



ПЛАНЪТ ЗА ОЗДРАВЯВАНЕ И РАЗВИТИЕ НА БДЖ ПРЕДИЗВИКА ГОЛЯМ ОБЩЕСТВЕН ИНТЕРЕС



В продължение почти на два месеца Планът за оздравяване и развитие на групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, както и средносрочната стратегия за бъдещето на българската железница се обсъждаше от различни обществени институции, неправителствени организации, от железничарската гилдия и синдикатите. За да придобият по-голяма гласност проблемите в сектора и да бъдат намерени най-добрите решения за преодоляването им, по инициатива на ръководството на холдинга беше създаден Обществен съвет за подпомагане развитието на този стратегически подотрасъл в транспорта. Припомняме, че освен организирането на няколко кръгли маси, в които участваха Светла Костадинова - изпълнителен директор на Институт за пазарна икономика, Георги Ангелов - старши икономист в Институт „Отворено общество“, икономистите Петър Ганев и Георги Ганев - программен директор, икономически изследвания в Центъра за либерални стратегии, една от най-широките обществени дискусии бе проведена през май в столичното кино „Освобождение“. На нея от името на изпълнителния директор на холдинга Владимир Владимиров бяха поканени представители на различни неправителствени организации, които имат пряко отношение към българската железница, бивши министри и зам.-министри на транспорта, жп експерти с дългогодишен опит и научни работници, на които се даде възможност не само да задават въпроси, но и да направят предложения за подобряване на някои детайли в плана. Във форума отношение по тях взеха зам.-министър Антон Гинев, изпълнителният директор на ИА „Железопътна ад-

министрация“ Веселин Василев, председателят на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Велик Занчев, управители на двете дружества в групата - „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Димитър Костадинов и на „БДЖ – Товарни превози“ Любомир Илиев, експерти в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Независимо, че социалните партньори участваха във всички форуми, отделна среща се организира само с тях. Паралелно Планът за оздравяване и развитие обстойно бе обсъждан на няколко Обществени съвета, в които от позиция на натрупания професионален опит конкретни мнения споделиха Стоил Фердов, бивш зам.-министър на транспорта и генерален директор на БДЖ, а в момента председател на Клуба на железничаря, Кирил Ерменков, бивш транспортен министър и настоящ председател на НТС по транспорта, Емил Йончев – директор на завода в Септември, един от най-авторитетните в жп промишлеността у нас, Атанас Тонев, също бивш генерален директор на БДЖ и представител на частния бизнес, проф. Милчо Лепоев, зам. ректор на УАСГ, проф. Ненчо Ненов – ВТУ „Тодор Каблешков“.

Интересни виждания и становища бяха споделени и на специализираната кръгла маса на тема „План за оздравяване и развитие на Групата на „Холдинг БДЖ“ ЕАД за периода 2015 – 2022 г.“. Пак по инициатива на Владимир Владимиров, тя бе организирана за членовете на CEO CLUB, организация, в която участват директори от индустриалния бизнес. Те предварително бяха запознати с резюмето на плана и с подробния му вари-

ант. Обобщената оценка бе, че в него е синтезиран огромен по обем аналитичен труд по проблемите и предизвикателствата на компаниите в холдинга. Посочи се, че обосновано са предложени средносрочни и дългосрочни стабилизационни мерки. Те подробно бяха разисквани и на специални двудневни срещи, предназначени само за служителите, които работят в двете дружества на холдинга. На тях железничарите от страната имаха възможност да получат подробни отговори на вънлуващите ги въпроси лично от ръководството, което разясни целта на реформата, механизмите и пътя, по който ще се извършват.

Конструктивен се оказа диалогът и на двете заседания на парламентарната Комисия по транспорт, информационни технологии и съобщения. Проектодokumentът бе разгледан в присъствието не само на ръководителите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и на НКЖИ, но и на министър Ивайло Московски, зам.-министър Гинев и Веселин Василев. Независимо, че това ще остане едни от редките случаи, в които депутатите успяха да постигнат консенсус в общата си положителна оценка за качествата на представения труд, имаше и

някои предложения, насочени към усъвършенстването му. Бе препоръчано да се посочи какъв ще бъде делът между 2015 г. и 2020 г. на железницата спрямо останалите видове транспорт. Министър Московски обясни, че това ще е много трудно, докато не се изгради магистралната ТОЛ-система. Депутатът от опозицията Георги Свиленски повдигна въпроса, за финансирането на крайградските линии, както и за интересът към концесионирането на теснолинейката Септември – Добринище. Според Московски обаче тя е губеща и за превозвача, и за инфраструктурния оператор, което не я прави търговски привлекателна. Свиленски попита и за финансовия ефект от изваждането на ревизорската и маневрената дейност от структурата на БДЖ.

