



НАД 250 000 ЛЕВА

ИКОНОМИЯ В ДЕПО „НАДЕЖДА“

се постигат от успешни технологични решения

Два станда - за демонтаж на талиги и за демонтаж на лагери - са конструирани от група български специалисти в най-голямото у нас депо за поддръжка на пътнически вагони в столичния квартал „Надежда“. Коя е причината те бъдат създадени, питахме ръководителя му инж. Иван Дончев, който отговаря за цялото обособено звено, част от административната структура на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. „Преди около две години бяха закупени спални вагони от турската фирма „Тювасаш“, които са с много добри технологични показатели и притежават всички екстри, нужни за този тип превозни средства. Гаранционният срок за поддръжката им обаче изтече. Така че ремонтът на новите вагони трябваше да се поеме от депото“, обяснява той.

Независимо, че повече от 50 процента от вагоните, които се движат по националната жп мрежа, се ремонтират в „Надежда“, конструктивните особености на турските са новост за българския жп превозвач, уточнява инж. Дончев и посочва модерното им оборудване, различната модификация на талигите, сложната електроника, с която са снабдени. Всичко това е невъзможно да се поддържа без необходимите технически средства и оборудване. Поради тези причини се налага в кратки срокове да се потърси начин ремонтът да бъде извършван със собствени сили на съвременен ниво, качествено и според всички изисквания за безопасност, на които трябва да отговарят жп превозните средства. Така група инженери, между които и Борислав Борисов, Иван Коцев, Емил Георгиев и Асен Методиев, за не повече от два месеца намират необходимото решение на проблема. Благодарение на него са разработени стандът за демонтаж на талиги и стандът за демонтаж на лагери.

Най-напред е създаден вторият станд, който е по-малкото съоръжение. Наложила го е необходимостта износените колосоци да бъдат подменени с нови. По думите на инж. Дончев, за да стане възможна цялата операция, първо е трябвало да се



извърши демонтаж на лагерите. Те обаче са от такъв тип, какъвто досега в българската железница не е имало. Така се появява нуждата да се направи специален инструмент за демонтиране на лагерите, след което те се поставят върху новите колосоци. Аналогичен инструмент успешно е разработен от специалисти в депото. Конструиран е прототип с крик, с помощта на който вече започват да се свалят лагерите. Създадена е и маслена вана с определена температура, която улеснява монтажа им. След като вече е направена първата крачка и българското нововъведение практически се експериментира, се налага и конструирането на станд за демонтаж на лагери. Той позволява операциите да се извършват паралелно. „Всичко става бързо и удобно. Така че на този етап напълно сме усвоили процеса за монтаж и демонтаж на буксовия възел, като сме изработили и инструмент за демонтаж на буксата, както и технически приспособления за демонтаж и монтаж на лагерите“, навлиза в подроб-

ности от технологията на производството Иван Дончев.

Преди да стартира изработването на станда и останалите инструменти за демонтаж е направено проучване, съобразено с вътрешните правила в БДЖ. Поискани са оферти от три различни чужди фирми, които работят в тази област, и по-специално - от фирмата, която е доставяла лагерите. Отговорът, който се получава, не е приемлив нито от финансова гледна точка, нито като срок за изработването на стандовете. Само за единия е трябвало да се заплатят над 50 хил. лв. при това със забележката, че се допускало т.нар. „надиране на осната шийка“. Поискано е авансово да се заплати цялата сума. От друга страна, още едно неприемливо условие се оказва срокът от 60 дни за изпълнение на поръчката, което на практика означавало, че активният летен сезон, когато търсенето на места за спални вагони е най-голямо, ще бъде пропуснат. „Ако бяхме предпочели услугата на външната фирма, освен конкретните финансови загуби, щяхме да имаме и не-

преки от престоя на вагоните. Сега обаче, с усвояване на ремонтите по механичната част на вагона вече нямаме никакви проблеми. Хората и в двата цеха са обучени, създадена е и необходимата организация. Сутрин се получава пълна информация за всички пристигнали влакове, а в депото при нас идват тези, които имат нужда от ремонт. Те първо влизат в екипировъчния цех, където се отстраняват част от дефектите“, коментира Иван Дончев. В същото време, вече повече от месец, стандовете успешно функционират.

Те активно помагат и за т.нар. на железничарски език „деповски ремонт“, който по правилниците трябва да се прави на всеки две години. Той е доста обемен и почти се приближава до основния, но и при него се изисква демонтаж на талигите, също нов тип, казва инж. Дончев. Затова е било нужно да се закупи преса почти за 200 хил. лв., а за производството ѝ също е било необходимо технологично време. Става дума за съоръжение, изискващо по-здрав фундамент, специален монтаж, операции, отново свър-

зани с по-дълги срокове. Със собствените сили на специалистите в депото са изработени няколко варианта, но не всички са покрили необходимите стойности. Едва последният прототип е отговорил на изискванията. Инж. Дончев не изключва занапред той да бъде усъвършенстван, за да може да се използва и за много други операции. На този етап с него се демонтира талигата, също и възли по нея, които са повредени. Това позволява без затруднения подмяната им, както и балансирането на талигата и възстановяването ѝ в същото състояние, в което е била като нова. Така фактически е завършено цялото технологично окомплектоване за качествено извършване на ремонтите по механичните части на спалните вагони.

Сега предстои усвояване на електрониката, което е може би най-трудният процес, заявява Иван Дончев. Правят се опити за замяна с по-евтини и по-функционални и на някои други системи, които не са върхът на технологичните пости-

КИТАЙСКИ КОМПАНИИ СТРОЯТ ДВЕ КАРГО ЛИНИИ В ТАНЗАНИЯ



Китайски компании ще построят две товарни железопътни линии в Танзания. Едната ще свърже страната със съседните Руанда и Бурунди. Другата ще осигури транзитна жп комуникация между богатите танзанийски рудодобивни мини и морските пристанища. Общата стойност на проектите е от порядъка на 9 млрд. долара.

Компанията China Railway Materials застава начело на консорциума от фирми, които ще изпълнят първия проект, оценяван на 7,6 млрд. долара. Той предвижда изграждане на 2 561-километрова жп линия от разположения на брега на

Индийския океан порт Дар ес Салам (най-големия танзанийски град) до Бурунди и Руанда, които нямат излаз на море и жп мрежа.

Строителните работи по трасето започнаха в края на юни. Танзанийският министър на транспорта Самуел Сита съобщи, че китайските компании осигуряват 10 процента от инвестициите за трасето. Останалата част се поемат от финансовия конгломерат на Ротшилд чрез мрежа от банки.

Вторият проект предвижда появата на 1000-километров железен път с приблизителна стойност 1,4 млрд. долара. Той

трябва да свърже танзанийските въглищни мини и други рудни находища с порт Мтвара, който е разположен в южната част на страната, близо до границата с Мозамбик. Рамковият договор за изграждането му е подписан с компанията China Railway No 2 Engineering Group.



