

# Железничар

RAILWAYMAN

4 - 10 август 2016 г. Цена 60 ст. София, година XXV, брой 19 [www.facebook.com/RailwaymanBulgaria](http://www.facebook.com/RailwaymanBulgaria)

## ДА ОСТАНЕШ ВЕРЕН НА МЕЧТАТА СИ

### Откровено в навечерието на Деня на железничаря

Историята на българската железница е пълна с предизвикателства, с много възходи и изпитания, с динамичен, наситен с движение живот. Във вековното ѝ съществуване е имало редица превратности и постижения. Но най-голямото ѝ богатство остават нейните хора, онези неизвестни за широката публика железничари, които с денонощния си труд осигуряват безопасно пътуване. Много често те произхождат от потомствени фамилии, професионално свързали живота си с равномерния ритъм на влака и с пронизителното изсвирване на локомотива. В тях чувствата на вяност и привързаност към родната железница са толкова силни, че за нищо и на никаква цена не биха ги заменили. Дори днес, колкото и парадоксално да звучи това в света на прагматичната действителност, такава е неоспоримата истина, в която могат да повярват само онези, които добре познават кухнята и емоциите на професията. И които добре са преосмислили онази необяснимо силна връзка с нея, която никакви трудности, несгоди и битов дискомфорт не са в състояние да разрушат.

Такива бяха и хората срещу мен на Централна гара София, които дойдоха между две смени в кабинета на Генчо Мирков, ръководител на регионален център София в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. И три-

мата – началник влакът в пътнически превози от Дупница Марио Витанов, локомотивният машинист от Горна Оряховица Стефан Николаев и ревизорът на вагони от софийското депо „Надежда“ Антонио Дамянов (на снимката отясно наляво) вече са натрупали над десет години стаж в БДЖ. И се причисляват към онази порода железничари, които трудно се съблазняват от по-високо заплащане или по лек труд.

Поне Стефан Николаев е имал такава възможност и то в рамките на железницата в Горна Оряховица, където живее. Поканили са го да работи като ръководител в канцелария. Но е отказал, оставяйки верен на детската си мечта, на силното желание да пътува и да кръстосва страната с локомотив. Веднага след завършването на „Транспортна техника и технологии“ в полувисшия профил на ВТУ „Тодор Каблешков“, около година е управлявал товарни влакове. По това време все още в рамките на холдинга не са обособени самостоятелно двете дружества. За да поемеш пътническа композиция задължително е трябвало да си „натрупат известен брой часове“ на товарна. Междувременно Стефан завършва редовно висшето си образование във ВТУ с бакалавърска степен в специалността „Електроенергетика и електрообзавеждане“, пак в името на мечтата да не се разделя

с релсите. От дете е свикнал с тях, наблюдавайки с интерес пристигането и заминаването на влаковете от прозореца на родния дом. Добър учител в това отношение е бил и баща му, ръководител движение в тогавашното горнооряховски управление. По интересното обаче е, че и двамата му пращавци, по майчина и бащина линия са кантонери, така че през три поколения железницата е кодирана в родовата памет. Братовчед му пък често го вземал в локомотива, където като повечето момчета се захласва по различните ръчки и копчета на пулта за управление.

Стефан е в екипа, който собствено-ръчно преди броени месеци, успява да овладее пожар по време на път, благодарение на бързите реакции и добро познаване на локомотива. Денят се оказва от онези, пълен с неприятни изненади, разказва младият мъж. Първата ги застига скоро след потеглянето около Лакатник. Острата миризма на прегарящи кабели е причина да поиска смяна на локомотива. Вторият издържа не много дълго след гара Левски, където отново задушливата миризма на горяща пластмаса привлича вниманието му. И тогава установява, че кабелите под трансформатора и на тези машина са започнали да тлеят като цигара. С няколко шишета вода успява да локализира запалването и

На стр. 4

## ПОЗИЦИЯ

Във връзка с тенденциозни коментари по повод временно спиране на влакове на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД заявява своята позиция:

„БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД не е предприело отмяна на влакове, а само временни промени в разписанието на някои от тях. Последните капиталови ремонти на локомотиви на БДЖ са извършени в периода 1993 г. – 1996 г. като през 2002 г. е закрит и последният завод за ремонт на локомотиви в България. Въпреки това дружеството се ангажира със спешни ремонти на локомотивния парк, гарантиращи спазването на разписанията от 15 септември 2016 г.

От началото на кризата и заплахата от фалит финансовото състояние на БДЖ никога не е било по-добро от днес. „БДЖ – Пътнически превози“ и „БДЖ – Товарни превози“ отчитат положителен финансов резултат за първото шестмесечие на годината. В резултат от реструктурирането и оздравяването задълженията към банките кредитори са намалени с 400 млн. лева. Реформите ще продължат до пълното възвръщане на БДЖ.

По повод на спортната дейност на БДЖ уточняваме следното:

Футболният клуб „Локомотив БДЖ“ е отделно от БДЖ юридическо лице с нестопанска цел. Финансирането му се осъществява изцяло чрез спонсорска дейност и няма нищо общо с финансите на БДЖ. Отборът е съставен изцяло от служители и работници на отделните дружества в „Холдинг БДЖ“ ЕАД. Ръководството му ще продължи да насърчава развитието на работническия спорт, така както се прави в цивилизования свят.

## НОВА ЖП ВРЪЗКА МЕЖДУ ЧЕРНО И ЕГЕЙСКО МОРЕ



Работна група, последвана от среща на министрите през септември, ще ускори работата по проекта за железопътен коридор между пристанищата на Егейско море – Кавала, Александруполис и черноморските портове Бургас и Варна. За това са се договориха министър Ивайло Московски и гръцкият му колега – министърът на инфраструктурата, транспорта и мрежите на Гърция Христос Спирдзис, съобщават от пресцентъра на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Двустранната среща се провела в рамките на третото заседание на Съвета за сътрудничество между правителствата на двете държави. Като следваща стъпка се предвижда двамата транспортни министри заедно да проучат възможностите за финансиране на проекта по линия на Европейския съюз.

Интермодалният товарен транспортен коридор между българските пристанища Варна и Бургас и гръцките пристанища Кавала и Александруполис с евентуална връзка към дунавския порт Русе ще бъде алтернатива на преминаването на товари през Босфора. Проектът предвижда и два логистични центъра в Александруполис и Бургас.

Двамата министри са били категорични, че осъществяването на товарния коридор „Sea2Sea“ би дало възможност за подобряване на транспортните и икономически връзки между България и Гърция.

Министър Московски е информирал, че текстът на Споразумение за трансграничния железопътен трафик между България и Гърция е готов и е изпратен на Европейската комисия за съгласуване. Това споразумение е от особена важност за двете страни, а и за Европа, тъй като решава проблеми по цялостното изграждане и интегриране на Трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). След евентуално подписване и ратифициране на споразумението, европейските железопътни предприятия ще получат равноправни условия за извършване на трансгранични услуги.

Проблемът с блокадите на границата от гръцки фермери и загубите на българския бизнес също отново са били тема на разговорите между двамата транспортни министри. Министър Московски е заявил, че такива действия са неприемливи, сериозно възпрепятстват дейността на българските пътни превозвачи и водят до значителни финансови загуби за тях. Двамата министри са се обединили около общото мнение, че в следващите разговори по темата, трябва да бъдат привлечени и представители на транспортния бранш на двете страни.