По думите на Веселин Василев в момента с въпроса се занимава експертна комисия в ИАЖА, която ще излезе със становище.

Обобщавайки втората среща, председателят на комисията Стоян Караджов подчерта, че за железниците най-важен остава клиентът и поиска да се обърне още по-голямо внимание на развитието на информационната електронна система, комбинирания транспорт, оперативните и неоперативни активи. В този контекст и зам.-председателят Иван Вълков от ГЕРБ, каза че пропуснатите инвестиции в железницата ни може да се компенсират само чрез приватизацията на товарните превози и акцентира на двата вида сухопътен транспорт, между които трябва да се търси не конфронтация, а интеграция.



Работа в Англия

Фирма **Grupo SaMarCo** подготвя езиково и професионално български технически кадри за работа в чужбина и е осигурила работа на повече от 3000 души в Испания, Франция и Англия от 2001-ва година насам. В момента набираме кандидати за работа в Англия по специалност монтаж на ж.п. контактна мрежа и тягови подстанции, а също и ел. монтажници високо напрежение (далекопроводи, подстанции и т.н.т.).

Предлага се: интервю с английски работодатели. Ако сте одобрен следва назначаване в английска фирма с часова ставка 12 лири/час, съгласно английското законодателство. Допълнителен бонус: самолетен билет, местен транспорт, жилище, 10 лири/ден за храна, пенсионни осигуровки, работно облекло – всичко това платено от работодателя.

Изисква се: техническо образование, професионален стаж над 2 години, желание за работа в екип, инициативност и комуникативност.

За кандидати с недостатъчно ниво на английски – подготвяме в София, чрез ускорен 50-часов курс по метода на сугестопедията, за придобиване на базово езиково ниво с цел преминаване през задължителното интервю и изискваните тестове от работодателя в Англия.

За кандидати с добро ниво на английски – подготвяме в София, чрез 50-часов курс, за изкарване на теста по Правилник за Безопасност на Английските Държавни Железници – PTS (Personal Track Safety).

Може да посетите страницата ни на <http://www.samarco.es/bg>

Кандидатите да изпратят подробна автобиография на имейл: info@samarco.es

ИСПАНИЯ С 800 КМ НОВИ СКОРОСТНИ ЛИНИИ

ДО КРАЯ НА 2015-А

До края на годината испанската инфраструктурна жп компания Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) планира да увеличи дължината на високоскоростните линии в страната с още 798 км. Голяма част от новите железни пътища, които се предвижда да бъдат изградени, ще са радиални трасета, водещи от Мадрид към периферията на Пиринейския полуостров.

В северозападно направление предстои откриването на линиите Олмедо — Замора — Санабрия (с дължина 210 км), Валядолид - Вента де Баньос - Леон (163 км) и пускането в експлоатация на част от железопътния комплекс Пахарес (с обща дължина 49,5 км). За да се намалят разходите, по първите две линии са построени няколко еднопътни участъка, макар че и двете трасета са проектирани и подготвени за полагане на две жп платна. От комплекса Пахарес, който се строи вече над 10 години и ще осигури скоростна товарна и пътническа жп връзка между Астурия и Мадрид — Валядолид, ще се открие само един



от общо 4-те еднопътни тунела (с обща дължина 24,67 км), който в момента се изгражда. Два от тунелите трябва да водят влаковете в източно направление, а другите - в западно. Наред с това от Adif възнамеряват да пуснат в експлоатация и дългия 75 км жп участък Вента де Баньос - Бургос.

В югоизточната част на полуострова се планира откриването на високоскоростната линия Монфорте дел Сид - Мурсия, която удължава с още 62 км коридора Мадрид - Аликанте. Ще бъде открито и жп трасе дълго 100 км между Антекера и Гранада (с един 27-километров

участък с двойна линия). Той се дострояваше последните години.

Освен споменатите специализирани пътнически линии предстои да приключи и реконструкцията на два коридора с широко междурелсие, предвидени за смесено движение. Това са: Севиля - Кадис (145 км) и Сантяго де Компостела - Виго (156 км). По тяхното обновяване се работи още от началото на миналото десетилетие. Предвидено е също да се пусне в експлоатация еднопътен участък от 165 км от изграждащата се високоскоростна линия със смесено движение между Мадрид и границата с Португалия.

