговори формално, че трябва да се примири с положението, жената срушу мен, която бе в много хубава униформа, стана и отиде да разговаря със своя колежка. Когато се върна ми издаде билет с желаното място – беше намерила. Това ми направи силно впечатление!”

Моята спътничка сподели, че сходно отношение е срещнала и по време на пътуването до този момент. Дори посочи конкретен пример. Влязла в по-тясна комуникация с персонала във влака по повод на измъчващата я жажда. Въпреки силното ѝ желание да си купи бутилка вода, се оказало, че няма откъде. „Когато попитах къде предлагат освежаващи напитки, първо ми се усмивнаха със съчувствие. После ми обясниха, че

отдавна са решени рационално, а пътуването е много бързо и доста комфортно. Обясни, че там трансферите с железниците са горе-долу еквивалентни на самолетните. „Например между Париж и Брюксел можеш по-бързо да стигнеш с жп транспорт. С него най-напред си спестяваш притесненията от обикновено пренатоварения трафик до летището, чекирането, дългите проверки на органите по сигурността, които допълнително отнемат много време. Докато с влак това го няма, а е и по-удобно! Въобще не усещаш кога стигаш” – разказва ентусиазирано моята спътничка.

По-думите ѝ аналогично е положението и в повечето по-развити страни в Азия. „При последното ми отиване в Тайланд пътувах с нощен влак от столицата Банкок до Сурат Тани – главния град на една от провинциите ѝ, откъдето отивах до град Самой. Трансферът се оказа много удобен! Потеглихме вечерта в 19:30 ч. Пътувах в обикновена втора класа, не в спални купета, защото със спътникът ми искахме да усетим максимално

ОБРАТНА ВРЪЗКА

Г-н Управител,
Благодарим ви за безупречното обслужване, което напоследък срещаме във влака. Това е изключително приятно за нас. Силно впечатление ни прави поведението и отношението към пътниците от страна на вашите подчинени.

Много сме заинтригувани и възхитени от загрижеността им към нас, клиентите. Не трябва да бъде пропуснато на първо място да се подчертае тяхната вежливост, а също така и колегиалната комуникация, която те имат помежду си, когато се появи проблем по време на път.

Бихме искали да ви помолим да насърчавате железничарите и занапред все така всеотдайно да работят в качеството си на обслужващ персонал.

Благодарим ви предварително.

С уважение:
Група пътници

СЛЕД 210 ДНИ И СЛИВЕН С ОБНОВЕНА ГАРА

От стр. 1

сградата. Първи перон, заедно с козирката към него, също ще бъдат ремонтирани. Там ще се поставят пейки и цветарници. За да се ограничи пресичането на жп линията по проект се предвижда изграждането на ограда между подлеза и приемното здание на гарата. За по-голяма сигурност и противодействие срещу различни вандалски прояви новата сливенска гара ще бъде обезопасена с денонощно видеонаблюдение чрез система от камери. Не е пропусната и система за аварий-

но оповестяване на служителите при извънредни ситуации. Гаранцията, която според договора изпълнителят дава за извършените ремонтни дейности е 15 години. Отстраняването на появилите се повреди в този период ще са за негова сметка.

Приемното здание и в момента е изградено от три блока - „администрация“, „обслужване“ и „чакалня“, които като конструкция ще бъдат запазени и след ремонта. При конструктивното обследване не са установени сериозни дефекти или повре-

ди, свързани с нарушаване на проектната носеща способност, коравина и дълготрайност, вследствие на експлоатацията, заявяват от „Трейс-София“ ЕАД. Сградата е преживяла няколко

земетресения без да й бъдат нанесени видими повреди.

Според уверенията на Бисер Минчев, главен ревизор по безопасността в НКЖИ, за удобство на гражданите е създадена орга-

низация строително-ремонтните работи да се извършват при нормално функциониране на гарата, така че те да не пречат на движението и да не нарушават графика на влаковете.