# 200 КМ/Ч - НОВ СКОРОСТЕН ЖП РЕКОРД В КАЗАХСТАН



В Казахстан се проведеха изпитания на едносекционен многофункционален електролокомотив тип KZ4AT, предназначен за обслужване на пътнически състави. В хода им той успя да развие скорост от 200 км/ч на железопътния участък Киик – Моинта, разположен югоизточно от столицата Астана. Това се превърна в нов рекорд за бързина на казахстанските железници (КТЖ), тъй като такова ускорение се постига за първи път в тяхната история.

Електрическият локомотив е продукт на френския производител на подвижен състав

Alstom. Разработен е на базата на локомотивната серия Prima (първата модулна платформа на компанията), която позволява създаване на различни модификации теглителна техника, съобразени с изискванията на клиента. Експлоатационната му скорост достига 200 км/ч и е проектиран да работи в широк климатичен спектър – при температури от -50° С до + 50° С.

KZ4AT е разработен специално за жп мрежата на казахстанските железници (с широчина на междурелсието е 1520 мм) с използване на най-модерни жп технологии от Alstom и руския

жп гигант „Трансмашхолдинг“. В кабината на машиниста и помощник-машиниста са осигурени максимално комфортни работни условия. Помещението е климатизирано, а седалките и подът са с вградено отопление. За удобство в него още има микровълнова печка, хладилник и тоалетна.

Предвижда се КТЖ да закупи голяма серия електролокомотиви KZ4AT. Тяхното производство ще започне през есента на т.г. в локомотивния завод ЕКЗ в Астана. Предприятието е съвместно, като 50 процента от капитала му притежава Alstom, а по 25 – казахстанските железници и руския „Трансмашхолдинг“. Новата му продукция се очаква да намери пазар в Близкия Изток, Азия и Русия.

Решението на френския жп производител да разкрие локомотивно производство там не е случайно. С железопътната си мрежа от над 14 000 км Казахстан е третата страна в света с най-дълга жп мрежа с широчина на междурелсието 1520 мм. Тя е перспективен пазар за разнообразно жп оборудване (в т.ч. нови системи за сигнализация) и услуги в сферата на развитието на жп инфраструктурата.

## ЕС ОТПУСКА 475 МЛН. ЕВРО ЗА ЖП ИНФРАСТРУКТУРАТА В ПОЛША

Европейската комисия обяви, че отпуска финансиране в размер на 475 млн. евро, за да продължат 8 мащабни проекти за развитието на железопътната инфраструктура на Полша. Периодът за тяхното приключване е 2020 г.

Чрез изпълнението на въпросните проекти ще се модернизират железопътни линии с дължина няколко километра в различни региони на Полша. „Те ще помогнат да се подобрят и приспособления на жп комуникациите във вътрешността на страната,

за създаване на по-бърза, безопасна и екологична транспортна система и за по-тясна интеграция на Полша с общоевропейската железопътна система.

По-голямата част от евросредствата – 319,3 млн. евро – ще бъдат „налетени“ в четири от проектите. Те предвиждат модернизация на железопътните линии, свързващи Мазовецкото и Лодзкото воеводства (области), с което ще се подобрят железопътните подходи към полската столица Варшава.

Други 74,6 млн. евро Евро-

комисията ще предостави за осъществяването на проекта за осъвременяване на жп линията между градовете Чемпин и Познан, която е част от Балтийско-Адриатическия коридор на трансевропейската жп мрежа TEN-T.

Освен това е съгласувано еврофинансиране в размер на 81,5 млн. евро и за модернизация на железните пътища в Поморското воеводство. Това ще помогне за подобряване на железопътната мрежа в района на Гданск и Гдиня.



## Швеция изпитват рециклиращи се, пластмасови траверси



Шведската инфраструктурна компания Trafikverket започна изпитания на годни за повторна преработка пластмасови траверси тип KPL, произведени от холандската фирма Lankhorst Engineered Services. Те се провеждат в рамките на програма за оценка издръжливостта на нови траверси, алтернативни на традиционните, изработвани от дърво. В тестовите участват траверси на още 5 други производителя, като всичките са монтирани на жп участък край шведския град Калмар.

Траверсите KPL са усилени с два стоманени пръта по патентована технология, гарантираща необходимата здравина на изделието. По данни на производителя те могат да бъдат използвани повече от 50 години, докато срока за експлоатация на обикновените дъбови траверси е едва 10 години. В същото време двата продукта имат сходни нива на погасяване на трептенията и твърдост.

KPL са разработени като ответна реакция на забраната за използване на креозот за импрегниране на дървените траверси и намаляването на ресурсите за изработка на последните. Пластмасови траверси от различни видове вече се използват в Холандия, Франция и Германия. Те са съобразени с особеностите на районите, в които се експлоатират – мостове и жп стрелките.

## В Лондон представиха моторсата за скоростното метро Crossrail



Компанията Bombardier презентира в Лондон първата моторса от новата серия 345, която ще се използва по сега изгражданата се скоростна линия на регионалното метро на британската столица Crossrail. Канадският жп производител ще достави 66 такива състава. Значителна част от тях трябва да бъдат предадени до май 2017 г., когато е планирано пускането в експлоатация на експресното трасе на подземната железница.

Транспортните власти на Лондон инвестират значителни средства в реализацията на мащабния проект, от който се очаква да промени транспортното лице на мегаполиса. Мрежата Crossrail ще е регионална разновидност на съществуващото метро. Тя ще се простира далеч извън границите на града, а планираната максимална скорост по наземните участъци е 160 км/ч, докато в тунелите – до 100 км/ч. Първата скоростна линия Crossrail ще пресича града и ще носи името „Елизабет“ в чест на британската кралица. Тя ще увеличи с 10 на сто пропускателната способност на железопътния транспорт на Лондон и ще позволи ежедневно той да превозва по 1 милион пътници.

Съставите Bombardier серия 345, които ще оперират по първата линия Crossrail, ще са 9-вагонни и с дължина 200 метра. Всеки от тях е предвиден за превоз на 1500 пътници и ползват с 30 процента по-малко електроенергия, благодарение на олекотената си конструкция. Вагонните салони са климатизирани, оборудвани с Wi-Fi и 4G мобилна връзка. На представения пред лондонската общественост прототипен влак от типа предстоят няколко седмични тестове.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# МЕТРОТО НА САНТЯГО: В ХАРМОНИЯ С ПРИРОДАТА

До две години метрото на чилийската столица Сантяго ще започне да се захранва от вятърна и слънчева енергия. С това то ще стане първото в света, което ще получава по-голямата част от необходимата му да функционира енергия от възобновяеми източници. Тенденцията е в недалечна перспектива градската железница на латиноамериканския град изцяло да премине на природна енергия.

Проектът ще бъде реализиран поетапно и е вдъхновен от природните и географски дадености на Чили. Столицата Сантяго и територията на страната славят като едни от най-слънчевите места на нашата планета. Затова местните власти се стараят максимално да се възползва от този факт и активно развиват своята слънчева енергетика. Начинанието е една от мащабните правителствени инициативи в тази посока.