Турция поръчва допълнителни влакове Velaro



Турските държавни железници (TCDD) обявиха, че ще поръчат на германската компания Siemens още 10 високоскоростни влака Velaro TR. Договорът за сделката се очаква да бъде подписан скоро.

Поръчката идва след като TCDD се убедила в качествата на съставите от този тип. В началото 2013 г. те закупили един влак-стрела Velaro D и го експлоатирали пробно. Демонстрираните от него качества удовлетворили ръководството на компанията и през юли същата година бяха заявени още 6 аналогични състава. Стойността на контракта за 7-те влака възлезе на 285 млн. евро, като сумата включваше и 7-годишното им техническо обслужване от производителя. Серията бе заложена в завода на Siemens в Крефелд и всички композиции ще бъдат доставени на турските железници до 2016 г.

През май 2014 г. TCDD обявиха конкурс за още 10 високоскоростни 8-вагонни влака и германският концерн го спечели, предлагайки адаптиран за нуждите на страната модел (Velaro TR). Придобиването им ще даде възможност на турските железници да увеличат парка си от скоростен подвижен състав, който обслужва жп комуникациите между Анкара, Коня, Ескишехир и Истанбул.

Доставката на допълнително поръчаните Velaro TR се очаква да започне през 2017 г. Както и композициите от първата партида,



те ще се произвеждат в Германия, а немският концерн ще осигурява техническото обслужване и първоначалната поддръжка. Стойността на договора е 400 млн. евро.

Velaro TR е разработен на базата на Velaro D. Новият модел е предназначен за обслужване на електрифицирани линии, по чиято контактна мрежа тече променлив ток (с напрежение 25 kVt, честота 50 Хрц), и ще развива скорост до 300 км/ч. Сумарната мощност на тяговите му двигатели е 8 МВт. Може да превозва до 516 пътници — т.е. повече от Velaro D, чийто пътнически капацитет е 460 души.

Литва може да подари бракуван подвижен състав на Украйна



Властите на Литва обмислят възможността да предоставят на Украйна локомотиви, електрички и вагони, които вече не се използват от литовските железници (Lietuvos geležinkiai). Въпросът е бил официално обсъден на среща между министъра на транспорта на прибалтийската република Римантас Синкявичюс и украинския посланик Валерием Жовтенко. На нея е разговаряно още за електрифицирането на жп линията Киев-Клайпеда и по теми, свързани с контейнерните влакове „Викинг“.

Преди няколко седмици украинското министерство на инфраструктурата се обърна към властите на Литва с молба да подарят на украинските железници изведен от експлоатация жп състав. Оттам обявиха, че по основните жп маршрути на страната има недостиг на крайградски електрички и дизелови локомотиви, а по-голямата част от подвижния състав е амортизиран. Затова призоваха Вилнюс да предостави безвъзмездно електрически (ЕР9М) и дизелови (2М62) товарни и пътнически композиции, които вече са бракувани от Lietuvos geležinkiai. Идеята на украинците е да ги използват за обслужване на ключови крайградски линии в Полтавска, Ривненска, Волинска, Тернополска, Львовска и Харковска области.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

БРИТАНЦИ ЩЕ РАЗВИВАТ ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА САУДИТСКА АРАБИЯ



Консорциум от британски компании спечелиха конкурса за обслужване и развитие на пътническите и товарни жп превози в Саудитска Арабия. По силата на сключения договор (за 120 млн. паунда) с властите на арабската държава, британското обединение ще поеме грижата за жп мрежата и железниците в продължение на 5 години.

Британският консорциум се оглавява от компанията Serco (главен изпълнител и отговорник за техническата поддръжка на пътническите превози). В него също така влизат дружествата Freightliner Group и Network

Rail Consulting. Те отговарят за товарните превози, техническите дейности, временното управление на саудитските железници и обучение на персонала им. Трите компании ще работят съвместно за развитието на саудитските железници (SRO).

През последните години Саудитска Арабия активно развива своята железопътна инфраструктура. През 2009 г. започна строителството на жп линия, предназначена да свърже свещените за мюсюлманите градове Мека и Медина. С приоритет се развива и жп проекта „Север - Юг“.