**АВТОМОБИЛНИ
ЗАСТРАХОВКИ**

ПАКЕТ АВТОГРИЖА

Пътувайте безгрижни
с ПАКЕТ
„АВТОГРИЖА“



Дженерали Застраховане: по-лесни, по-бързи и по-умни продукти и услуги за теб!
Застрахователен пакет АВТОГРИЖА: КАСКО, Гражданска отговорност,
Автомобилен асистанс, Злополука на лицата в МПС.
Обади се и попитай: **0800 12 712 !**
generali.bg



ДВИЖЕНИЕТО МЕЖДУ ЦАРЕВА ЛИВАДА И ГАБРОВО Е НОРМАЛИЗИРАНО



Проектът „Аварийно - укрепителни и отводнителни строителни работи в междугарие Царева ливада – Габрово“, се осъществи с финансовата подкрепа на фонд „Солидарност“ на Европейския съюз. Затова между Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и Национална компания „Железопътна инфраструктура“ бе сключено Споразумение за партньорство, чрез което се уреждат правата и задълженията на страните по изпълнението му. С този проект министерството като изпълнителен орган кандидатства за предоставяне на безвъзмездна финансова помощ от европейския фонд.

Вече е възстановена проблемната железопътна инфраструктура между Царева ливада и Габрово във вида, който беше преди природното бедствие, станало през 2014 г. Изпълнението на извършените възстановителни работи бе наложително, за да се отстранят големите поражения върху железния път и прилежащите му съоръжения – отводнителни канавки, водосток, гардбаластови и подпорни стени.

Основната цел беше да се възстанови скоростта на влаковото движение по разписание, да се осигурят условия за безопасна експлоатационна работа, както и параметрите на железния път и прилежащите му съоръжения в съответните граници. Сега по-комфортно и сигурно е пътуването, както на пътниците, така и на влаковия персонал. От съществено значение в случая също е фактът, че тази железопътна линия е единствената жп връзка между с. Царева ливада и околните населени места с Габрово, където са съсредоточени основните здравни и учебни заведения, банки, както и Техническият университет.

НКЖИ бе ангажирана като партньор за ефективна и качествена подготовка и изпълнение на договора, сключен между МТИТС в качеството си на изпълнител и МРРБ - главна дирекция „Програмиране на регионалното развитие“ като координиращ орган.

След провеждането на обществената поръчка изпълнителят на строително-монтажните работи ДЗЗД КОНСОРЦИУМ „ТИП 2012-2016“ приключи строителството в срок и качествено, е мнението на специалистите. От средата на януари влаковете вече се движат безпроблемно с обичайната си скорост.

АКО РАБОТИМ ЗАЕДНО ЩЕ ПОСТИГНЕМ МНОГО ПОВЕЧЕ

От стр. 1

банките и една част от дълга към НК „Железопътна инфраструктура“, съобщи изпълнителният директор. „Ако това се случи до края на годината или първите месеци на следващата, каквито са плановите на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, ще падне един огромен воденичен камък от врата на железницата. И оттам нататък ще може да се мисли само за развитието и възвръщането й.

Средствата, които се очакват от концесията са значително повече от това, което трябва да се връща като задължение. Така че в тях влиза и сумата, необходима за инвестиции. Искаме с тези пари да закупим нови пътнически мотори, така че за клиентите да бъде осигурен по-голям комфорт при пътуване, а БДЖ да станат по-конкурентоспособни в сектора в сравнение с другите превозвачи“, добави още Владимир Владимиров. Според него при такава благоприятна ситуация и за служителите ще може да се осигурят много по-добри условия на труд. Точно това е и следващата цел на ръководния екип. Стана ясно, че в момента дружеството за пътнически превози е поело инициативата да прегледа всички депа и цехове, да обобщи проблемите, свързани с условията на труд, след което ще се предприемат конкретни мерки. Възложено е до средата на годината на ръководствата на поделенията в София, Горна Оряховица и Пловдив да разработят проекти, за да се преодолеят битовите проблеми до края на 2016 г. „Сумата, която трябва да се задели не е малка, но ако вървим по този път, който очертах – с погасяване на задълженията и отделяне

на средства за инвестиции ще успеем да се справим с този въпрос в пътническите превози“, заяви Владимиров.

Той не пропусна и темата за съдбата на товарните превози, изтъквайки, че за тях със синдикатите мислят в една посока. Не е ясно дали приватизацията ще се случи, но паралелно с обявяване на процедурата се работи върху втори сценарий, който включва оздравяване на дружеството, колкото и болезнено да бъде в определен момент. Съвместно със синдикатите се обмисля как да стане добра, печеливша компания, дори ако продължи да е държавна. Мениджмънтът е готов да направи решителна оздравителна крачка. Отчита и факта, че поради специфичните превозни условия на пазара обикновено „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД поема нерентабилни стоки, които частните превозвачи отказват да вземат. Става дума за единични или опасни товари, както и за такива на къси разстояния. Те не носят големи приходи, а още по-малко печалба. Затова в държавите от Европейския съюз компаниите, които се занимават с подобни услуги получават държавни субсидии, за да не се допусне този транспорт да се прехвърля към автомобилните пътища, обобщи Владимиров и увери, че с общи усилия ще се търси как да се реши въпросът. Един от спасителните варианти е ориентирането към нови дестинации, а също така и разширяване на транспортирането с блок-вакове.