През последните години Чили инвестира огромни средства в развитието на соларните си и вятърни електроцентрали. В резултат на това природната енергия, подавана към електропреносната мрежа, се е увеличила четирикратно от 2013 г. насам. Стига се дори до момент, в който страната започна да произвежда повече електричество от възобновяеми енергоизточници (ВЕИ), отколкото е способна да използва. В продължение на близо 4 месеца, в началото на годината, природната електроенергия се предоставяше безплатно на абонатите в някои чилийски региони тъй като свръхпредлагането ѝ там понижи нейната цена до нула. Понеже до края на 2016 г. се очакват още много слънчеви дни, вероятно ще има още такива

периоди. За сравнение през 2015 г. чилийците са ползвали 192 дни безплатно енергията от ВЕИ.

Уви, икономистите са загрижени за дългосрочните последици от това явление върху енергийния пазар в латиноамериканската страна. И по специално от ефекта му върху инвеститорите и собствениците на соларни и вятърни електроцентрали, тъй като то им генерира загуби. За да се избегнат те на произвежданото електричество от възобновяеми енергоизточници трябва да се намери приложение. И едно от тях е именно захранването на метрополитена на Сантяго.

В реализацията на проекта са ангажирани фирми, известни по цял свят с опита си в изграждането на ВЕИ централи. С най-мащабно участие в него е калифорнийската соларна компания Sun Power (филиал на френския нефтен гигант Total). В момента тя изгражда слънчева електроцентрала с мощност 100-мегавата в пустинята Атакама, на 640 км от чилийската столица, известна като „Соларния проект Пеликан“ - The Solar Project Pelicano. Нейното основно предназначение е да генерира енергия за метрополитена на града. Очаква се строежа ѝ да бъде завършен през 2017 г. и година по-късно реално



да заработи. Интересно е, че щатското дружество предвижда да използва специални роботи, които да почистват слънчевите панели от пясъчните навяхвания.

В инициативата участват още бразилската компания Latin America Power и испанската Elesnog. Двете съвместно разработват ветроенергиен парк (със сумарна мощност 185 мегавата), която ще осигурява вятърна енергия за метрото в Сантяго. Тя ще е в близост до комплекса на Sun Power и също трябва да влезе в експлоатация до 2018-та.

След като двете ВЕИ инсталации влязат в действие на пълни обороти се предвижда те да доставят 60 процента от цялата консумирана енергия на метрополитена в столицата на Чили. От тях 42 процента ще идват от енергията, произведена от слънцето (в перспектива – 60 процента), а 18 на сто - от вятърната. Останалите 40 процента ще постъпват от чилийския дистрибутор на електроенергия Chilectra. Той пренася и разпределя ток, добиван от местните газови и хидроелектростанции.

Електричеството, осигурявано от соларната и вятърна централи ще се подава директно към подземната транспортна система по отделна кабелно трасе и ще захранва влаковете и цялото електрическо обслужване по всички линии. Именно това е една от отличителните особености на проекта. При подобните системи в други държави по света енергията първо постъпва в електрическата мрежа на града и едва впоследствие се преразпределя.

Любопитно е също, че специално за метрополитена ще бъде конструирана акумулаторна станция за ВЕИ енергии. Тя ще осигурява безпроблемната работа на системите му за безопасност в случай, че подаването на еко електричество прекъсне по някаква причина.

Договорът за изпълнение на проекта е на стойност 500 млн. долара. В съответствие с него с компаниите Sun Power и държавното дружество, притежаващо ветроелектростанциите, бяха сключени споразумения за осигуряване на метрото в Сантяго с енергия от ВЕИ за първоначален срок от 15 години.



Електричеството от соларната и вятърна централи ще се подава директно към подземната транспортна система на Сантяго.



Президента на Чили г-жа Мишел Бачелет подкрепя развитието на екологичен релсов транспорт.



18 на сто от енергията за чилийската подземната железница ще идва от ветрогенераторен парк.



Преобладаващата част от зелената енергия за метрополитена ще се произвежда от соларна електростанция в пустинята Атакама.

Единственият засега чилийски метрополитен има 5 основни линии с обща дължина 103 километра, 108 метростанции и през него преминават ежедневен над 2,5 милиона пътници. Още един маршрут и 28 терминала са в процес на изграждане като след тяхното въвеждане в експлоатация дължината на релсовата мрежа ще се увеличи с 35 км... Това я прави втора по големина в Латинска Америка след тази на Мексико сити.

При успешно изпълнение на програмата метрото на Сантяго ще стане първото в света, получаващо преобладаващата част от нужната му енергия от възобновяеми източници. Очаква се ефектът от преминаването му на еко енергия да бъде осезаем.

„Милиони пътници ползват метрото всеки ден – заяви президентът на Чили Мишел Бачелет на неотдавнашна пресконференция. – Благодарение на захранването

му със зелена енергия те ще имат възможност да пътуват по-бързо и безопасно с транспорт, който се грижи за планетата, отделяйки по-малко въглерод и по този начин помага за по-доброто ни бъдеще”.

Проучванията сочат, че благодарение на използването на зелената енергия в чилийската подземна железница всяка година в атмосферата ще се изхвърлят 130 000 тона по-малко въглероден двуокис. А това е добре дошло предвид факта, че столицата на Чили е едно от местата на планетата с най-мръсен въздух. Разположението ѝ в котловина от планинската система на Андите помага въздушните маси да застояват и над мегаполиса да се формира смог. Качеството на въздуха в Сантяго е достигнало такива опасни нива, че неотдавна чиновниците бяха принудени да забранят дори пикниците на открито...

Ивайло ПАШОВ

# ДА ОСТАНЕШ ВЕРЕН НА МЕЧТАТА СИ

От стр. 1

отново иска друг локомотив. Дори се налага да спори с деломайстора, който се опитва да го убеди с подръчни средства да „закърпи“ положението до Горна Оряховица. Но Стефан е категоричен, с безопасността на пътниците не се допускат компромиси. Заявява, че няма да продължи. Така с още една подмяна на локомотива нощният бърз влак за Варна продължава. Интерпретиран през професионалния разказ на Стефан, случаят изглежда обикновен инцидент, който обаче ако не бъде своевременно предотвратен може да доведе до фатални последици. Така че по думите на младия човек липсата на добра техника и автоматизация, както по инфраструктурата, така и в подвижния състав карат ежечасно локомотивните машинисти да бъдат очите и ушите на железницата. След този случай е награден с парична сума и грамота. Но ако трябва да бъде откровен повече се радва на грамотата, защото тя се превръща в още един ценен експонат от колекцията му с жп артефакти. Засега богатата експозиция се съхранява в кутии и кашони. Но намерението е, след като малчугана в къщи поотрасне и престане всичко да пипа и чути, тя да е подредена в отделна стая, за да могат всички, които се интересуват да ѝ се любуват.

Докато разговаряме става ясно, че в десетгодишната професионална биография на локомотивен машинист Стефан има и друго, неочаквано произшествие – дерайлиране на локомотива. Но коментирайки го от разстоянието на времето той е доволен, че независимо от тежката обстановка тогава пътниците не са разбрали какво става. Въпреки всекидневното напрежение,

дългите отсъствия от дома по време на дежурствата, както и битовите неудобства, нарушаването на биологичния ритъм Стефан Николаев не съжалява, че не е заменил локомотива с чиновническия стол. Мотивира се с неспособността си да се оправя с бюрокрацията, докато машината, колкото и амортизирана да е няма как да не му се подчини. Но е убеден, че гилдията, към която принадлежи често се нуждае от компетентните съвети на професионален психолог, особено след произшествие. Защото стресът в такива моменти е много голям, благодарение на който все повече са примерите на тежки хронични заболявания.