И ЧЕШКИЯТ ЖП ПРЕВОЗВАЧ REGIO JET С НОЩНИ ВЛАКОВЕ

Преди броени дни чешкият частен железопътен оператор Regio Jet пусна в експлоатация нощни пътнически композиции. Те обслужват маршрутите Прага – Кошице и Братислава – Кошице, като пътуват по тях всеки четвъртък, петък и неделя.



Компанията Regio Jet стана третият жп превозвач в Чехия, който оперира с нощни пътнически състави. Държавните железници České dráhy имат две двойки нощни влакове - EN 444/445 Slovakia и 442/443 Bohemia – които пътуват по тези линии. Освен това и чешката частна компания за пътнически жп превози LEO Express предлага аналогични влакови трансфери. От края на миналата година нейна композиция редовно пътува нощем между Прага и Кошице.

Фактът, че услугата се предлага от все повече чешки компании показва, че към нощните

дестинации в страната има интерес. Частните жп оператори се стремят да привличат повече клиенти с достъпни цени и отличните условия и сервис, които предлагат. Пътниците, доверили се на Regio Jet например, имат много комфортни състави и получават безплатно преса, топли напитки и вода, предоставен им е свободен достъп до интернет и развлекателен портал за гледане на филми, слушане на музика и четене на електронни книги. Срещу скромни суми те могат да похапнат във вагон-ресторанта или на мястото си.



В Румъния модернизират жп мостове с евросредства



Румънските държавни железници (CFR) обявиха търг за модернизация на жп мостове и виадукти. Общо се планира да бъдат обновени 21 такива съоръжения. Предполагемата стойност на проекта е 29,2 млн. евро. Средствата за реализацията му се осигуряват от Европейския съюз (85 процента) и държавния бюджет на северната ни съседка (15 процента).

Условието на търга предвиждат всички дейности по модернизацията на обектите да бъдат изпълнени в рамките на 20 месеца. Самите съоръжения са разделени в 4 лота. Първият лот включва 6 виадукта по линията Плоещ - Викшан. Вторият и третият – съответно по 6 и по 2 обекта по трасето Аджуд - Сикулени. Четвъртият – 7 съоръжения по маршрута Плоещ - Викшан - Галац - Джурджулещи.

Приемът на заявки за участие в конкурса приключи в края на юни. Предстои да бъдат обявени фирмите – победители по отделните лотове. Основен критерий при определянето им ще бъде цената на изпълнение на обновяването.

Индийските железници изпитват влак със слънчеви батерии

Индийските железници (IR) изпитват прототип на дизелов пътнически влак, оборудван със слънчеви батерии. Чрез соларните панели се осигуряват електроенергия за осветлението, работата на апаратурата и климатичната инсталация на състава. Тестовите са част от амбициозна програма за внедряване на различни алтернативни видове горива (газ, биодизел и т.н.) в подвижния жп състав.



Ако резултатите от експеримента са успешни, още 17 дизелови композиции ще бъдат снабдени с идентични соларни инсталации. Слънчевите колектори се монтират на покривите на вагоните. Енергията от тях се използва за посрещане на нуждите от електричество в движещи се влакове и намаляване на разхода на дизелово гориво и емисиите на въглероден двуокис.

Според индийските учени, с помощта на слънчевата енергия годишно един такъв влак може да намали разхода си на дизелово гориво с до 90 000 литра и да „свие“ емисиите на въглероден диоксид, които изхвърля в атмосферата, и е над 200 тона.

Холандия купи 58 швейцарски електрички FLIRT

Швейцарският жп производител Stadler Rail ще достави на холандския държавен пътнически оператор Nederlandse Spoorwegen (NS) 58 електрически състава FLIRT. Сключеният договор е на стойност 280 млн. евро и е първа търговска сделка между двете компании. Предаването на съставите трябва да бъде завършено до края на 2016 г. Това е първата поръчка, която компанията получава от NS.



Контрактът предвижда доставката на 25 четиривагонни и 33 тривагонни състава. Те ще имат еднакъв брой седящи места в първа класа - по 32, но във втора – по-дългите електрички ще побират 170 души, а по-късите – само 114. Всеки влак ще разполага и с по 12 отделни съгъваеми седалки.

Местата за сядане в пътническите салони ще са оборудвани с USB розетки за захранване на мобилни устройства. Във всеки влак наред с традиционните тоалетни ще има и специално приспособен санитарен възел за хора с ограничена подвижност.

Електричките FLIRT се захранват от контактна мрежа, по която тече прав ток с напрежение 1,5кВт. Максималната скорост, която могат да развият е 160 км/ч. Корпусът на вагоните им е изработен от алуминий, което ги прави леки. С тази сделка общият брой на влаковете от този тип, поръчани на Stadler от клиенти от цял свят, достигна 1094 единици.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ДИРЕКТЕН ВЛАК МЕЖДУ ГАРАТА И ЛЕТИЩЕТО В БУРГАС

Летището и железопътната гара в Бургас ще бъдат свързани с директна жп връзка, съобщил преди седмица в черноморския град министър Ивайло Московски. В Поморие той откри нова пощенска станция, която ще обслужва 14 000 клиенти. Разположена в търговския му център, тя ще подобрява обслужването на жителите и туристите, които общо достигат над 100 000 души.

По думите на министъра, до два месеца предстои да се започне и процедурата за модернизирането на жп възел Бургас. В проекта е планирано да бъде включено изграждането на 2 км градска железница, която е връзката между летището и града. Тя значително ще улесни както почиващите в страната, така и чуждите гости и хората, които пристигат в страната с въздушен транспорт и имат конкретни бизнес намерения. Ивайло Московски информира още, че рехабилитацията на жп гара Бургас се движи по график, с до-

бри темпове и се очаква до края на годината тя напълно да бъде завършена.

Няколко дни по-късно зам.-министърът на транспорта Антон Гинев съобщи, че проектът „Аварийно укрепителни и отводнителни строителни работи в междугарието Царева ливада - Габрово“ на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията и НК „Железопътна инфраструктура“ е одобрен за безвъзмездно финансиране със средства, отпуснати от фонд „Солидарност“ на Европейския съюз. Заедно с колегата си Деница Николова, зам.-министър на регионалното развитие и благоустройството, те подписаха договор за финансиране на проекта. Максималната му стойност е 520 000 лева. Пострадалите обекти са включени в заявлението за щети от бедствията, настъпили в резултат на обилните валежи миналата година между 19 и 23 юни. Документът е внесен във фонд „Солидарност“ през

лято на 2014 г. Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията е една от първите държавни институции, която получава безвъзмездна финансова помощ по линия на този европейски фонд. Отпуснатите средства ще подпомогнат възстановяването на засегнатата от бедствията железопътна инфраструктура. След като проектът бъде завършен, движението в участъка Царева ливада - Габрово отново ще се осъществява според нормалните експлоатационни параметри и ще бъде осигурена по-голяма безопасност при експлоатацията на влаковете.