Като следваща и много важна цел беше посочено повишаването на трудовите възнаграждения, които в железниците, съпоставено с останалите сектори са твърде ниски. Така че амбицията на ръководството е, вървейки



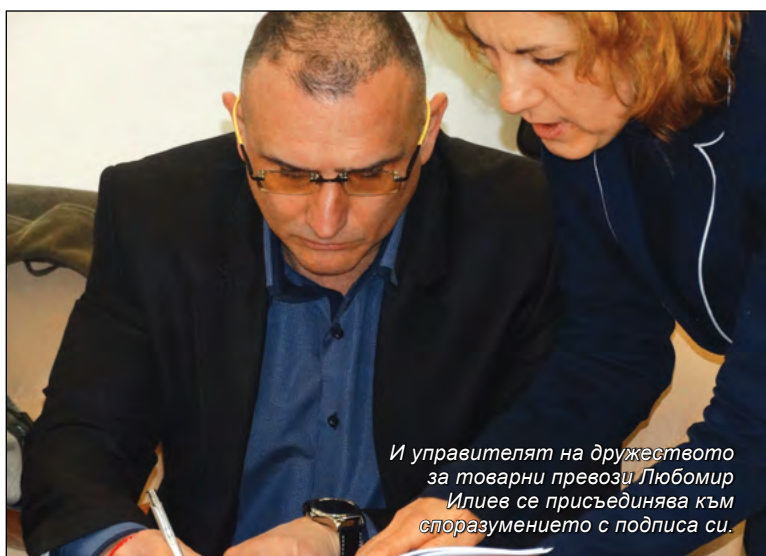
Представители и на другите транспортни синдикати, между които е и Екатерина Йорданова, председател на СТСБ ще подпишат КТД.

по очертания път да се направи следващата крачка в такава насока. Вече е обсъдено с всички синдикални организации бюджетът за 2017 г. да бъде разработен така, че в пътническото дружество да се намерят ресурси за повишаване на възнагражденията. Такава ще бъде логиката и в товарното направление, стига реформата да успее. Това са все предпоставки, които по думите на изпълнителния директор могат да извършат прелом през 2016 г. Той не скри надеждата си, че е напълно реално тези неща да се случат и да поставят началото за градивното развитие на българската железница. Владимиров изрази и своето желание заедно със синдикатите да започне разработването на стратегия за 2017 г.

На Седмия редовен конгрес на СЖБ за още един мандат беше преизбран досегашният председател на синдикалната организация Петър Бунев.

Страниците подготви:
Мая Димитрова

Димитър Костадинов също не скрива удовлетворението си след финализирането на преговорите със синдикатите



И управителят на дружеството за товарни превози Любомир Илиев се присъединява към споразумението с подписа си.



Владимир Владимиров и Велик Занчев подписват КТД.



Петър Бунев, председателят на най-големия железничарски синдикат е доволен от приетото КТД.

БЛАГОВЕЩЕНИЕ



Благовещение е един от най-важните празници в православната църква. Той е част от Великденския празничен цикъл и се празнува винаги на 25-и март. Благовещение е християнски празник, на който Архангел Гавраил се явява на Дева Мария и ѝ съобщава благата вест, че ще зачене и роди Божия син. Затова на този ден празнуват майките, чиято закрилница е самата Богородица.

Благовец е народното наименование на този пролетен празник. Корените му се губят далеч назад в езическите времена и имат пряка връзка с пролетното равноденствие.

Българите вярват, че на този ден от топлите страни се завръщат прелетните птици – щъркел, лястовица и кукувица, които носят благата вест, че зимата си е отишла, идва пролетта и поставя началото на полската работа.

В навечерието на празника се почистват основно дворовете и събраната смет се запалва на огромни огньове с вярата, че огънят ще изгори и прогони всяко зло от домовете.