Не по-малко динамичен е денят и на колегите на Марио Витанов. Натрупал около 27 години като началник на влак в пътническото движение той ясно осъзнава, че е лицето на железницата. Защото ако пътникът добива първото и най-трайно впечатление от обслужването то е на билетното гише и от отношението на превозната бригада. Не веднъж обаче е бил разочарован, когато стараяйки се да е внимателен и любезен срещу него стои изнервен и некомуникативен човек, с негативна нагласа, който търси за какво да се спречка. Дребнавостта винаги е огорчавала Марио, който в природата му е да не афишира, когато помага. Може би и затова трудно и с неудобство говори за случая, когато намира дамска чанта с голяма сума пари, документи и златни бижута. Собственичката, възрастна жена и до сега не крие искрената си благодарност към Марио. В практиката си е имал и други, но по-дребни аналогични случаи. Принципно много често пътниците са разсеяни, забравят какво ли не, казва началникът

на влака, който обикновено пътува по направление София – Кулата. „Така че наше професионално задължение е да им помагаме и винаги да сме до тях с компетентната си информация“, заявява той. Заради тази си философия, на която е подчинил поведението си на работното място във влака като служител на БДЖ, през 2014 г. Марио Витанов получава званието „Железничар на годината“.

Заради железничари като Антонио Дамянов, който години наред е ревизор-вагони в депо „Надежда“ и Централна гара Генчо Мирков казва, че в експлоатацията работят едни от най-качествените специалисти. По думите му лошото е, че те продължават да си отиват. Гълтат ги частните превозвачи и „Метрополитенът“. Но обичащите си професията и автентичната железница като Дамянов, Марио Витанов и Стефан Николаев остават, добавя той. И уточнява, че ако си ревизор-вагони на гарата или в депо то ежедневно изминаваш по 12 километра, или се тревожиш за куп още проблеми, но пак успяваш да се справяш. Затова пътниците и клиентите на БДЖ трябва да имат пълно доверие на висококвалифицираните специалисти, работещи в компанията, обобщава Мирков. Сам той, преминал почти през цялата йерархична стълбица на професията, много добре познава кухнята на нещата. Затова не може да бъде безразличен, когато заговори за проблемите. И да не уважава, онези колеги, които без мрънкане и оплаквания ги преодоляват.

Точно тях и своите служители, както и семействата им той поздравява с празника чрез страниците на вестника.

Мая Йорданова

# ЧЕТИРИНАЙСЕТТА ЖП ЛИЦЕНЗИЯ ПОЛУЧИ „МИНИ МАРИЦА-ИЗТОК“



На официалната церемония, организирана в Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, бе дадена на „Мини Марица-изток“ ЕАД лицензия, с която дружеството вече има право да превозва товари по националната железопътна мрежа в определена част от територията на България. Документът връчи изпълнителният директор на агенцията Веселин Василев в присъствието на главния експерт Венка Стефанова и директорът на дирекция „Регулиране“ в ИАЖА Маргаритка Французова. Андон Андонов, изпълнителен директор на „Мини Марица-изток“ специално благодари на целия екип, който месеци наред работи за лицензирането на дружеството като регионален товарен превозвач.

За първи път в над 60-годишната история на минното предприятие подвижният му жп състав може да оперира по националните линии като самостоятелна организация. Според експертите на ИАЖА това означава, че подвижният състав, с който мините разполагат отговаря на всички изисквания на националното и на основните изисквания на европейското законодателство по отношение на превозния процес, организацията на работата и системите за управление на безопасността. Лицензията дава право да се превозват товари в участъка Нова Загора – Стара Загора – Димитровград – Симеоновград. Тя допринася за повишаване на сигурността на доставките на въглища към

топлоелектрическите централи в комплекса „Марица изток“ като се осигурява възможност те да получават суровина минимум от два рудника. Документът има и положителен икономически ефект. Десет пъти се намаляват разходите на миннодобивното предприятие за преминаването по инфраструктурата в отсекката гара Раднево – гара Любеново-предавателна от спестените средства, които доскоро е плащано на лицензирани жп компании. Предвижда се приходите от външни услуги, извършвани от ЖП транспорта на „Мини Марица-изток“ ЕАД, които в момента са между 3 и 4 млн. лв. на година, да се удвоят. Към мините могат да се обръщат всички товародатели, в това число и лицензираните до този момент у нас жп превозвачи, за да транспортират товари в региона. Това най-вече засяга превози по жп линия № 83 Симеоновград – Нова Загора, която не е електрифицирана, но осигурява по-пряка връзка от Турция към вътрешността на България и Европа.

Лицензията дава и възможност с подвижния състав на „Мини Марица-изток“ ЕАД да се превозва варовик от находищата в региона към теплоелектрическите централи от комплекса, който използват за серочистащите си инсталации.

С получаването на лиценза „Мини Марица-изток“ ЕАД стана 14-тото дружество в страната, което има право на товарни превози по националната железопътна мрежа.



Генчо Мирков

Мирослав Писов - ръководител отдел  
„Вътрешна сигурност и безопасност“ в „Холдинг БДЖ“ ЕАД:

# СИГУРНОСТТА ЗАВИСИ ПРЕДИМНО ОТ ОТДЕЛНИЯ ЧОВЕК

(Продължава от бр. 18)

– Г-н Писов, кои са основните фактори, които влияят на железничарите за промяна в отношението им към сигурността?

– Повишаването на квалификацията, съзнанието и отговорността на експлоатационния персонал в БДЖ значително подобри отношението към проблемите на сигурността и превенцията срещу посегателствата. Но в много случаи това се оказва недостатъчно за общата ефективност, например при разследвания срещу кражбите на елементи от подвижния железопътен състав и инфраструктура. Те влошават експлоатационната обстановка, нарушават графика за движение на влаковете и създават предпоставка за други произшествия. Попадането на изхвърлен от вагоните скрап върху съседни коловози може да доведе до удари и дерайлирани на композиции, движещи се по съседни коловози. Но основните материали, които са обект на посегателства са части от локомотиви и вагони, ролкови лагери, силови кабели, вентилационни вентили, скрап и други превозвани товари. Едно от особено опасните е посегателството върху елементите от спирачната система, защото пряко засяга безопасността на движение.

Основна задача на превенцията е стабилната среда за сигурност на локомотива, ремонтната дейност и посегателствата върху отделни детайли, които имат значение за експлоатационната безопасност. От март тази година са издадени специални разпоредби и указания, направена е организация за осигуряване на 24 часов контрол, със собствени сили, от работещите по локомотивите. Всеки обект в Групата дружества на „Холдинг БДЖ“ ЕАД притежава работна карта на рисковите фактори и електронно дигитално досие на такива места и зони.

На международна конференция по линия на сигурността в железницата представих този наш модел на работа, който предимно акцентира върху човешкия фактор. Той бе оценен положително. С други думи, мобилните групи, които създадохме още преди две години, са вътрешната ефективна организация срещу заплахите. Те също са основен фактор и сигурна бариера срещу посегателствата, тероризма и другите престъпни намерения. И са в основата на изготвената стратегия за сигурност в железопътния сектор, където в момента са два основните рискови фактори. Единият е бежанският поток, а другият е свързан с основните елементи, които водят до дестабилизиранието й.

– Какво по-специално имате предвид?