Фонд „Солидарност“ е създаден, за да реагира при големи природни бедствия и като израз на европейската солидарност с регионите, засегнати от бедствия в рамките на Стария континент, уточняват от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.



Трудова борса

„БДЖ - ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

ТЪРСИ ДА НАЗНАЧИ

Помощник-локомотивен машинист в Локомотивно депо Пловдив

Основни задължения:

- Отговаря и следи за безаварийното транспортиране на влаковете;
- Следи сигналите по пътя и ги спазва;
- Наблюдава работата на агрегатите и механизмите на локомотива, спазва правилника за експлоатация;
- Извършва помощна и обслужваща дейност при управление на локомотива;
- Носи отговорност по безопасността на превозите.

Режим на работа:

Работа на смени по предварително утвърден график, тримесечно сумирано изчисляване на работното време.

Месторабота:

Поделение за пътнически превози Пловдив, Локомотивно депо Пловдив с адрес: гр. Пловдив, бул. Васил Априлов № 3.

Нашите изисквания:

- Средно образование;
- Правоспособност за „Помощник-локомотивен машинист“ или „Локомотивен машинист“;
- Умение за работа самостоятелно и в екип;
- Организираност и точност;
- Висока степен на отговорност и дисциплина.

Необходими документи за кандидатстване:

- Автобиография (CV) с актуална снимка и посочен телефонен номер за обратна връзка;
- Мотивационно писмо;
- Копие на удостоверение за притежавана правоспособност.

Начин на кандидатстване:

Можете да изпратите документите си на адрес: гр. Пловдив 4000, бул. „Васил Априлов“ № 3, за Поделение за пътнически превози Пловдив – служба „Човешки ресурси“ или на e-mail: mavrodiev@bdz.bg

Одобрените по документи кандидати ще бъдат поканени на интервю.

Краен срок за кандидатстване: 15.07.2015 г.

Всички данни, които предоставяте, са лични и подлежат на закрила по смисъла на Закона за защита на личните данни. Поделение за пътнически превози Пловдив, в качеството си на администратор на лични данни, се задължава да ги съхранява и използва единствено и само за целите на подбор.

ОБРАТНА ВРЪЗКА



Здравейте,

С това писмо бих желал най-сърдечно да благодаря на персонала във влаковете Варна - Пловдив 8632 и Пловдив - Септември 10243, както и на всички свързани с тях служители, за това, че се прибрах у дома и не чаках по гарите през нощта.

На 23 юни, пътувах от Варна за Пазарджик. До Пловдив той закъсня с около 45 минути. Доколкото разбирам това не е епизодично явление, а става ежедневно. Това закъснение ме възпрепятстваше да осъществя връзката си с пътническият влак 10243 за Септември. Времето за връзка в Пловдив е около 5 минути. За моя приятна изненада, кондукторът на влак 8632 записа данните от билета ми и предаде необходимата информация, така че композиция 10243 беше задържана и аз успях да се прехвърля в нея. Бих желал също така да се извиня за причиненото неудобство на пътниците и персонала на 10243, които само заради мен трябваше да чакат около 45 минути в Пловдив. Ако бях пропуснал тази възможност трябваше да чакам влака в 3 часа сутринта, а след дългия път от Варна това щеше да е изключително неприятно. Благодарение на отзивчивостта и професионализма на вашите служители се прибрах в къщи без да ми се налага да прекарам част от нощта на гарата в Пловдив, за което съм им много благодарен. Понеже имам слабо зрение и не мога да карам автомобил, в много от случаите БДЖ ми е единствения начин за транспорт. Вашите служители винаги полагат голямо старание, което оставя приятно чувство, когато пътувам с железница.

Не мога същото да кажа обаче за някои мениджъри. Защото според мен е изключително неприемливо отсечка като Карнобат – Нова Загора, претърпяла няколко ремонта, да е предпоставка за ежедневни закъснения и нарушаване на разписанието. Например варненският влак на отиване също закъсня 30 минути. Не по-различна беше ситуацията и в другата посока. Имайки предвид скоростта на движение, която се развива там, бих попитал колко от влаковете, преминаващи през участъка се движат на време? Защо не се адаптира разписанието спрямо тази скорост и защо не се отказва продажбата на билети за връзки, които очевидно не могат да се осъществят? Даже не проумявам как пътуваме безопасно с тези локомотиви, мои набори, защото аз не съм млад човек. Навярно отново става дума за високия професионализъм на служителите на БДЖ.

Поздрави:

Николай Тодоров

На 23 май пътувах с бърз влак 3621 за Бургас, който тръгва в 07:45 ч. от София. На гара Казичене имаше случай на човек, хвърлил се под влака. Композицията, с която пътувах, беше спряна и се наложи да чака над три часа. Искам да изкажа благодарност на кондукторката (не ѝ знам фамилията), но мисля, че се казваше Таня. Държа се перфектно и успокояваше пътниците. От името на всички пътуващи във влака искам да ѝ бъде изказана служебна благодарност и при възможност същата жена да бъде награден, заради перфектното ѝ държане в изнервящата обстановка на пътя. Благодарение на нея пътуването мина спокойно.

Препоръката ми е да привличате на работа и назначавате повече такива хора, които знаят как трябва да се държат.

БЛАГОДАРЯ!

Елена Александрова

Здравейте,

Рядко пътувам с влак, но много обичам тези моменти. Надявам се един ден жп транспортът ни да достигне нивата на западните страни.

Пиша ви, защото преди няколко дни ползвах услугите на влак от София за Пловдив. Пътувах към Пазарджик. Взех си билет от служителката, на която исках да оставя рестото си от 75 стотинки. Тя категорично отказа, остави ми стотинките и се забърза към следващия вагон. За съжаление не я попитах за името, но жената беше много мила.

Моля ви, ако има начин, поощрете я!

Влакът се движеше по маршрута София – Пловдив и на 2 юли тръгна от Централна гара в 18:30 часа. Служителката, за която пиша и към която е отправена благодарността ме е много мила, на средна възраст, не много висока с права не твърде дълга коса, която беше вързала на опашка. Тя отдели време, за да ми издаде ръчно написан от нея билет и беше изключително любезна. Направи ми силно впечатление и имах голямо желание приятелски да я почерпя с кафе, но това нямаше как да стане във влака, затова исках да ѝ остава рестото. Но тя беше толкова стриктна и принципна при изпълнение на служебните си задължения, че не ми даде възможност нищо подобно да направя. Все по-рядко се срещат толкова съвестни държавни служители.

Още веднъж благодаря за вежливото отношение.

Стояна Дионисиева

ЗАЩО ПОЛСКИТЕ PENDOLINO

Половин година след дългоочакваното и шумно рекламирано влизане в експлоатация полските високоскоростни влакове New Pendolino на практика пътуват празни. Тази констатация правят журналистите на електронното браншово издание NaKolei.pl, които анализираха интереса към тези пътнически състави през последните шест месеца. Според данните от изследването, средната запълненост на новите полски експреси е 45 процента. При повечето от маршрутите, по които те се движат обаче, този показател не превишава 40 на сто. Най-лошо е положението по линията Варшава - Катовице – там пътниците запълват едва 25 процента от капацитета на композициите. Най-много пасажери пък се возят по направление от Варшава до Краков (регулярната заетост е 85 на сто), а в обратната посока е 79 процента.