АРЖЕНТИНСКАТА РЕНАЦИОНАЛИЗАЦИЯ

Събитието бе отбелязано с тържествена церемония, проведена на жп гара Ретиро в столицата Буенос Айрес. На нея, Кирхнер каза, че решението да подкрепи връщането на железниците под шапката на една единствена държавна компания е взето в „обществен интерес“ и „с приоритет за Аржентина“. От своя страна присъстващият на събитието министър на вътрешните работи и транспорта Флоренсио Рандацо заяви: „Това е исторически момент. Това е акт на социална справедливост, чрез който в едно се интегрира целият жп транспорт и който ще даде възможност от него да се възползва цялата страна...“

Ренационализацията на железниците бе иницирана от аржентинското правителство и администрацията на президента на страната. Законопроектът се предложи от държавния глава на Аржентина на 1 март т. г. и получи почти единодушното одобрение на сенаторите от Камарата на депутатите (Долната камара на парламента). На 15 април Сенатът (Горната камара на аржентинския парламент) също го подкрепи с 53 сенаторски гласа „за“ и само два гласа „против“. За него гласуваха както от проправителствените фракции, така и от опозицията.

С влизането в сила на новия закон се слага край на съществуването на частните жп компании в страната. На базата на наличната железопътна мрежа, се създава държавна компания Nuevos Ferrocarriles Argentinos („Железопътен транспорт на Аржентина“). Тя поема отговорността за пълното управление на железопътната инфраструктура на цялата аржентинска територия. Във влезлия в сила нормативен акт се казва, че „в интерес на цялото общество, приоритетна задача на властите на Аржентина е възвръщането на пътническите и товарни превози с жп транспорта, обновяването и модернизацията на жп мрежата и внедряването на технологии и услуги, които ще помогнат за неговото развитие.“

Законът за национализацията засяга интересите на частните жп оператори Nuevo Central Argentino, Ferroexpreso Pampeano, Ferrosur Roca и Metrovias. Той дава право на правителството да отмени (или предоговори) техните концесионни договори без неустойки. Властите вече проведоха преговори с тях за реализацията на процеса по прекратяване на дейността им, като разговорите продължават. „Нямаме намерение да изплащаме компенсации на никой от досегашните частни оператори“, заяви неотдавна Флоренсио Рандацо. Дали тази позиция на правителството ще се запази докрай и дали няма да бъде приложен някакъв компромисен вариант, предстои да разберем в близките седмици.

С влизането в сила на нормативния акт държавните власти на Аржентина възстановяват пълния си контрол над пътническите и товарните жп превози в



НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ



Аржентинското правителство национализира повторно железниците и отново ги предаде в собственост на държавата. Тяхното обдържавяване стана факт на 20 май т. г., когато президентът на страната Кристина Фернандес де Кирхнер сложи подписа си под законопроекта за реструктуриране на Nuevos Ferrocarriles Argentinos като държавно дружество.

страната, които бяха приватизирани в началото на 90-те години на миналия век. Тогаващото раздържавяване бе провокирано от острата конкуренция с автомобилния транспорт. В резултат от нея доходите на държавното жп дружество Ferrocarriles Argentinos бяха намалели неколкостранно и на практика това доведе до прекратяването на дейността му. Като следствие от това се взе решение железниците да бъдат предадени в частни ръце.

Приватизацията на железопътния транспорт в Аржентина бе съпроводена от раздържавяване и в много други сектори от икономиката на латиноамериканската държава. Водоснабдяването, електроснабдяването, газовата и нефтодобивна индустрия и националната авиокомпания също бяха дадени за стопанисване на частни предприемачи. Управлението им и приходите за бюджета от тях обаче не удовлетвори властите. Те съобщиха, че в периода, в който жп комуникациите са били частни, ефективността на превозите е намаляла многократно и много направления са били закрити. Достатъчно показателно е, че към началото на приватизацията жп мрежата на Аржен-

тина се е състояла от 37 000 км жп линии (осмата по дължина в света), а в края на десетилетието общата дължина на използваните железни пътища пада до 22 000 км.

След раздържавяването властите продължиха да провеждат контрол по безопасността на жп транспорта. Наред с това частично компенсиряха загубите на частните жп оператори, субсидирайки техните най-евтини билети, ползвани от широките слоеве на населението. Статуквото обаче започна да се променя след тежък влаков инцидент на 22 февруари 2012 г., при който заради отказ на спирачки пътнически влак се врязва в буферните прегради на гара Онсе в Буенос Айрес и дерайлира. Катастрофата отне живота на 51 пътници, около 600 души бяха ранени.

След трагичната случка правителството разтрогна 5 концесии на частни жп оператори за обслужване на крайградските линии на аржентинската столица. Като мотив бе посочен заниженият контрол върху техническото състояние на жп съставите и концесионирането. Затова тези трасета бяха поверени на новосъздадената държавна жп компания Sofse.