– Нашите действия са насочени към икономическото й укрепване. Но не искаме да гледаме на хората като на престъпници, а да извършваме превенция. Тя също е в основата на сигурността, в икономическата й целесъобразност. Паралелно, още преди две години, възникна и проблемът с бежанския поток. От натрупания си опит мога да кажа, че това е потокът на старата нелегална емиграция, на трафика на хора. Това е и основният поток на организираната престъпност, на терористичните групировки, на международните наркоорганизации. Преди двайсет години така се формираха основните канали на трафик на хора, които днес се преобразуваха в бежански поток. Те са свързани с всички видове заплахи – вътрешни и външни. И когато вече се виждаше терористичната опасност от ИДИЛ, след събитията в Мадрид нямаше вече съмнение, че едни от най-уязвимите места са влаковете, самолетите, масовия транспорт, защото там има най-много хора и въздействието върху тях е най-силно.

– И все пак трябва да се потърсят ефикасни превантивни мерки, които ще бъдат по-сигурна бариера срещу терористичните намерения.

– При състоянието и дълговата криза, в която сега се намира железницата, нямаме ресурс да инвестираме толкова огромни средства, за да я оградим цялата. Но и дори навсякъде да поставим телени мрежи те едва ли ще имат очаквания резултат. Изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Владимир Владимиров е поставил задание, още преди два – три месеца, какво да се надгражда в сигурността, за да има видео система. Ако я монтираме в рисковите точки, които много добре знаем, и я вържем с подвижния състав – това ще е следващата стъпка, която не е толкова скъпа!

– Може ли да действа в движение?

– Да, не е проблем през интернет. Не са необходими чак толкова много пари, за да се сложат камери вътре във влаковете. По този начин ще се контролира и продажбата на билети, и как работят обслужващите екипажи. Другото е да се направи пропускателен режим от типа на летищата. Но това ще е третата стъпка, когато железницата преодолее дълговата криза и започне да се мисли по-спокойно за тези неща. Нашите хора трябва да знаят, че въз основа на Постановление 181 дейността на БДЖ е част от националната сигурност на България. Ето защо, както вече казах, толкова акцентираме на работника. Всичко е съгласувано с ДАНС и МВР и имаме общ план. Създадена е структура на взаимодействие при сигнали

или при подадена информация от единната ни информационна система. С друго министерско постановление от 2012 г. се даде възможност да се създаде национален план за превенция на престъпността и в частност в жп транспорта. Той обхваща цялата страна, но има раздел, който разглежда само железницата. Превенцията в нея, а и по принцип е много важна, защото случили се събитията – пътища много...



Затова при всички фактори, които се появяват като външни, както например е хвърлянето на камъни, или където около нашите обекти може да се получи радиализация, се взаимодейства и с неправителствените организации. В момента се работи по съвместен план и са определени специални мерки, обхващащи две места – училищата и общините. Заедно с Министерството на образованието и Държавната агенция за защита на детето се организират общи инициативи. Издадох се брошури, ще се разговаря с децата в час на класния за опасностите, свързани с железницата, по подобие на това, което прави КАТ. Вече се разработва и медиен проект, а следващата половин година всичко, за което говорим ще се популяризира чрез средствата за масова информация и социалните мрежи. Уточняваме и какво точно информация да се съобщава на гарите. Също с експлоатацията и сигурността сме разработили видео материал със слайдове и обяснения. Ще се качи в интернет, за да знаят всички, дори и децата, когато си правят селфи как да се пазят.

– На кой момент в организационната дейност обръщате най-голямо внимание?

– На две основни неща – запазване здравето на пътника и на работещите при нас. Казваме „не“ и на принципа да се гоним като престъпници. Много важно е и всеки да знае как при нужда правилно да реагира.

Изпълнителният директор издаде специална заповед, въз основа на указанията от ДАНС. Те обхващат профилактиката, както и начините на поведение при критични ситуации. В такива моменти всички дейности са подчинени на антитерористичните мерки. Това е включено и в еже-

дневния инструктаж на хората, които работят в експлоатацията и всекидневно пътуват. Но когато цялото общество се обедини и започне да участва в превенцията много трудно ще се извърши терористичен акт. Потвърждава го фактът, че на българо-турската граница пресичат много малко бежанци. И на Кулата е същото. Ние доста отдавна бяхме предупредили нашите железничари да отварят очите си на шест. Благодарение на това бяха спрени и две групи от хора, представящи се за бежанци, които се опитваха да пресекат страната, укрити в товарни вагони.

Целта на терористичните мрежи преди всичко е да всяват страх. Затова много бързо политиките и държавниците ни трябва законодателно да се организират и категорично да реагират срещу това явление. В момента се води психологическа война между ИДИЛ и европейския, цивилизования свят. Ето защо самоорганизацията на обществото е толкова важна за успешното преодоляване на психозата.

– Бихте ли коментирали най-добрите експертни практики в тази насока?

– Започваме непрекъснато практическо и постоянно обучение на мобилните звена по места и на терен. Така направихме в Елин Пелин. Проведохме учение по линия на Единната спасителна система за управление на кризи. Занапред това трябва да се превърне в масирана практика, прилагана във всички подразделения на холдинга и двете дружества. По време на тези учения показваме как в случай на извънредна ситуация си помагаме един на друг. Това е и основната цел. Ако например в района на гарата или във вагона стане инцидент необходимо е да участва и местното население, което живее там, ромската общност – също. Търсим ли реален успех ще предложим на всички общини да се включат в превантивната организация. Но задължително е да мотивираме и ромите, да ги приобщим и направим част от нашата сигурност, защото много от тях непосредствено живеят до железопътната инфраструктура. Антагонистичната риторика не само, че с нищо нени помага, но и ни вреди. Същото е и във връзка с югоизточната ти съседка

Турция и обявеното извънредно положение там. Непрекъснато търсим пазар на нашите стоки и услуги, така че не може да използваме антагонизма от преди 150 години. Погледнете само колко транспортни коридори преминават през нашите страни и тази част на Балканите!...

Ще припомня само, че определеното за национална сигурност включва противодействие на тероризма, на бежанския поток и постигане на благоденствие. Но до него не се стига чрез антагонизъм. Има една хубава българска поговорка – не се радвай, когато чергата на съседата ти гори. А с Турция ние имаме и обща железопътна гара, която е на тяхна територия. Така че общите ни транспортни, търговски и икономически интереси изискват двустранна толерантност. Същото е и с Гърция. Или и в такава насока трябва да обучавате хората, на базата на всички документи, да изграждат умения на взаимопомощ. В такъв дух протече и учението в Елин Пелин. Търси се общонационален консенсус, в който се включват и неправителствените организации като Съюза на офицерите и сержантите от запаса. Стигнахме също до извода, че в МВР трябва да има специализирано звено за железницата, защото ние нямаме полицейски правомощия.

– Искате да кажете връщане на Транспортна полиция?

– Според мен най-реално на този етап е създаването на специализирано звено вътре в дирекциите на МВР. Предоставили са ни техния национален план. През септември ще дадем нашето становище и виждания. Може би ще се определят регионални отговорници по линия на железопътната превенция, противодействието и другите проблеми на железопътния транспорт. В това специализирано звено ще предложим да се анализира и обработва цялата информация. Но не заложим ли основно на кондуктора, на началника на влака, на локомотивния машинист да изгради чувството, че той е факторът за сигурност и няма кой да го пази, резултатите ще бъдат скромни. Това е различният, съвременен подход за постигане на сигурността.