ПЪТУВАТ ПРАЗНИ?!

Авторите на изследването са направили редица изводи за това състояние. Главният проблем, който посочват, е неподготвеността на инфраструктурата за скоростното железопътно движение. Те коментират, че за решаването на този проблем е необходимо да се построят интермодални транспортни центрове, чрез които да се подобри интегрираността на скоростните влакове в транспортната система на Полша.

места, разпределени в икономична, бизнес и премиум класи, три бизнес купета, зони за деца, климатик, Wi-fi, улеснения за инвалидите) и високата си скорост (250 км/ч). Интериорът им е проектиран в едни от най-известните италиански дизайнерски бюра.

Договорът за композициите беше подписан през май 2011 г., след като Alstom Transport спечели конкурса за доставка на 20 високоскоростни експреса

ряват по програмата на Европейския съюз за развитие на инфраструктурата и околната среда и с кредит от Европейската инвестиционна банка, зад който стоят държавни гаранции.

Припомняме, че първоначално от Брюксел заявиха, че финансовата помощ за подвижния състав е непозволена. Евроекспертите отбелязаха, че модерните New Pendolino са предназначени основно за премиум превози и ще обслужват най-доходоносния, а не най-социалния жп сегмент. Компромисно решение обаче все пак беше намерено. Пари от евро-зазната се отпуснаха само за субсидиране на пътническите превози във втора класа на въпросните експреси.

Уви, пълномащабното реализиране на скоростните амбиции на РКР засега не се получава. Причината е, че полските New Pendolino на този етап нямат условия да развият заложените високи скорости, а при това положение конкуренцията им с нискотарифните авиопревозвачи не е успешна. Гъвкавата тарифна политика засега не дава резултат, тъй като пасажерите (особено бизнес пътниците – един от основните клиенти на новите експреси) предпочитат да платят малко повече, но да стигат по-бързо с евтиния авиопревозвач Ryanair и автобусните компании.

Въпреки вложените милиарди в реконструкцията на полската железопътна мрежа за високи скорости процесът изостава от заложените срокове. Засега Pendolino могат да пътуват предимно по маршрутите Вроцлав – Ченстохова и Варшава – Гдиня и то до 160 км/ч.

Едва през втората половина на 2015 г. се очаква скоростта да скочи до 170 - 200 км/ч. Единственият маршрут, по който New Pendolino ще достигат максимални скорости е по изцяло модернизирания централна жп магистрала на страната Варшава - Краков - Катовице.

От РКР PLK - дружеството на държавната железница, поддържащо жп инфраструктурата, признават, че предстои още много работа по модернизиранието на линейната мрежа. Част от нея е въвеждането на второто ниво на системата за управление на движението ERTMS, която ще подпомогне значително работата на машинистите. Нейното внедряване продължава и през тази година. Докато тези процеси не бъдат финализирани, по повечето регионални линии New Pendolino още дълго време на практика ще продължат да оперират като бързи влакове (със скорости около 100 км/ч). Колко точно е трудно да се каже. Това обаче показва, че инвестицията в скъпите френски композиции е била малко прибързана. Според редица експерти е била дори нецелесъобразна, тъй като модерни влакове, развиващи до 200 км/ч, произвежда и полската жп промишленост. При това на много по-изгодна цена. Ако от РКР бяха заложили на местни производители, превозите с техните скоростни влакове щяха да са с 30 на сто по-евтини отколкото настоящите билети за влаковете-стрели на Alstom. И съответно пътниците щяха да бъдат повече.

Настоящото статукво вероятно ще повлияе негативно върху плановете за приватизация на РКР Intercity, които полските железници имат. Държавният оператор на скоростните и бързи пътнически състави е планиран за раздържавяване заедно с още няколко от дъщерните компании. Освен него от РКР възнамеряват да предложат за продажба дружествата РКР Energetyka, Natura Tour и Drukarnia Kolejowa Kraków и фирмата РКР Informatyka.

Към края на годината е планирано да приключи сделката за продажба на 100 процента от акциите на РКР Energetyka (доставчикът на електроенергията за полските железници). Това

трябва да стане втората мащабна приватизационна сделка на концерн РКР след дебюта с пускането на акциите на държавния товарен жп превозвач РКР Cargo на Варшавската борса през октомври 2013 г.



Полските железници промотират широко новите си експреси...



... но докато техните скорости не надхвърлят 200 км/ч няма да са сериозен конкурент на нискотарифните авиопревозвачи.

В този срок се очаква да бъдат намерени потенциални инвеститори и за две от по-малките дъщерни компании на монополиста - Natura Tour (туристическо дружество) и Drukarnia Kolejowa Kraków (жп типографско дружество в Краков). Приватизацията на РКР Informatyka (IT-технологии за железниците) пък е планирана за края на 2017 г. и началото на 2018 г.

Нереализираните скоростни амбиции на РКР Intercity най-вероятно ще отложат раздържавяването на компанията. От концерн ще изчакаят по-добри времена за превозвача, за да изтъргуват акциите му по-скъпо. Кога и дали това ще стане обаче времето ще покаже.

Ивайло ПАШОВ



Полските New Pendolino могат да развият максимална експлоатационна скорост 250 км/ч, имат 7 вагона и дължина 187,4 м.

Аналитиците отбелязват също, че ниските продажби на билетите за полските скоростни състави Pendolino в течение на година – две ще доведат до загуба на ликвидността на компанията РКР Intercity, която се стреми да излезе на борсата. Необходимо условие тези експреси да станат печеливши е равнището на тяхната заетост с пътници да достигне до 70 - 80 процента.

РКР пуснаха в експлоатация най-новото попълнение в своя жп парк - високоскоростните експреси New Pendolino – в средата на декември 2014 г. Събитието бе проведено при голяма тържественост, защото отбелязва прехода към европейските стандарти за високи скорости и жп комфорт. Оттогава до момента тези композиции са превозили над 1,2 млн. пътници. Покупката на супермодерните влакове-стрели бе оправдана като последен шанс за спасяване на затъналия в дългове държавен регионален оператор. На тях се възложиха надежди да предизвикат бум в междуградските жп трансфери. Идеята бе да привлекат полските пътници с множеството удобства (402

EIC Premium (Express InterCity Premium – както е известен проектът в Полша), обявен от регионалния железопътен превозвач РКР Intercity. Подвижният състав е на стойност около 390 млн. евро. Паралелно с френския жп производител бе сключен и контракт за техническата поддръжка и обслужване на съставите за 17-годишен период. С него общият бюджет на проекта достигна 640 млн. евро. Още 3,5 млрд. евро отидоха за модернизация на жп линиите за високоскоростно влаково движение. Значителна част от тези средства се осигу-



Едва след модернизацията на полската жп мрежа скоростните експреси New Pendolino ще станат атрактивни за клиентите си.