Заради аналогични причини



Зачестилият влакови катастрофи с частни пътнически състави подеждат като катализатор за повторната национализация на железниците



Аржентина ще разчита на Китай за развитието на жп транспорта си. На снимката – една от китайските композиции, доставени за крайградските линии на Буенос Айрес.

и лоша поддръжка на инфраструктурата, няколко месеца по-късно властите прекратиха концесионните договори и на 3 товарни жп компании. През февруари 2013 г. пък взеха решение за предаването на мрежата от товарни жп коридори „Белграно Каргас“ (най-дългата в страната, преминаваща през 14 провинции и свързваща Аржентина със съседна Боливия) под постоянно държавно управление с оглед по-добро и поддържане и по-ефективна експлоатация. Впоследствие правителството сключи с Китай договори за възстановяване на 1500 км от жп линиите на трасето, за придобиване на нови локомотиви и композиции за обслужването му и за ремонт на опериращата по него жп техника.

На практика преди обявяването на проекта за пълна национализация на железниците, аржентинските власти постепенно бяха започнали да възвръщат контрола си над управлението на жп транспорта. Приемането на закона за деприватизацията на сектора бе логично продължение на следваната политика.

Нови влакови инциденти с десетки ранени пътници през 2013 г. и 2014 г. – също резултат от технически неизправности в

пътнически състави на частни жп концесионери – изиграха ролята на финален катализатор за изкристализирането на идеята за повторната жп национализация. Лансирайки проекта, президентът на страната Кристина Фернандес де Кирхнер заяви: „Държавата повече няма да плаща на частните жп компании. Тя може да се грижи за железниците по-ефективно отколкото частния сектор и вече го доказва.“

Аржентинският кабинет подчертава, че главната цел на обединението на всички железопътни оператори на страната в рамките на новата държавна компания Argentinian Railways (FA) е с цел повишаване на тяхната ефективност. По правителствени прогнози повторната национализация ще позволи да се съкратят ежегодни разходи от порядъка на 415 млн. песо (47,5 млн. долара). По всичко изглежда, че за развитието на сектора страната много ще разчита и на партньорството си с Пекин. През април т.г. Китай достави нови 26 дизелови локомотива и 160 вагона, с които ще се формират пътнически композиции за обслужване на крайградските линии на Буенос Айрес, водещи към съседните провинции.

Ивайло ПАШОВ

ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ по ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ “НИКОЛА ИОНКОВ ВАПЦАРОВ”

ГОРНА ОРЯХОВИЦА



О Б Я В Я В А

ПРИЕМ ЗА УЧЕБНАТА 2015 - 2016 ГОДИНА ПО СЛЕДНИТЕ СПЕЦИАЛНОСТИ:

ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ПРИЕМ СЛЕД VII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ОРГАНИЗАТОР ПО ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

- »Разширено чуждоезиково обучение.
- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност: "Влаков кондуктор"; "Ръководител търговска експлоатация и билето-багажен касиер"; "Управление на МПС категория - В".

ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

ПРИЕМ СЛЕД VII и VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ТЕХНИК ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност: "Заварчик на ъглови шевове"; "Помощник локомотивен машинист"; "Ревизор вагони".

ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ СИСТЕМИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ТЕХНИК ПО АВТОМАТИЗАЦИЯ

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност: "Електромеханик осигурителни инсталации"; "Електромеханик комуникационни системи"; "Управление на МПС категория - В".

ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - ЕЛЕКТРОТЕХНИК

Дневна и задочна форма на обучение.

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност: "Механик контактни мрежи"; "Машинист на подвижни работни площадки".

Гимназията разполага със съвременна материално-техническа база, включваща кабинети по:
-общообразователна, общопрофесионална и специална подготовка
- езиков кабинет
- компютърни кабинети
- учебен корпус с три работилници



Общежитие - за учениците от другите населени места е осигурено общежитие, предлагащо стаи за **момичета и момчета**, намиращо се в района на училището с всички необходими условия. Общежитието е с **обновена материална база** и разполага със зала за фитнес и тенис на маса, компютърна зала с Интернет връзка, кабелна телевизия.

Спорт - на учениците се предоставя възможност за активни спортни занимания - игрища за футбол, волейбол и баскетбол, физкультурен салон, зала за фитнес и тенис на маса.