Според народното поверие на този ден излизат змиите и гущерите. Традиционно българинът почита змията като свещено животно, в което е въплътен духът на предците. Смята се за грях да се убие змия, но е позволено да се пропъди по-далеч от къщата и хората. Затова на Благовец се извършва обредно гонене на змиите. С удяране по различни метални предмети (тенджери и тигани), запалени факли и със специални заклинания като: „Бягайте змии, гущери, бълхи и жаби, че идва дядо Благовец с големия топуз“ и др., се обикалят къщите и дворовете.

Старите хора препоръчват още на Благовец да се садят цве-

тя, защото ще пораснат особено ароматни и красиви. На този ден жените засаждат лехите с разсад, за да станат зеленчуците „благ“ (сладки) и „здравеносни“. Според обичая на този ден е добре да се посади и плодно дърво, защото плодовете му също ще бъдат „благ“.

А пчеларите отварят за първи път кошерите и пускат пчелите навън, за да събират мед. На празника Благовец кукувицата се обажда за първи път след зимата. Затова и в някои региони той е известен като „Кукувден“. Казват, че тя може да се чуе само до Еньовден или Петровден, а после замлъква. Според народното поверие, щом човек чуе за първи път нейния глас, трябва да пипне парче хляб и желязна пара. Така ще е сит и богат през годината, а новата реколта ще е добра.

На Благовещение бабите пробиват за първи път ушите на малките момиченца – едно важно събитие в живота на децата от женски пол. Самото слагане на обиците има ритуален характер – да предпазят детето от зли сили.

Благовещение е празник, който е свързан с възраждането на природата. Затова на празничната трапеза непременно трябва да има ястия от пролетни зеленчуци. За първи път се консумира лапад, коприва и спанак. Присъствието на тези пролетни растения на българската трапеза ражда популярната фраза „хванахме се за зелено“. Наред с постните храни, православният канон разрешава да се сложат на трапезата риба, зехтин и вино. На масата задължително присъстват лукник и обреден хляб.

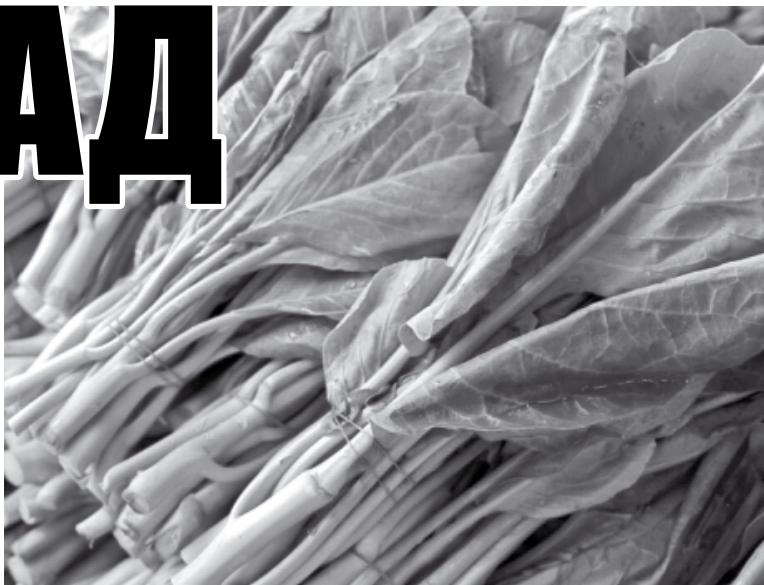
ЛАПАД

Лападът (*Rumex patientia*) представлява многогодишно тревисто растение от семейство Лападови. Среща се в диво състояние по поляните из цяла Европа, а също така се отглежда и култивирано като градински зеленчук.

За лапада се носят какви ли не легенди, като например, че римските войници го използвали да си утоляват жаждата с него. По-скоро киселецът е по-подходящ, но приликата е толкова голяма, че като те подгони жаждата, явно доста неща стават за дъвкане. В древността са използвали лапада като слабително средство, а в по-късно време влиза във всякакви кулинарни рецепти.

Лападът е роднина с киселеца, но има по-неутрален вкус в сравнение с него. По-тъмнозелен и по-висок е. Листата му са с по-яки жилки и трябва да се махат.

Отглежда се лесно – просто трябва да си насеете лапад, а може и в комбинация с киселец и от там нататък е добре да ги поливате и орязвате редовно, за да могат отново да растат. Той е едно от най-популярните ядливи тревисти растения у нас. Наред с киселеца и копривата е спасе-



нието на бедните и оповестява, че са успели да изкарат тежката зима и вече лятото е много полесно да се изхранят, дори само обикаляйки полянките и горичките. От там идва и изразът „да се хванем за зелено“!