НАД 250 000 ЛЕВА ИКОНОМИЯ ...

От стр. 1

жения в съответния сегмент. Такъв е примерът с водната инсталация, която по време на двугодишната експлоатация е показала много дефекти. Вече е оборудван един вагон с по-опростените системи. В момента

с идването си сегашното ръководство на „Холдинг БДЖ“ ЕАД взема решение за закриване на старото предприятие за почистване. На практика то се е оказало не само неефективно, но неоснователно е поддържало прекалено раздут управлен-

дестинации например до Варна и до Бургас. Освен музика, по тях ще се дава информация за предстоящите спирки и гари по направлението. Приета е програма, според която всички ремонтирани вагони да бъдат озвучени. Мисли се и за ком-

ще накарат хората да работят по-мотивирано. Организира съревнование между двете смени, където основна роля играят качествени и количествени показатели, изискващи както индивидуална, така и колективна инициатива. На оперативките сутрин редовно се обсъжда кой какво е свършил през изминалия ден, къде се крият причините в случай, че работата не е вървяла и какви са възможностите проблемите оптимално да бъдат преодоляни. Записват се предстоящите задачи. Отчитат се и персоналните грешки на всеки. „Никак не е приятно да те посочат като отрицателен пример пред колегите ти“, обръща внимание Дончев. Спомня си и първите си впечатления, когато преди по-малко от половин година отново идва като ръководител в предприятието. Всичко наоколо е било разхвърляно и в пълен хаос. Имало е части, които не се е знаело какви са. Тогава е срещал най-голямата съпротива, докато накара хората да ги демонтират и поставят в складовете, за да могат да се заприходят. Защото и това не е било свършено. Трябвали са му два - три месеца настойчива, всекидневна работа, дори понякога, съпроводена с чукане по масата, за да дойдат нещата по местата си, докато целият район на депото придобие днешния неузнаваем вид. Сега, когато се влезе в него, още от портала не може да не се забеле-

жи педантичният ред, в който са подредени и етикирани огромните колооси в двора. Така е и в цеховете, където отсъстват огромните локви от разлети масла и разхвърляни омазнени парцали.

Паралелно с нарастване на производствените обеми и показатели започва и изпълнението на програмата за обучение на десет млади работници. Те вече са сключили договор с дружеството да останат на работа след завършването си. Ще учат задочно за магистърска степен във ВТУ „Тодор Каблешков“. Така на практика вече започва да се осъществява обратната връзка между производството и учебното заведение, защото специалностите, в които младите ще се обучават са посочени от ръководството на дружеството и са съобразени с нуждите му. Обхванати са предимно учебни дисциплини, които подготвят специалисти за работа с автоматични влакови спирачки, също в сферата на електротехниката и електрониката. Подборът на бъдещите студенти е направен по препоръка на преките им ръководители, които имат най-точен поглед върху качествата на младите хора и оценка за перспективността им. Независимо, че успешно са издържали приемните изпити, контролът от страна на ръководството ще продължи и по време на следването им.

Мая ДИМИТРОВА



Инж. Иван Дончев и технологът Камен Григоров обсъждат в ремонтния цех възможностите на новото оборудване.

се наблюдава как ще реагира по време на път.

Равносметката показва, че от нововъведенията досега са спестени над 250 хил. лв., защото при конструирането на стендовете са използвани налични части и детайли в депо. За успешния резултат са допринесли също както ентузиазмът, така и желанието на работниците да създадат собствени технологични изделия.

Едно от най-важните условия в момента, с които компромиси не се допускат, е сигурността на извършваните ремонти. Другото, на което се обръща почти толкова голямо внимание, е хигиената. Защото ако тя се подценява, пътниците не само се дразнят, но предпочитат да ползват алтернативния автомобилен транспорт, отбелязва Дончев. Затова още

чески персонал с повече от 15 души, докато хората, непосредствено ангажирани в почистването, са се броели на пръсти. Този неестествен дисбаланс е преодолян, като освободните бройки са прехвърлени в експлоатацията. Така и чистачките, които дотогава редовно са пренасочвани към почистването на други стационарни обекти на дружеството, отново са върнати на местата, за които са назначени – почистване на вагоните. Много скоро положителният ефект се е почувствал, за което говорят и някои конкретни отзиви на пътници.

В следващия етап ще се подобрява комфортът на пътуване. Вече са направени първите стъпки в тази посока. Те включват монтирането на озвучителни уредби в бързите композиции, които се движат по дългите

форта и по-удобното пътуване на най-малките клиенти на БДЖ. Специално за тях в експресните композиции започва обзавеждането на отделни детски кътове. Подобно на аналозите им в някои ресторанти и молове, те ще позволяват на малчуганите да се забавляват и да играят различни игри, без да се отегчават от продължителното пътуване. Взимат се мерки и за подобряване на осветлението на вагоните, информира още инж. Дончев.

Акцентира се също върху подобряване на условията на труд и социалните придобивки, осигурявани за работниците в депо „Надежда“. Създаден е бюфет, където всеки обяд се предлага меню с няколко вида ястия. Освен това са осигурени необходимите условия в цеховете – хладилници и фурни за затопляне на храната, за да може, който желае, да се храни на мястото, където работи. Голямо внимание се обръща и на ремонта на работните помещения. Със собствени сили са обновени пералните, баните, умивалните и канцелариите.

Може би инж. Иван Дончев е взел толкова присърце всички тези неща, защото сам той е започнал професионалното си развитие от това депо. След като завършва ПЖИ „Тодор Каблешков“, той първо стажува като шлосер в депо, а после преминава през всичките му производствени звена. Така че добре познава не само обстановката, но и хората в предприятието. След известно прекъсване, сега, когато отново се е върнал в „Надежда“, се е опитал да създаде стимули, които



И най-малкият дефект върху покритието на колоосите не убягва от прецизния поглед на инж. Дончев.



След като си преминал през специализираното обучение, работата със стенда за монтаж на лагери не изглежда трудна.



Педантичният ред, в който са сортирани колоосите в двора на депо „Надежда“, прави впечатление още от портала.



ДЕВИСИЛ

Девисилът произхожда от западна Азия и Средиземноморието. Тази ароматна подправка расте като храст, който достига до 2 метра височина и е почитана още от древните гърци и римляни за своите лечебни и кулинарни свойства. През Средновековието пътешествениците слагали листа девисил в обувките си заради антисептичните функции на растението и способността му да излъчва траен и свеж мирис.

Днес ароматната градинска подправка се използва като успешно лечебно средство при подуване на корема и газове в червата. Листата на растението също помагат за отхрачване и имат спазмолитично действие, заради съдържащите се в тях етерични масла. Има индикации, че девисилът влияе благотворно върху отоците на долните крайници.