Възможност за придобиване на правоспособност за управление на МПС, категория "В"



ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ

ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ

СЛЕД VII КЛАС:

I ЕТАП	16-19.06.2015	26-30.06.2015
II ЕТАП	26-30.06.2015	06-08.07.2015
III ЕТАП	10-14.07.2015	17-20.07.2015

СЛЕД VIII КЛАС:

I ЕТАП	до 06.07.2015	до 08.07.2015
II ЕТАП	до 10.07.2015	до 15.07.2015
III ЕТАП	до 20.07.2015	до 22.07.2015

За допълнителна информация: гр. Горна Оряховица, ул. "Антон Страшимиров" №44

тел: (0618)26-856, 26-528 /жп.: 3953, 3950, 3955

Интернет адрес: www.pgjpt-go.org e-mail: pgjpt_go@abv.bg

ПОЛУФИНАЛИТЕ ПРЕДИЗВИКАХА НЕ ЕДНА СПОРТНА ЕМОЦИЯ

Най-добрите ще участват в националните срещи в Паничище

Завършиха предварителните, регионални състезания, които обикновено предшестват националната железничарска спартакиада, която тази година ще се проведе в началото на юни под наименованието „Пролет – 2015“. До последния момент на местно ниво състезателите в Горна Оряховица, Пловдив и София си оспорваха амбициозно правото да участват в предстоящото национално състезание, което ще се проведе в курорта Паничище. Предпочетените основни дисциплини и в трите региона включваха отборни срещи за мъже и за жени по футбол, тенис на маса и тенис на корт за мъже и за жени, шах, лека атлетика – бягане на 100 метра и на крос – 2000 метра.

Правеше впечатление, че в най-много дисциплини тази година участваха горнооряховци, където броят на представителите на поделението за пътнически превози – 38 души – значително превишаваше числеността на колегите им от товарните превози, откъдето участваха само пет човека. Състезанията се провеждаха в комплекса на градския стадион, под егидата на кмета на града, а община Горна Оряховица предостави за безвъзмездно ползване съоръженията си. Излъчиха се и победителите, които ще вземат участие в заключителния етап през юни в Паничище. Пътнически превози се включиха с два мъжки футболни отбора, от които, отбелязалият повече голове ще участва в националното състезание. Той е от девет души, между които са локомотивните машинисти Светлозар Галински, Ивайло Стойнов, Михаил Михайлов, помощник-машинистът Емил Маринов, Георги Спиров, шлосерите Илиян Елефтеров, Димитър Печикамъков и Николай Зарзалиев, Илиян Христов. Цветанка Панайотова – експерт „Планиране и анализи“, Светломира Шелявска – експерт ОТ ПЦ Русе, Дианка Попова от Русе, Даниела Маркова – кондуктор от превозната служба в Русе, Виолета Николова – кондуктор в същата служба в Г. Оряховица, Димитринка Ангелова – началник на влак от Г. Оряховица, Даниела Христова – експерт, Стефка Колева – инспектор персонал и Йорданка Нацкина – експерт експлоатация, които се включиха в женския отбор по футбол, също показваха добри резултати и ще премерват спортните си умения с колежките си от София и Пловдив в Паничище. Сред мъжете в тениса на маса първото място зае Румен Драганов, организатор производство и ремонт в ППП ГО, а Йорданка Нацкина, която освен футболните си качества доказва, че умее отлично да се справя и с тенис ракетата, също стана победител. При мъжете в тениса на корт водещ в челната тройка бе старши експертът от пътнически превози Димитър Димитров. Дамите не участваха в тази дисциплина.

При оспорваните партии шах при мъжете победител излезе Велко Вълчев от пътнически



Минутите преди старта в София бяха най-напрегнати.

превози, а при жените – Румянка Миндева от поделението за товарни превози. При леката атлетика – бягане на 100 метра мъже – безспорен победител беше Мартин Стоянов – кондуктор в русенската пътническа превозна служба, а при жените – колежката му от Горна Оряховица Виолета Николова успя да надбъга Светломира Шелявска – експерт в ППП Русе. В бягането на 2000 м участваше само мъжки състав, където локомотивният машинист Йордан Димитров от ППП ГО взе разстоянието по-бързо от колегата си Николай Тодоров, експерт от същото поделение.

В Пловдив финалните регионални състезания се провеждаха на 15 май. Във футбола за мъже се представиха три отбора – на Локомотивно депо – Пловдив, ЦПВ – Пловдив и Товарни превози – Пловдив. След загубите на ЦПВ – Пловдив, за определяне на първото и второ място още една среща изиграха другите два отбора, на която Локомотивно депо победи „Товарни превози“ с 4 : 2. В отборното състезание при жените превес на силите отново имаха представителките на пътнически превози, чийто вкаран гол във вратата на колегите им от товарното дружество окончателно определи участието им в Паничище.