Интервюто взе:  
Мая Димитрова

## УСПЕНИЕ НА ПРЕСВЕТА БОГОРОДИЦА

На 15-и август Православната църква чества Успение на Пресвета Богородица, който е един от 12-те най-големи християнски празници.

Според Светото писание това е денят, в който Божията майка на 64-годишна възраст напуска земния живот и отива при сина си. Нейната смърт била тъй лека и блажена, че приличала на заспиване. Оттук и думата „успление“ - заспиване.

Три дни преди смъртта архангел Гавриил ѝ съобщава, че Бог е пожелал да я вземе при Себе Си в своето Царство, за да царува вечно с Него. Последното ѝ желание е да види светите апостоли заедно.

По чуден начин те се пренасят пред вратите на дома ѝ в Йерусалим. Три дни след това сам Исус Христос в небесна слава, обкръжен от ангелски ликови и светци, слиза от небесата за душата на Света Богородица. Погребват я в една пещера край Гетсимания

и затварят входа с камък. Когато няколко дни по-късно го отворят, за да се поклонят пред Светицата и закъснелият Апостол Тома, намират само плащеницата ѝ.

Ставайки от трапезата, апостолите чуват ангелско пеене и виждат в облаците Пречистата Божия майка, обкръжена от ангели, която им казва: „Радвайте се, защото съм с вас през всичките дни.“ В памет на явяването ѝ пред апостолите църквата определя този ден да се отслужва тържествена литургия и да се прави „въздигане на хляба“.

Според народната традиция празникът се нарича Голяма Богородица, за разлика от Малката Богородица, когато се чества рожденият ден на Христовата майка. След тържествена литургия в църквата се освещават обредни хлябове, които жените след това раздават за здраве и за умрелите. Селищата с църкви „Успение на Пресвета Богородица“ имат храмови празници.



Провеждат се родови срещи, свързани с жертвоприношение - курбан за живот, за здраве, за плодородна година, против премяждия и болести. Традиционни ястия на трапезата са прясна питка, украсена с порфороен орнамент, пилешка каша, тиганици, варено жито, царевица и тиква. Непременно се ядат диня и грозде. Вярващите даряват на църквата свещи, домашно тъкано платно, месал, пешкир и пари.

В този ден празнуват всички, които носят имената Мария, Мариан, Мариана, Мариян, Марияна, Маша, Мика, Мира, Мара и др.

## КАК ДА ОСТАНЕТЕ ЗДРАВИ ПО ВРЕМЕ НА ПОЧИВКАТА



Ако скоро ви предстои да се излеagnetе блажено на плажа, значи ние благородно ви завивждаме.

Плажуването обаче също трябва да бъде съобразено с някои здравословни норми.

Като начало е **важно да се предпазите от слънцето**. Вярно е, че вие отивате на пла-

жа, за да се печете, но все пак внимавайте с излагането под горещите лъчи.

Предвидете чадър, широкопола шапка или поне шал, с който да покриете главата си и да се предпазите от слънчасване. Лосионите със слънцезащитен фактор са задължителни.

**Не забравяйте да си вземете повече вода с вас.** На плажа е лесно да се дехидратиращ, така че пийте постоянно течности (като под течности не се разбира единствено мента със спрей или бира).

**С алкохола също трябва да се внимава.** Ако решите, че ще пиете нещо на градус, то внимавайте после с влизането във водата. Седнете на бара на плажа под хубава сянка и се насладете на пиетето си.

Друг **важен фактор е храната**. Излагането на слънце, тичането по плажа и плуването във водата водят до изразходването на доста енергия, така че трябва да подкрепите организма си с нещо. Пригответе си сандвичи или нещо подобно, което може да вземете с вас на плажа и ще сте сигурни, че няма да се разтопи и развали от жегата.

Особено внимателни бъдете към закуските с месо, тъй като то може да се окаже развалено от горещината.

**Препоръчително е и да не преяждате**, ако ви предстоят още часове на плажа.

Като цяло може да изключите мазните, пържени и тежки храни от лятното си меню, ако искате през цялото време да ви е леко и спокойно.

## СМОКИНЯТА

Смокиновото дърво е едно от най-древните културни растения. Според библейското предание, когато Адам и Ева вкусили този забранен плод, те скрили с лист от дървото своята голота и били изгонени от рай. Арабите първи започнали да отглеждат смокинята като културно растение, а по-късно тя се разпространява във Финикия, Сирия и Египет. През 9 век пр.н.е. смокинята е била пренесена в Елада, а в Америка попаднала едва в края на 16 век.

Смокините са изключително богати на витамини - каротин, В1, В3, РР, С, и минерални вещества - натрий, калий, калций, магнезий, фосфор. По съдържанието на калий смокинята отстъпва само на ядките. Тя съдържа витамин В6, който отговаря за производството на серотонина, наричан "хормон на удоволствието".

Още от древността плодовете на смокинята се използвали в медицината. Прилагали ги като средство против кашлица и заболявания на гърлото. Зрелите



плодове са добро потогонно средство и понижават температурата. В смокините има повече желязо, отколкото в ябълките, затова ги препоръчвали на болни, страдащи от анемия. В листата на смокинята се съдържа веществото кумарин (вещество, повишаващо чувствителността на организма към слънчевата радиация). От листата се прави препаратът фурален, прилаган за някои видове плешивост и витилиго, а сокът и етеричните масла потискат ръста на някои гъбички и болестотворни бактерии.

Пресните смокини са с различен цвят - от почти бял до тъмновиолетов. За сушене подходящи са светлите, със златиста кожа.

Освен че е много хранителна, смокинята успокоява температурата на организма и утолява жаждата и охлажда сърцето. Сушената смокиня има леко разхлабващо действие. Плодът е полезен при сърцебиене, бронхиална астма, кашлица, болки в гърдите, при плеврит. Заедно с бадеми се прилага при силно намалено телло.

Този плод "освобожава" главата за нови идеи. Съдържащото се в смокинята вещество се доближава по своя химически състав до аспирина, етеричните масла разреждат кръвта и мозъкът се снабдява по-добре с кислород.

Смокинята е священо дърво в много региони в света (особено в Египет, Индия, Югоизточна Азия и част от Океания).

## Пай със смокини

**Необходими продукти:**  
10 бр. натрошени чаени бисквити (за плънката)  
10 бр. смокини  
1 пакетче крема сирене  
1 малко бурканче сладко от смокини  
1/2 ч.ч. нарязани орехи  
1/2 ч.ч. стафиди  
2 ч.ч. брашно (за тестото)  
100 г масло  
1/4 ч.ч. захар  
1 яйце  
2 пакетчета ванилия  
1 пакетче бакпулвер

**Начин на приготвяне:**  
Разбъркайте заедно на ръка яйцето, мекото масло и захарта. Добавете бакпулвера

с пресното брашно и ванилията.

Замесете меко тесто. Разстелете го в намаслена и застлана с хартия за печене тавичка (около 25 см), като хубаво притискате по ръбовете и стените.

Разбъркайте заедно продуктите за плънката - крема сиренето, сладкото от смокини, натрошените чаени бисквити, орехи, стафиди.

Получава се ронлива смес. Разпределете я върху тестото и отгоре притиснете цели или разполовени пресни смокини. Сложете сладкиша да се пече в предварително загряна умерена фурна.