Специфичният мирис на тази подправка я прави подходяща за добавяне в супи, омлети, салати, маринати и ястия с риба и месо. Кухите клонки на девисила се използват като оригинални „сламки“ за разхлаждащи студени чайове и домашни лимонади през летните вечери. Листата на растението могат да се съхранят за зимата, след като се изсушат добре на сенчесто и проветриво място и се стрият на прах.

Лятна супа с девисил



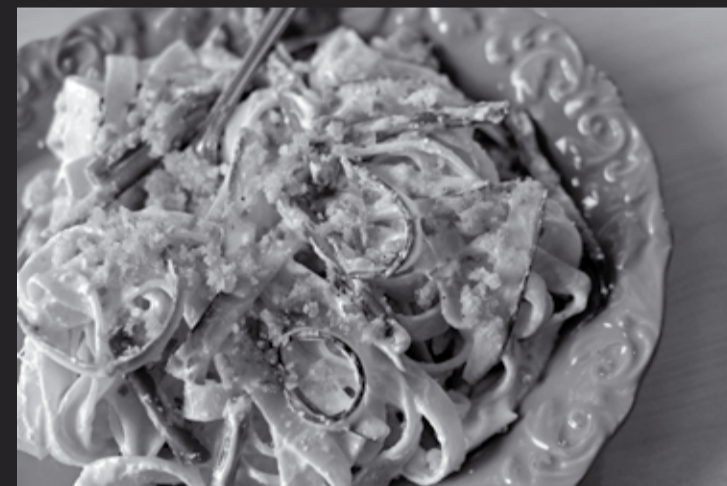
Необходими продукти:

- 20 гр масло;
- 1 глава лук, нарязана на ситно;
- 1 ч.л. ситно нарязани листа от мащерка;
- 3 млади клонки девисил, нарязани на ситно;
- 700 мл пилешки бульон;
- 1 малка маруля, нарязана на ситно;
- 100 гр грах;
- ½ краставица, нарязана на кубчета;
- 1 непълна шепа ситно нарязани листа от девисил;
- няколко супени лъжици бита сметана или кисело мляко;
- сол и черен пипер на вкус.

Начин на приготвяне:

Разтопете маслото в голям тиган и добавете лука, мащерката и щипка сол. Когато лукът омекне и стане прозрачен, добавете нарязаните клонки девисил и лекичко разбърквайте за 1-2 минути. Добавете бульона и оставете да ври за около 10 минути. Добавете останалите зеленчукови съставки, като си оставите 2-3 листа за после, и оставете супата да къкри за около още 5 минути. Подправете със солта и черния пипер и сервирайте супата, украсена с бита сметана или гъсто кисело мляко и поръсена със ситно нарязани листа девисил.

Паста с тиквички и девисил



Необходими продукти:

- 4 тиквички (около 400 гр);
- 400 гр паста по желание;
- 3 с.л. зехтин;
- 2 скилидки чесън, ситно накълцани;
- настъргана кора от 1/2 малък лимон;
- шепа листа от девисил, нарязани на ситно;
- 100 гр настъргано сирене пармезан;
- 160 гр. рикота или друго меко сирене;
- сол и черен пипер на вкус.

Начин на приготвяне:

Обелете тиквичките, отрежете малко от горната и долната им част, а след това ги нарежете на ленти. Пригответе пастата съгласно указанията върху опаковката. Междувременно, затоплете захтина в голям тиган, добавете тиквичките, солта и черния пипер и сотирайте за няколко минути до златисто. Добавете чесъна и лимоновата кора и разбърквайте леко за около минута. Прибавете девисила и разбърквайте отново. Опитайте сместа на вкус и ако е необходимо, овкусете с още черен пипер и сол. Изцедете сварената паста и прибавете към нея сместа с тиквичките, пармезана и мекото сирене. Разбърквайте добре и сервирайте в затоплени чинии.

ВРЕМЕТО, ПРЕКАРАНО НАСАМЕ, УКРЕПВА УВЕРНОСТТА



Когато се разделим с любим човек, най-често запълваме чувството за безкрайна празнота с постоянни срещи с приятели и весели компании. Сякаш или искаме да се изгубим в тълпата и да забравим за собствената си тъга, или пък да покажем на целия свят, че животът ни не е приключил заради прекратяването на една романтична връзка. И двата аргумента за подобно поведение обаче са неоснователни и всъщност представляват израз на страх от това да останем сами със себе си. Непрестанното търсене на компанията на околните и неспособността да се вгледаме в собствената си

личност ни прави още по-зависими от чуждото мнение и неуверени в своите способности да преодоляваме различни трудни ситуации.

Както с повечето неща в живота, най-труден е първият път, когато останем насаме със себе си. Изберете филм, театрална постановка, изложба или някакво друго културно събитие, което наистина искате да посетите, и просто отидете! Вероятно ще изпитате първоначално неудобство, което е резултат от навика да се съобразявате с мнението на околните, но този страх от чуждата оценка е преодолим. Съсредоточете се върху удоволствието от интерес-

ното представление, а не върху мисълта за това как изглеждате в очите на напълно непознати за вас хора.

Направете списък на нещата, които от много време сте искали да направите, но поради липса на подходяща компания винаги сте отлагали. Независимо дали става въпрос за едnodневна екскурзия до някоя природна забележителност или вечеря в ресторант с интересно меню, просто набележете неосъществените си желания и започнете да ги изпълнявате. Свободата да се съобразявате единствено със собствените си планове и интереси неусетно ще укрепи вътрешната ви увереност.

Не забравяйте, че за да разбирате хората по-добре, трябва първо да се научите да разбирате самите себе си. Мнозина прекарват целия си живот в пълно неведение за собствената си личност, вкусове и потенциал, тъкмо защото постоянно се съобразяват с чуждото мнение, предпочитания и интереси. Лесно е човек да се остави на инерцията и да остави други да определят начините за прекарване на времето. Вглеждането в самия себе си обаче е един от най-верните пътища към постигане на вътрешна хармония и развиването на силен характер. Дори и да имаме успешна романтична връзка е важно да отделяме време, което да прекараме насаме.

ДОМАШНИЯТ ЛЮБИМЕЦ Е НАЙ-ДОБРИЯТ ЛЕК СРЕЩУ СТРЕСА

Ако не сте алергични, тогава компанията на верния домашен любимец е най-добрата терапия срещу стреса, тъгата и куп здравни проблеми. Кучета, котки, коне, птици и какви ли още не животинки от години помагат в лечението на пациенти в детска и зряла възраст с психически заболявания, физически затруднения и говорни проблеми. Дори и да не страдате от подобни тежки болести, компанията на някой четириног приятел винаги ще ви носи радост и ще облекчава напрежението след работния ден.

Доказано е, че стопаните на домашни любимци много по-рядко страдат от високо кръвно налягане



и учестен пулс в стресови ситуации. Рискът от сърдечни заболявания при тях е също значително по-нисък. Социалната и емоционална подкрепа, която получаваме от четириногите членове на семейството, е факторът, който допринася за по-бързото освобождаване от напрежението. При по-възрастни-

те хора, които повече страдат от изолираност и самота, разходките с домашния любимец помагат и за осъществяването на социални контакти.