Има над 100-150 вида лапад, у нас се срещат около 20 вида, но и един вид ви е достатъчен, за здравословен режим на хранене.

Трябва да знаете, че лападът съдържа достатъчно витамини, минерали, белтъчини и въглехидрати и спокойно може да заеме мястото на месото. Затова и лападът е предпочитана храна от вегани, вегетарианци и хора, които се придържат към здравословното хранене. Лападът съдържа цял комплекс от В витамини – В1, В2,

В3, В6, В9, както и А, С, Е и К. Съдържа желязо, калий, калций, натрий, фосфор, затова се препоръчва и за лечение на анемия. Освен това съдържа флавоноиди и антрахинонови съединения, които го правят полезен при левини черва. Повишава апетита и подобрява храносмилането. Отвара от лапад действа добре при колики. В народната медицина се използва за лечение на диабет, черен дроб, жлъчка, затлъстяване и дори в борба с рака.

С една дума лападът е полезен – просто трябва да си намерите рецепти, в които да го включите или пък да си измислите сами и да експериментирате, разнообразявайки семейната трапеза.

Кюфтета от лапад и коприва

Необходими продукти:

300 г почистен лапад
500 г коприва
3 броя яйца
150 г сирене
100 г кашкавал
3 с. л. брашно
черен пипер
сол

Начин на приготвяне:

Попарете копривата за около 5-10 мин. с вряла вода и към края добавете почистения и на-

рязан лапад, който няма нужда от дълго бланширане. Отцедете хубаво. Отделно разбийте яйцата, сиренето, настъргания кашкавал и добавете подправките на вкус. Разбъркайте тази смес с копривата и лапада и с брашното. Трябва да се получи гъста смес, от която лесно се оформят кюфтета. Оформените кюфтета от лапад и коприва се пържат в немного сгорещена мазнина от двете страни. Охладете ги и ги поднесете с чесново-млечен сос.



Сарми от лапад с ориз и кайма

Необходими продукти:

1/2 кг лапад
1 ч. ч. ориз
400 г кайма
1 глава лук
черен пипер
4 с. л. олио
1 ч. ч. вода
сол

Начин на приготвяне:

Ситно нарязаният лук се задушава в олиото до омекване. Към него се добавя каймата и се разбърква, докато тя стане на парченца. След това се добавя оризът и всичко

се разбърква добре. Остава се оризът да стане прозрачен, след което се добавя горещата вода (1 ч. ч.). Плънката се подправя със сол и черен пипер и се оставя на котлона, докато оризът поеме водата.

С плънката се завиват сарми в предварително попарените за няколко минути листа от лапад. Важно е листата от лапад да са с изрязана средна жилка. Получените сарми се подреждат в тавичка и се заливат с малко вода, колкото да ги покрие наполовина. Изпичат се при 180 градуса за 45-50 мин.



Крем супа от лапад

Необходими продукти:

1 кг лапад
2 броя картофи
2 моркова
1 стрък праз
2 кубчета зеленчуков бульон
1 кофичка заквасена сметана
индийско орехче
черен пипер
зехтин
сол

Начин на приготвяне:

Почистете всички зеленчуци и лапада. Наредете ги на едро

и нахсайте лапада. Сложете го в тенджерата с няколко с. л. зехтин да се позапържи. Добавете останалите зеленчуци и долейте вода, колкото да ги покрие. Сложете да заври. Щом кипне, добавете бульона и оставете всичко да се свари до омекване. Щом зеленчуците омекнат, снемете от котлона и пасирайте всичко направо в тенджерата.

Разбъркайте със сметаната и овкусете със сол, черен пипер на вкус и индийско орехче.



2016 г. ГОДИНАТА НА МАЙМУНАТА

(продължение от бр. 1)
Тигър – 1938, 1950, 1962, 1974, 1986, 1998, 2010

За представителите на зодия Тигър 2016 г. носи осъществяване на целите и постигане на големи успехи. Родените под този знак ще имат много постижения и поводи за празнуване през годината. Отварят се много възможности за формиране на любовни партньорства. Тигрите ще бъдат много жизнени и енергични. След месец април бизнесът ви ще бъде изпълнен с много предизвикателства и нови проекти, които ще трябва да реализирате в кратки срокове. Периодът септември – декември е подходящ за изграждане на нови контакти и подобряване на вашите бизнес възможности.