## Немски кекс

**Необходими продукти:**  
150 гр. краве масло  
150 гр. бадеми (орехи)  
150 гр. пудра захар  
150 гр. стафиди и смокини  
4 яйца  
150 гр. брашно  
лимонова кора, бакпулвер

**Начин на приготвяне:**  
Маслото се разбива със захарта до побеляване. Прибавят се

един по един жълтъците, нарязаните бадеми, смокините, стафидите, настърганата лимонова кора, брашното с бакпулвера и накрая белтъците разбити на сняг. Всичко се разбърква много добре. Получената смес се изсипва в тава, намазана с масло и поръсена с брашно. Пече се в умерена фурна. Сервира се поръсен с пудра захар. Приятен апетит!



# 8 ПРИЗНАКА, КОИТО ЩЕ ВИ ПОДСКАЖАТ КОГА НИКОЙ ВИ ЛЪЖЕ

Как да разберете, че човекът отсреща ви лъже?

Трябва да обръщате особено голямо внимание на неговото лицево изражение, на езика на тялото и на схемата на речта, съветва Лилиан Глас, поведенчески анализатор, експерт. Тя е работила в тясно сътрудничество с ФБР, помагайки им да различат онези сигнали, показващи че заподозреният маме.

Когато се опитвате да откриете дали някой ви лъже, първо трябва да разберете как този човек се държи в нормална ситуация. Така например ако мига често, то най-вероятно ще прави точно обратното, когато се опитва да ви каже нещо невярно.

В своята нова книга „Езикът на тялото на лъжците“ (The Body Language of Liars) Лилиан Глас разкрива 8 признака, благодарение на които ще разберете, че някой ви лъже:

## 1. Бързо променят позицията на главата си

Ако някой внезапно промени движението на главата си, когато им зададете директен въпрос, означава, че вероятно ви лъжат за нещо.

„Главата може рязко да се отдръпне назад, леко да кљюмне или да се наклони настрана“, пише Глас. Това обикновено се случва

точно преди човекът да отговори на зададения му въпрос.

## 2. Стоят неподвижно

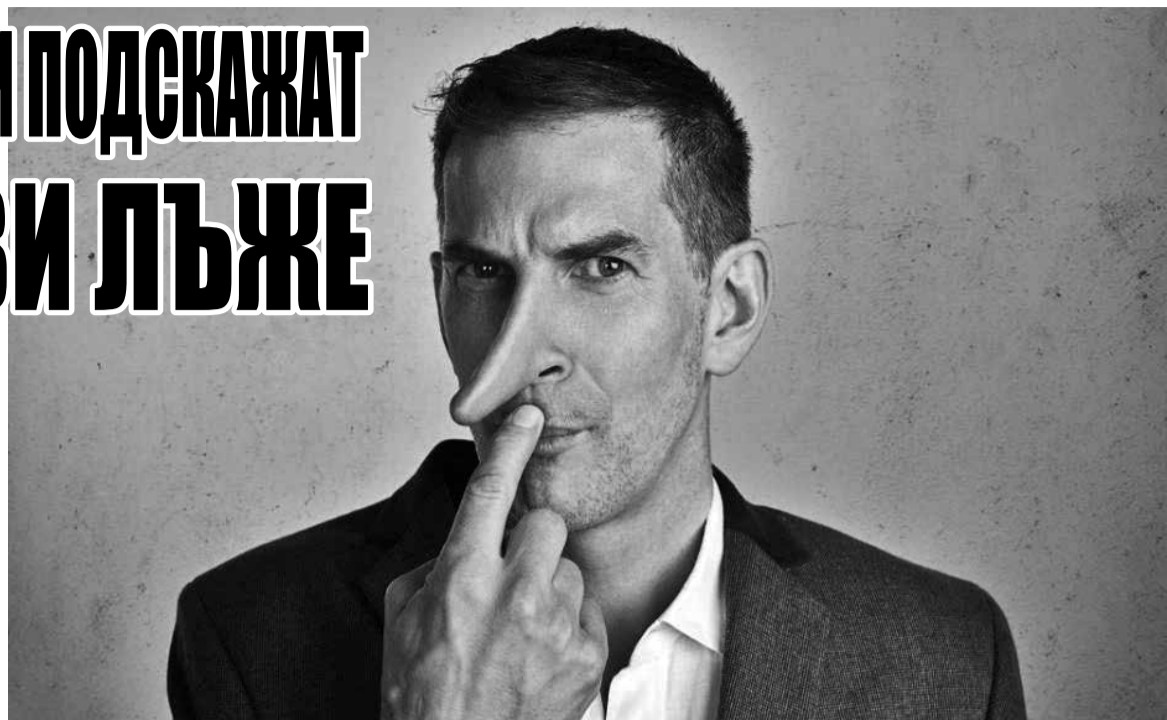
Всеобщо твърдение е, че хората шават твърде много, когато са нервни. Според Глас обаче трябва да внимавате и в случаите, когато те въобще не се движат.

„Това може и да е знак на примитивната неврологична реакция за „бой“, а не за „бягство“. Тялото се подготвя за евентуална конфронтация – казва Глас. – Когато водите нормален разговор, е напълно естествено тялото ви да се движи по един ненаатрапчив и спокоен начин. До голяма степен тези действия са подсъзнателни. Съответно ако човекът отсреща се втвърди, изпадне дори в кататонично състояние, в което въобще не мърда, значи определено нещо не е като трябва.“

## 3. Инстинктивно покриват уязвимите части на тялото

Например гърлото, гърдния кош или стомаха.

„Често съм забелязвала това в съдебната зала, когато работих като консултант за прокурорите. Винаги мога да разбера кога нечий показания успяват да засегнат обвиняемия – в подобен момент той или тя обикновено покрива гърлото си с ръка – казва Глас. – Никога не съм оценявала напълно потенциала на подобно издйническо поведение, докато



не се присъединих към ФБР като специален агент“.

## 4. Докосват или покриват устата си

„Веднага може да разберете, че някой ви лъже, щом човекът автоматично покрие устата си с ръце – това показва, че той не иска да се справи с проблема или да отговори на въпроса – казва Глас. – Когато възрастните правят това, означава, че те не разкриват всичко или че просто не искат да кажат истината. Буквално прекратяват комуникацията.“

## 5. Започва да им е трудно да говорят

„Ако някой път имате възможност да видите видео запис със заподозрян, който е виновен, ще видите, че с течение на времето му става все по-трудно да говори – пише Глас. – Това е така, тъй като автоматичната нервна система намалява потока на слюнката по

време на стрес, което пък от своя страна изсушава лигавицата на устата.“

Други признаци, за които трябва да следите, е внезапното прехапване на устните или тяхното свиване.

## 6. Гледат ви, без да мигат

Често лъжецът избягва да ви гледа в очите. Понякога обаче той може да положи допълнителни усилия и да се опита да прикове погледа си във вашия в желанието си да ви контролира и манипулира.

„Подобно на повечето измамници, и Бърни Мадоф се престарава, гледайки хората по-дълго от обикновеното, често без да мига на редовни интервали – казва Глас. – Когато хората казват истината, те понякога ще започнат да шават с очи или дори ще месят погледа си от време на време. Лъжците от друга страна ще приложат хладнокръвен и непреклонен поглед,

с който ще се опитват да сплашат и да контролират.“

Честото мигане също е признак, че някой ви лъже.