Грижите за четириногия ни другар като приготвяне на храна, хранене, къпане, извеждане, игра, обновяване на мястото за спане и др. със своя ежедневен ритъм придават особен ред на живота ни. Собствениците на домашни любимци по-лесно преодоляват състоянията на апатия или потиснатост, за да изпълнят задълженията си към обичаното животинче, и така по-бързо си връщат усещането, че съществуването им има смисъл.



НЯКОИ ОТ НАЙ-КРАСИВИТЕ ЗАПУСТЕЛИ МЕСТА В СВЕТА

Ние хората винаги сме склонни да променяме облика на обкръжаващата ни околна среда, но когато дадено място бъде лишено от човешко присъствие, тогава природата бавно, но неустоимо, си връща своята власт. Контрастът между останките от делото на човешката ръка и мощта на природните стихии поражда със своята сюрреалистична красота и внушение за преходност.

Някогашното оживено рибарско селище на китайския остров Шенгшан, например, е обезлюдено преди години. Днес то представлява пишна джунгла от виещи растения, които изцяло покриват рушащите се стени на изоставените къщи, катерят се по стълбите им и опасват ажурни рамки около прозорците.

В сърцето на Париж пък може да се открие запустял „зелен пояс“ по протежението на старата градска железница, свързваща основните

гари в града. Линията е строена през 1852 г., но през 1934 г. излиза от експлоатация. Днес разходките по скритите сред зеленината стари релси, оградени от масивни укрепителни стени, привличат както любителите на романтиката и тишината, така и създателите на изкуство в необичайна градска среда.

Любителите на водолазните приключения посещават едно друго тайнствено място, където витает споменът от миналото. Лагуната Трук, разположена в Микронезия сред необятния простор на Тихи океан, е приютила подводно гробище на военна техника от времето на Втората световна война. Някога тук е се е намирал един от основните обекти на японската армия. Днес морското дъно е последен пристан на военни кораби, самолети, танкове и друга армейска техника. Коралите превръщат останките в истински рифове, сред които жи-

веят екзотични морски обитатели.

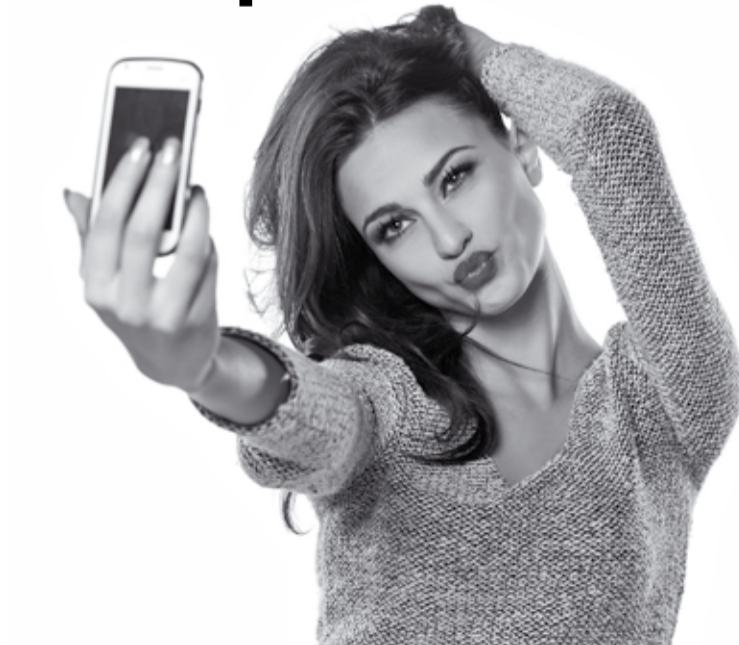
Пустинята Намиб, която от векове привлича пътешественици с дивната прелест на своите пясъчни дюни, е завзела цяло миньорско поселище. До преди 100 години в дълбините на Намиб е процъфтявал малкият град Колманскоп, основан от германски миньори, търсещи диаманти. Трудният живот в пустинни условия и бързо изчерпващото се находище на скъпоценни камъни принудили хората да изоставят града и да потърсят препитание другаде. Днес пясъкът е завзел изцяло улиците и някогашните солидни каменни къщи и подобно на придошла река изпълва пустите стаи, както се вижда и на снимката. Призрачният град привлича стотици туристи, както и любители на паранормални явления и ловци на духове, които упорито твърдят, че мястото е средище на привидения и други чудати фантазмагории.

ПО СЕЛФИТАТА ЩЕ ГИ ПОЗНАЕТЕ

Със сигурност сред приятелите и познатите си имате хора, които пускат по няколко свои селфита на ден в популярните социални мрежи. Тези „автопортрети“ могат да се превърнат в истинска досада за околните, на които им е втръснало да виждат постоянно едно и също лице в сходни пози и непроменено, леко нацупено изражение.

Британски учени доказаха, че прекаляването със селфита е израз на нарцисизъм, раздуто его и невротично-натрапливи болестни състояния. Проучване, проведено сред над 550 потребители на Facebook, показва, че хората, които ежедневно пускат свои снимки, за да покажат резултата от диета за отслабване или тренировка във фитнес-клуб, проявяват нездрав нарцисизъм и в други сфери на своя живот. На свой ред, натрапчивото публикуване на селфита с любимия човек много често е израз на дълбоко стаен комплекс за малоценност.

Различни видове неврози пораждават вътрешна несигурност у много



хора, която ги подтиква към непрекъснатото търсене на внимание и признание. Именно тази липса на вътрешна хармония води до свързването и стремежа непременно

да се демонстрира определен имидж пред околните. Събирането на максимален брой харесвания на селфитата и ласкателни коментари към тях се превръща в натрапчива мания.

Ще контролираме и цвета на маратонките през телефона

Американската компания за иновативен маркетинг +rehabstudio планира да разработи маратонки, чийто цвят ще можем да променяме чрез специално приложение за мобилни телефони. Авторите на проекта твърдят, че „мимикрията“ на спортните обувки ще бъде възможна в най-близко бъдеще, когато в масова употреба ще влязат материали, които в момента се използват само в промишлеността, както и материали като ултратехнологични фибри с променяща се фаза и мета-материали, които все още са в процес на разработка.



„Умните“ спортни обувки ще дават възможност на хората не само да променят цвета им, за да си отива на облеклото им, но и ще индикират скоростта при тренировка и ще осигуряват допълнителна безопасност на колоездачите при нощни пробези.

Анатомия на сълзите



На пръв поглед това изображение прилича на снежинки, увеличени под микроскоп. Всъщност, то представлява снимка на сълза. Холандският фотограф Морис Микерс е направил експеримент със заснемане на сълзи, предизвикани от различни поводи, за да установи дали структурата на капчиците слъзна течност ще бъде различна в зависимост от факторите за нейната поява.