Котка (Заек) – 1939, 1951, 1963, 1975, 1987, 1999, 2011

През 2016 г. родените в годината на Котката (Заека) ще бъдат изправени пред сериозни емоционални проблеми. Пригответе се за един наистина труден период, който обаче ще успеете да преодолеете успешно. През пър-

вото тримесечие от годината обвързаните Котки (Зайци) ще имат сериозен конфликт със своите половинки. До края на 2016 г. ще съумеете да изгладите вашите различия и да заздравите връзката си. В началото на годината здравето ви ще бъде изключително крехко, което ще затрудни издръжливостта ви при стресови ситуации. Очаква ви една година изпълнена с много работа, задължения и ангажменти.

Дракон – 1940, 1952, 1964, 1976, 1988, 2000, 2012

Драконът ще се радва на ползотворна, но изключително напрегната година. За да постигнат успех през 2016 г., лицата, родени под този знак, трябва да се доверят на собствената си интуиция. Животът ви ще бъде напрегнат и няма да има почти никакво време за почивка. Периода април – септември е благоприятен за формиране на нови взаимоотношения, които могат да станат сериозни в бъдеще. Ще имате възможност да започнете вълнуващи бизнес проекти. Бъдете реалисти в подхода си и

не се разсейвайте с безполезни неща през декември. Безпроблемно ще се справите с всички предизвикателства, които възникват през годината.

Змия – 1941, 1953, 1965, 1977, 1989, 2001, 2013

През 2016 г. родените под знака на Змията ще открият нови хоризонти и ще успеят да решат всички свои проблеми без никакви пречки. Те, обаче, не трябва да бъдат прекалено самоуверени и да се захващат с неща, които не могат да изпълнят. Змиите ще имат противоречия в любовта, като главната причина ще бъде поставянето на работата пред интимния партньор. Внимавайте с вашата половинка, която може да потърси нова любов в лицето на друг. Постарайте се да избягвате конфликти с вашите бизнес партньори и да се държите арогантно с подчинените си.

Кон – 1930, 1942, 1954, 1966, 1978, 1990, 2002

Родените под знака на Коня ще се изправят пред огромни препятствия по пътя си, които



ГОДИНА НА МАЙМУНАТА

обаче ще успеят да преодолеят лесно. Годината ще бъде време за поемане на рискове и влагане на енергия в полезни дейности. Ще направите забележителни крачки в живота си, защото сте наясно какво точно искате. През 2016 г. Конете трябва да уважават мнението на половинката си и да й покажат, че държат на тази връзка. Свободните представители на зодията трябва да търсят любовта на нови места. Ако сте сред тях, очаквайте да срещнете своята сродна душа в началото на летния сезон. Ще трябва да поддържате добри отношения със своите партньори, ако искате да реализирате целите си. Не се колебайте да поемате нови проекти и да сключавате сделки, за да разширите вашия бизнес.

Коза – 1931, 1943, 1955, 1967, 1979, 1991, 2003

2016 г. обещава реализиране на много проекти на представителите на зодията Коза. Годината на Маймуната обещава за вас по-добро бъдеще и възможности за промени и подобрения във всички сфери на живота. 2016 г. е благоприятна за изграждане на една стабилна и силна интимна връзка. Свободните представители на Козата ще се възползват от своя чар, за да запленят нови партньори. Годината е изпълнена с възможности. Ще ви се отдаде шанс за реализиране на нови бизнес проекти. Изпълнени със смелост и решителност, вие ще бъдете в състояние да постигнете целите си, което ще ви донесе истинско удовлетворение.

НЕРАЗКРИТИ СВЕТОВНИ МИСТЕРИИ



По света има десетки мистерии, които предизвикват въображението на хората. Ще ви предложим няколко от най-интересните.

Череп на непознато същество, намерен в Перу

Първата е удължения череп на непознато същество, намерен в Перу в град Андахуайлилас. Любителите на теориите на конспирацията са убедени, че става въпрос за извънземно, чийто кораб се е разбил в района.

Великденският остров

Друга огромна мистерия представляват статуите, пръснати из Великденския остров. Главите-

моаи на Рапа Нуи от десетилетия привличат феновете на загадките. Те са праисторически петроглифи, а за техен откривател се сочи мореплавателят Джейкъб Рогевин. Всяка една от главите на мистериозните скулптори е висока над 10 метра и тежи над 82 тона.