## 7. Предоставят твърде много информация

„Когато човек се впусне в твърде много приказки и ви предостави множество информация, от която вие не се нуждаете – то най-вероятно той или тя не казва истината – пише Глас. – Лъжците често говорят много, тъй като се надяват, че с цялата си тази приказливост и отвореност по темата другите ще им повярват.“

## 8. Сочат много

„Когато лъжецът стане враждебен или приеме отбранителна тактика, той ще се опита да преобърне нещата към вас – казва Глас. Той ще стане враждебен, тъй като вие сте разбрали че лъже. А това от своя страна ще доведе до множество посочвания с пръст.“

# НИКОГА НЕ КАЗВАЙТЕ ТЕЗИ ФРАЗИ НА ЧОВЕК, С КОГОТО ТОКУ ЩО СТЕ СЕ ЗАПОЗНАЛИ



Запознанството за пръв път с някого може да бъде изнервящо, особено след като само няколко думи са достатъчни, за да може другия човек да си създаде трайно впечатление за вас.

За да не оставяте лошо впечатление при първата среща, има

някои неща, които не трябва да правите или казвате.

## „Мразя тази компания“

Нищо не прави по-лошо първо впечатление от негативизма. В момента, в който започнете да се оплаквате от нещо, хората смятат, че това е основната ви

тема за разговор. Дори това, което казвате да е вярно, то няма място в разговора ви с непознат. Ако наистина имате основателно оплакване, отидете в отдел „Човешки ресурси“, а не го споделяйте с новия колега.

## „Колко пари изкарваш“?

Това е много личен въпрос и на повечето хора не им харесва да бъдат разпитвани толкова директно.

## „Съжалявам, че ви притеснявам“

Не трябва да изхождате от предположението, че притесняват отсрещния човек. Дори и наистина да се чувствате неудобно, не поставяйте въпроса по този начин. Вместо това кажете: „Извинете, имате ли минута?“

## „За кого гласува/ще гласувате“?

Политиката не е тема за разговор с непознат, особено по време на течаща предизборна кампания. Ако наистина искате да обсъдите темата, не правете емоционално заредени изказвания и обвинения. Вместо това се съсредоточете върху фактите, като последните развития и политическите позиции на отделните партии.

## „Аз съм хомо/хетеросексуален“

Това е изключителен личен въпрос, който засяга само вас и партньора ви. Обсъждането на сексуална ориентация може да накара някои хора да се чувстват неудобно, затова най-добре се въздържайте от обсъждането на

такива теми по време на първа среща.

## „Това е невъзможно“

По този начин представяте себе си в негативна светлина като човек със слаба воля. Вместо това, трябва да поставите проблема на масата и да работите за намиране на решение.

## „Чухте ли...“?

Когато започнете да разпространявате слухове, дълго време ще ви следва славата на кљюкар. В действителност, това ще ви представи в по-негативна светлина, отколкото за лицето, за което злословите.

## „Ти си по-готин/а, отколкото предполагам“

Тази реплика разкрива, че вече сте си създали някакви предварителни очаквания или нагласи, и то негативни, и вероятно ще постави човека насреща в неловко положение.

## „Честно казано“

Когато започнете изречението с тази реплика, рискувате хората да се чудят дали през останалото време сте казвали истината.

## „Може ли да ми направите една услуга“?

Ако току-що сте се запознали с човека, не го молете веднага за помощ. Изглежда грубо.

# ЗАВРЪЩАНЕ КЪМ КОРЕНИТЕ

*В полския курорт Закопане планират да построят иновативна дървена жп гара*



Полският планински курорт Закопане е привлекателен през цялата година.

Властите на полския планински курорт Закопане (Южна Полша) планират авангардна реконструкция на съществуващата градска железопътна гара. Един от лансираните проекти предвижда изграждане на изцяло ново гарово здание, което да е почти изцяло изработено от дърво.

Местната управа намира настоящата визия на жп терминала за неатрактивна и неподходяща за статуса на градчето като важен туристически център. Затова е обявен конкурс за реконструкция на зданието и се приемат идейни проекти за промяната му. И такива не липсват. Едно от най-интересните предложения обаче е това на младата интериорна дизайнерка Маргарет Войтичка от Академията за изящни изкуства в Полша. То предвижда иновативно трансформиране на гаровия комплекс чрез използване на много дървесни компоненти като основа за преизграждане на помещението му.

„Израснала съм в Закопане и отдавна исках да създам нещо, което да чувствам близко. Старата гара в града се оказва идеалния обект. Ам-

бицирах се да я претворя така че да привлече гостите и местните жители, а не да ги отблъсква с безвкусната си визия. Помислих си, че нашият град, славещ се като зимната столица на страната, заслужава по-атрактивен жп терминал и така се роди идеята” – разказва Войтичка.

„Гарата трябва да бъде една от витрините на града. Място, което да ни плени и накара, ако не да заобичае, поне да запомним Закопане. Затова се постарях в концепцията си да комбинирам старото с новото, традиция и модернизъм. Съчетах иновативното с едно завръщане към корените и природата, които за съжаление бавно и безвъзвратно се променят. Но по начин, който още от пръв поглед се надявам да плени туристите и да ги накара да усетят уникалната атмосфера на тази част от нашата страна” – описва проекта си авторката.

Визията, на която залага не е откъсната от местната архитектура. Чрез екстериора и интериора от дърво тя пресъздава архитектурата на традиционните домове на гуралите – етнокултурни групи поляци, живеещи в планинските части на



Курортното градче привлича хиляди туристите с природните си забележителности.



Във визията, предложена от полската дизайнерка, се залага на естествените материали, типични за Татрите.

Южна Полша и Северозападна Словакия. Дизайнят е изпълнен в стила рафтър, чрез който на туристите се демонстрира близостта на Татрите. Използването на много естествени материали като бор, смърч и гранит, типични символи на тази планинска верига, ще накара туристите да почувстват уникалния климат и ще ги потапя в местната атмосфера. Топлият дървесен интериор на гаровите салони ще ги пренесе високо горе в някоя от характерните високопланински къщи от региона.

Инициативата за реконструкция на жп терминала в Закопане ще бъде финансирана съвместно от местните

власти и полските държавни железници (PKP). Тя съвпада с националната програма на жп превозвача за модернизация до 2023 година на 464 гари (от общо 590 действащи в момента). Част от средствата за изпълнението ѝ ще бъдат заделени от приходите на компанията, получени

от продажба на железопътно имущество с отпаднала необходимост. Само през 2015 г. PKP са спечелили 226 млн. злоти (56,5 млн. долара) от пазарната реализация на такова оборудване, инвентар и сграден фонд.

**Страницата подготви:**  
**Ивайло ПАШОВ**



Визията на старата жп гара не отговаря на статуса на Закопане на важен туристически център.



Визията от проекта на Маргарет Войтичка кореспондира с архитектурата на традиционните планински къщи от региона.



Идеята е реконструираната гара да отразява атмосферата на курорта и да се вписва в архитектурата му.

## Цени за реклама

За контакти:  
Мая Димитрова  
0889 41 30 03  
maya02@abv.bg  
bdz@bdz.bg

## При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне  
Първа страница - 1,50 лв. за кв. см.  
Вътрешна страница - 0,50 лв. на кв. см.  
Последна страница - 1,00 лв. на кв. см.  
За цяла страница - по договаряне

## При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договаряне  
Първа страница - 1,80 лв. за кв. см.  
Вътрешна страница - 1 лв. на кв. см.  
Последна страница - 1,50 лв. на кв. см.  
За цяла страница - по договаряне