Микерс разказва, че е събирал с пипета потеклите от очите на близък свой приятел сълзи при прояви на тъга и радост, както и при ежедневни дейности като рязане на лук, консумиране на лютив ястия и продължително взиране в движещи се предмети. Сълзите са изследвани в последствие под микроскоп и са заснети техните уголемени изображения.

Учените разделят сълзите на три типа в зависимост от техния произход: естествена слъзна течност, която постоянно се отделя, за да овлажнява очите; рефлексен тип сълзи, които се появяват под въздействието на различни дразнителни; и психически тип сълзи, които рухват под напора на различни емоции. Установено е, че в състава на различните видове сълзи влизат специфични молекули. Например, сълзите, причинени от някакво емоционално състояние, действат като болкоуспокоително лекарство. Заради съдържанието на сол в слъзната течност, нейните капчици имат различна кристална структура.

Скоро ще се появи първата 3D принтирана офис-сграда

В Дубай планират да направят първата в света офис-сграда, създадена чрез технологията за триизмерно принтиране. Нейната площ ще бъде 185 кв.м. Едноетажната сграда ще бъде принтирана пласт по пласт от специален принтер с височина 6 метра, а след това отделните слоеве ще се сглобяват на място за няколко седмици.

Вътрешната мебелировка, както и всички структурни компоненти на иновативното здание, ще бъдат изработени от армиран бетон и гипс, армиран със стъклени фибри и пластмаса, чрез технологията за 3D принтиране. Според вътрешния министър на Обединените арабски емирства, Мохамед ал-Гергауи, използването на триизмерно принтиране

не в строителството ще намали времето за изпълнение на обекта с 50 – 70 процента, а разходите за труд – с 50 – 80 процента. По думите му „тази сграда ще бъде доказателство за ефективността и творческия потенциал на 3D технологията, която ще играе основна роля за иновациите в строителния и проектантския сектор“. До момента не се посочват срокът на реализация и цената на футуристичната сграда.



НАЙ-ЖИВОПИСНИТЕ ЖП ДЕСТИНАЦИИ, КОИТО... НЕ ЗНАЕТЕ

(Продължава от бр. 19)

В Топ 10 на най-живописните, но слабо познати жп маршрути на британския всекидневник Guardian попада и Ница - Дин ле Бен. Това е последното трасе на т.нар. Train des Pignes (влакове с междурелсие 1000 мм) в Южна Франция. То предлага атрактивно тричасово пътуване през планински проходи и покрай бързотечащи реки.

Железопътната линия е открита през 90-те години на XIX век. Има дължина 151 км и прави впечатление с броя на тунелите – общо 27, като най-дългият от тях е 3,5 км. По протежението ѝ също са разположени редица малки гари, които омагьосват със старомодния си чар – спретнати, със задължителните ретро часовници и украсени с много цветя. Еднопосочният билет струва 27 долара и може да бъде резервиран на trainprovence.com.

Ако търсите повече екзотика, тогава за вас е жп дестинацията Фианарантсоа - Манакара в Мадагаскар. С пътуващия по него влак (създаващ определени аналогии с българските) ще се впунснете в истинско тропическо пътешествие. Той отвежда пасажерите в зелените джунгли на югоизточния бряг на най-големия

остров на Черния континент. Не очаквайте обаче блясък и особени удобства – вагоните са в лошо състояние. Линията също не е цветуща - построена е още

Япония. Той дава възможност да се порадвате на прелестите на южния японски остров Кюшу – третият по големина в страната на Изгряващото слънце. Това е едно от местата с най-много активни вулкани в света. На фона на скалистия пейзаж ще се насладите на едно от най-красивите пътувания в Страната на изгряващото слънце.

Линията JR Hiatsu преминава покрай живописни, постоянно променящи се природни пейзажи като пламтящата река Кумагава, която се вие като змия през долините. Може също да се съзерцава и респектиращата планинска верига Киришима, където тлее активният вулкан Сакураджима. Цената на билета е 128 долара и може да бъде закупен през сайта japan-rail-pass.com.

Незабравим досег до историята и инженерното пионерство в Латинска Америка гарантира пътуването по линията Куритиба – Паранагуа в Бразилия. Изградена е през 80-те години на XIX в. Тя криволичи през планините Сера до Мар по югоизточното крайбрежие на Бразилия и предвид географията на района е добър пример за инженерен жп шедевър. Уви, тя е свързана с трагичен факт - половината от работниците са починали по време на строителството ѝ.

Пътуващият по 100-километровото жп трасе Serra Verde Express ще ви отведе на тричасово пътешествие през 14 тунела и 30 моста, включително виадукта Карвалхо, с панорама към ярко зелените тропически гори. Освен, че е рядка причина да се повозите на влак в Бразилия, това е и най-добрият начин да се доберете до историческия

Serra Verde Express ще ви отведе на пътешествие сред зелените тропически гори и планини на Бразилия...

Маршрутът Глогниц – Мюрцушлаг се смята за първата планинска жп линия в света.



Линията Яцусиро – Хаято позволява да съзерцавате живописни природни пейзажи, включително тлеещия активен вулкан Сакураджима.



Фианарантсоа - Манакара отвежда пасажерите в зелените джунгли на югоизточния бряг на Мадагаскар.



Жп трасето Коломбо – Канди в Шри Ланка е друга възможност за докосване до прелестите на Азия.

град Моретес, където може да обядвате с *barreado* – задушено говеждо, специалитет в щата Парана. Воаяжът се провежда само в неделя, като билетът е с цена 28,5 долара (достъпен чрез serraverdeexpress.com.br).

Жп трасето Коломбо – Канди в Шри Ланка е друга възможност за докосване до прелестите на Азия. Свързвайки столицата на някогашния Цейлон с втория по големина град на островната страна, този маршрут предлага красиво пътуване през джунгли, чаени плантации и оризови полета. Накрая линията потъва в гори и се изкачва на 500 м надморска височина край крепост, ограждала някога Канди. По 121-километровото трасе може да се пътува всеки ден, като някои влакове

имат и луксозни вагони. Цената на билета е от 4,70 до 8 долара (резервации на exorail.lk).

Ще завършим нашия разказ с маршрута Глогниц – Мюрцушлаг в Австрия. Тази т. нар. жп линия „Семеринг“, пресичаща едноименния проход в австрийските Алпи, е поредният шедевър на инженерството. Изградена от 1848 г. до 1854 г. сред планините на източна Австрия, тя има около 100 моста и виадукта по протежението си. Смята се за първата планинска жп линия в света и от 1998 г. е включена в списъка на ЮНЕСКО. Инженерът, който я е построил – Карло ди Гега, е един от пионерите на модерните железници. Билетът за пътуването по нея е само 10,30 долара.

Ивайло ПАШОВ



Train des Pignes пътува по линия с дължина 151 км, много виадукти и тунели.

Цени за реклама

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

При директна заявка от клиента

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

При заявка от рекламни агенции

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