Мумията на Тутанкамон

Най-после е разкрита една друга легендарна мистерия – защо хората, които влизат в гробницата на Тутанкамон умират. Не става въпрос за ужасяващо проклятие, а за черна плесен, чийто пори проникват в белите дробове, разпространяват се в мозъка и водят до смърт.

Село Калачи

Друг феномен приковаващ вниманието – жителите на казахстанско село Калачи заспиват внезапно докато работят или шофират. Учените установят причината – в атмосферата се отделя голямо количество въглероден диоксид от изоставената уранова мина. Не само хората, а и животните в село Калачи страдаха от внезапните пристъпи на сън.

Езерото Байкал

„Байкал“ е с дълбочина цели 1642 метра и се простира на площ от 31 722 кв. метра.

От хилядолетия легендите го свързват със свръхестествени сили, дракони, извънземни, както и с посещения на Исус Христос. И до днес хората вярват, че дълбоките води на езерото имат способността да удължават живота.

НЛО ентусиасти: На червената планета има храм

„Наблюдателни“ любители на теориите за НЛО са забелязали разпятие на снимка, изпратена от марсохода „Curiosity“. Според тях „ясно се виждат“ религиозния символ, както и руини на храм. Изследователят на паранормалното Скот Уоринг е заявил, че „това представлява изключителна находка за религиозните хора по света. Снимката на кръста го показва само от едната страна, като уфолозите твърдят, че снимка от

другата страна би дала повече информация. Според тях близо до кръста има сграда със стълбове и красив изваян покрив, който е наполовина срутен. Кадрите са дело на „Curiosity“, който вече трета година праща снимки от Червената планета.

Преди броени месеци пък учените от НАСА съобщиха една от най-важните новини за астрономията – на Червената планета има следи от вода, което означава, че преди милиарди години вероятно там е имало и живот.

Преди дни друга новина за любителите на конспирацията, дойде от Марс. Същият Скот Уоринг обяви, че марсохода е прегазил „древно лице“, дело на „марсианското изкуство“.

„Балтийското НЛО“ – секретен нацистки обект

Мистериозен обект, определен за „Балтийско НЛО“, във формата на диск на дъното на

Балтийско море, може би устройство от Втората Световна война, е бил поставен от нацистите да пречи на навигацията на съветските подводници, съобщават RT и Daily Mail.

Чрез сонарно сканиране е станало ясно, че устройството може би е основа на оръжие срещу подводници. То е изградено с телени мрежи, което може да обърка радар на подводниците, водейки вражеските плователни съдове до катастрофа.

Бившият шведски военноморски офицер и експерт по въпроси от ВСВ Андерс Аугелус разкри, че структурата, с диаметър 60 метра, може би е основата на устройство, което е било предназначено да блокира придвижването на британските и руските подводници в района. „Районът е бил от жизненоважно значение за германската армия, тъй като повечето от сачмените лагери за танковете и камионите са идвали оттук“, казва експертът.



„ОРИЕНТ ЕКСПРЕС“ С НОВ МАРШРУТ

Любителите на железопътните круизи могат да се впуснат в пленително приключение из Западна Европа през юни

Краят на тази пролет ще изправи изкушенията от елитарността на суперлюксовите ретро жп състави пред ново предизвикателство. Тогава Belmond – компанията-оператор на едни от най-известните „дворци на релси“ в света (реплики или близки „родственици“ на прочутия „Ориент експрес“), организира воаяж по нов туристически маршрут. Той ще свързва трите най-големи исторически центъра на Западна Европа – Лондон, Париж и Берлин. А пътешествието по него ще се изпълни с два от най-ярките представители на този „кралски“ жп флот – съставите Venice Simplon - Orient-Express и Belmond British Pullman.

Двудневното пътешествие ще започне от самото сърце на Обединеното кралство – Лондон - на 2 юни. Композицията Belmond British Pullman ще очаква решителите да се впуснат в него на централната гара на британската столица - „Виктория“. Впоследствие, след пресичането на Ламанша пътешествието ще продължи из континенталната част на Стария континент с влака Venice Simplon-Orient-Express.

По време на жп тура гостите

на елитните състави ще имат възможността да се насладят на живописните гледки в английското графство Кент и на красивите пейзажи на Северна Франция и Централна Германия. Вечерта, по време на едночасов престой на Източната гара в Париж, пасажерите ще бъдат поканени на изискана вечеря. Четиристепенното меню ще включва гурме блюда, приготвени от известни френски шеф-готвачи в кухнята на Venice Simplon-Orient-Express. След това те могат да се оттеглят за отдих в луксозните си купета.