Пред шахматната дъска в Града на тепетата сили премериха Цило Бургов и Георги Филипов и двамата от ППП Пловдив. Късметът този път бе на страната на първия. Представителките на нежния пол не се състезаваха отборно и в тениса на маса. При мъжете в този спорт участваха с два екипа – от товарни и от пътнически превози, като вторите, грабвайки първото място, безспорно успяха да убедят не само журито, но и публиката, че са по-добрите. В индивидуалното класиране при същата дисциплина инж. Николай Бояджиев от поделението за пътнически превози успя да се наложи над колегата си инж. Петър Равелов. В леката атлетика при бягането на 100 м и



Отборът на победителите във футбол за мъже на локомотивното депо в Пловдив.



Горнооряховските футболисти от пътнически превози ден след регионалните състезания започват подготовката за националната пролетна железничарска спартакиада...

кроса на 2000 м обаче липсваше мъжко присъствие. Затова пък сред жените Елена Натева зае челното място в първата дисциплина, а Иванка Джинска – във втората. И двете работят в ПП Пловдив.

Домакин на железничарските полуфинали в столицата стана ВТУ „Тодор Каблешков“, което предостави отлично поддържаните си спортни площадки на територията на университета. Там, също на 15 май, след оспорвана игра първото място във футбола за жени си поделиха „БДЖ - ПП“ ЕООД и ППП София, докато „БДЖ - ТП“ ЕООД остана на втора позиция. В същото време при футбола за мъже позициите бяха разменени. При тях третото място остана за ОП „Надежда“.

В столицата в един от най-

древните спортове – шахът – участваха Даниел Данов – „БДЖ - ПП“ ЕООД, ОП „Надежда“; Емил Пандов – „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЛД Сф и Димо Димитров – „БДЖ - ТП“ ЕООД. Сред тях най-много партии успя да спечели Даниел Данов. При тенисът на маса – мъже класацията поведе кондукторът Красимир Кръстев – „БДЖ - ПП“ ЕООД, следван от старши експерта по пазарно проучване и доклади в отдел „Контрол на договори и МТС“ Сергей Езекиев – „БДЖ - ПП“ ЕООД и Владимир Тумбев – „Холдинг БДЖ“ ЕАД, ППД. В същата дисциплина при жените най-силна позиция успя да защити Людмила Нинова – организатор движимо имущество в отдел „Недвижимо и движимо имущество“ в „БДЖ - ПП“ ЕООД,

ЦУ. След нея се наредиха Гергана Георгиева – ръководител сектор „Разчети с клиенти и продажби“ в отдел „Счетоводство“ в „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ и Наталия Христова – старши експерт, програмно осигуряване в отдел „Информационни технологии“ на „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ.

При леката атлетика – мъже 100 м бягане – на финала се класираха Мирослав Андонов, ръководител отдел „Билетоиздаване и контрол“ в „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ и Христо Демиревски, старши юриконсулт в отдел „Правен“ „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ. Най-убедителен резултат в кроса на 2000 м показва Ивайло Марков, ръководител отдел „Контрол на договори и МТС“ в „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ, следван от Ивайло Харалампиев, експерт превенция на престъпността в отдел „ВСУК“ на „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ. При лекоатлетките на 100 м бягане Десислава Велева, зам.-главен счетоводител успя да победи съперничката си Димитрина Съйкова, ръководител сектор „Маркетингов анализ, прогнози и реклама“ в отдел „Маркетинг и продукти“ на „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ, която се нареди на втора позиция.

В София индивидуалното тенис състезание на корт за мъже също премина много динамично. В крайна сметка Любомир Великов от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и тази година успя да запази първото място, оставяйки на втора позиция противника си Иван Коцев от „БДЖ - ПП“ ЕООД, ОП „Надежда“. Единствени сточичани обаче се състезаваха на корт и по двойки. Тук по-голям шанс имаха Иван Коцев от „БДЖ - ПП“ ЕООД, ОП „Надежда“ в тандем с Петър Муков „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ, които убедително оставиха зад себе си другата двойка Христо Гърков от „Холдинг БДЖ“ ЕАД, ППД и Владимир Йорданов от „Холдинг БДЖ“ ЕАД. При индивидуалния тенис на корт за жени най-добра подготовка демонстрираха Даря Манева от „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ, която успя да победи Зорница Петрова от „БДЖ - ПП“ ЕООД, ЦУ.