На следващата сутрин (3 юни, петък), докато зад прозорците се сменят пъстрите природни картини на френската провинция, стюардите ще сервират закуска във всяко купе. Впоследствие пътниците ще могат да се разходят и запознаят с елитната композиция, на чието гостоприемство се радват. На тяхно разположение ще е панорамен вагон с коктейл бар и пианист, който ще се грижи за доброто им настроение. По-късно в двата елегантни вагон-ресторанта ги очаква изискан обяд отново по тристепенно меню. А в късния следобед на пътниците

Разкошът и изискания ретро дизайн ще потопи пасажерите в атмосферата на златните години на железниците от първите десетилетия на XX век

предстои да им бъде сервиран и класическия „аристократичен“ следобеден чай.

Привечер (18:30 ч.) съставът ще пристигне в германската столица. Появата му там в навечерието на уикенда дава възможност на пътешествениците да прекарат незабравими мигове в една от мултикултурните столици на Европа. Очаква ги досег с драматична история, еклектична архитектура и процъфтяваща социална сцена.

Venice Simplon-Orient-Express ще се отправят обратно на път към Лондон, през Париж, на 4 юни.

По време на жп круиза пътниците ще бъдат глезени с великолепа кухня, класически коктейли, шампанско и развлекателни програми в бара. Декоративните дървени обшивки на вагоните, изисканите мебели и ретро дизайна в стил арт деко ще ги потопят в атмосферата на разкошните, луксозни пътешествия от епохата на индустриалния подем на 20-те години на XX век. През цялото време спалните купета ще се обслужват от персонални стюарди, които ще се погрижат за задоволяване на всички капризи на гостите.

Уви, това примамливо предложение има и един съществен минус... Стойността на жп круиза започва от 2 983,50 евро на човек (с включени храна и напитки във вагон ресторанта и бара). Но както е известно удоволствието няма цена. Въпросът е да можеш да си го позволиш.

Ивайло ПАШОВ

АБОНАМЕНТ 2016

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

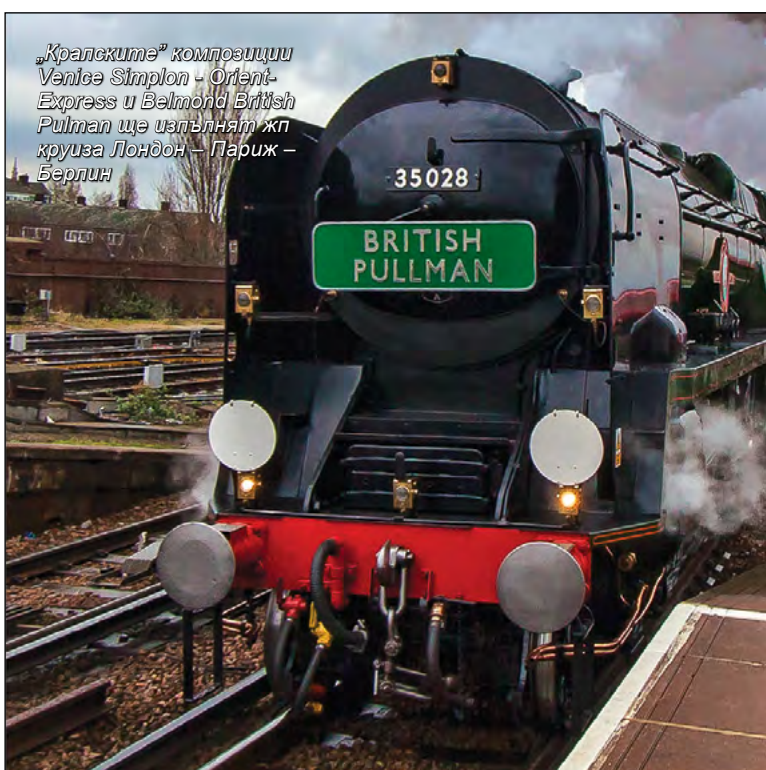
Банкова сметка
на вестника в лева
Титуляр:
„Поделение за почтена дейност“ -
ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPI79241064295803
BIC: BPVIBGSGF
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.



„Кралските“ композиции Venice Simplon - Orient-Express и Belmond British Pullman ще изпълнят жп круиза Лондон – Париж – Берлин

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