И този път регионалните състезания се превърнаха в своеобразна генерална репетиция за предстоящите национални двубои в Паничище, където през юни ще бъдат окончателно излъчени най-добрите спортисти сред железничарите. Но ако все пак трябва да се направи едно макар и най-общо заключение, безспорен е фактът, че в цялата страна работещите в „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД показват значително по-голяма активност, спортна подготовка и хъс в сравнение с колегите си от другите дружества.

Страниците подготви:
Мая ДИМИТРОВА

КОГАТО БАЛЪТ ПРИКЛЮЧИ, КАК ЕХОТО ОТЕКВА...

Абитуриентският бал е събитие, което бележи не просто края на ученическия период в живота на тийнейджърите, но и навлизането им в територията на зрелостта. Безспорно това е момент, който носи радостни вълнения на завършващите гимназисти, техните близки и приятели. Еуфорията около абитуриентските тържества обаче често придобива кичозен характер и тогава обществото е склонно бързо да прехвърли вината за това върху младежите, които се поддават лесно на изкушенията на безвкусицата, грандоманията и самовлюбеността. Ролята и примерът на родителите сякаш остават на заден план и целият негативизъм сте стоварва върху самонадеяните, но всъщност крехки плещи на младото поколение.

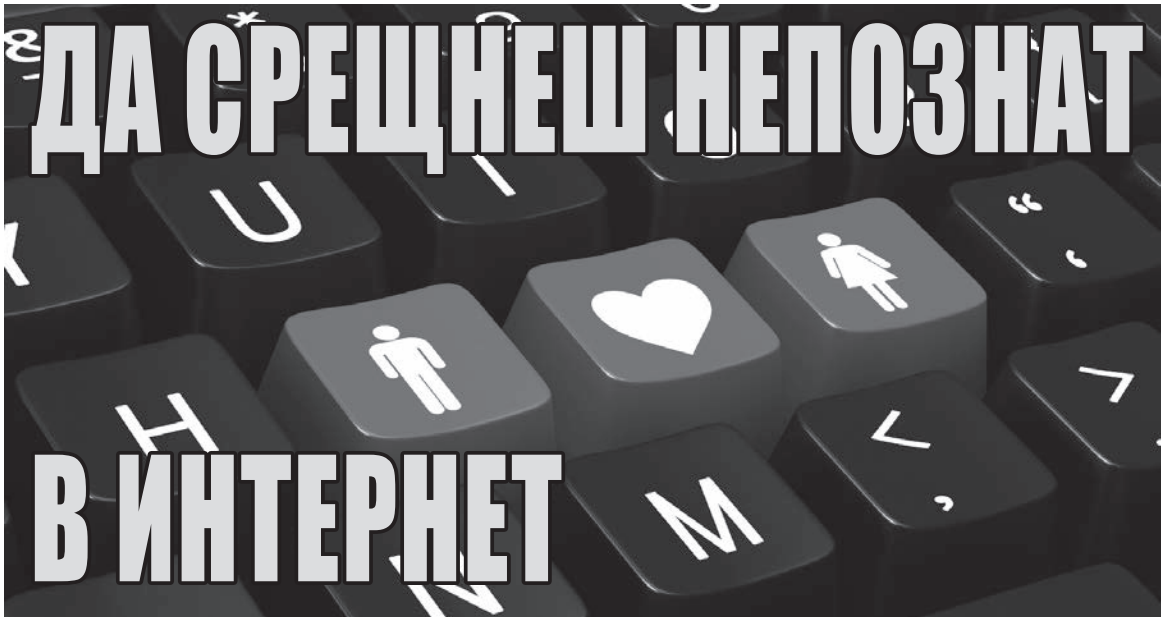
Голяма част от завършващите абитуриенти изпитват несигурност зад външната маска на увереността. Едни просто не знаят накъде да продължат отгук нататък. Други не са убедени, че изборът за бъдещето им принадлежи на самите тях, а по-скоро зависи от желанията на техните родители. За трети пък раздялата с приятели, които заминават да учат в чужбина, поражда травматични чувства на изолираност или завист. Четвърти искат моментално и без много усилия да грабнат диплома по мениджмънт и да започнат блес-

тяща кариера, без да имат реална представа за своите способности.

Ето защо разумните родители отделят достатъчно време, за да общуват със своите пораснали деца и да разговарят за техните планове и желания. Статистиката показва, че ние българите сме най-малко склонни в сравнение с други европейски народи да даваме самостоятелност на младите хора и търпеливо да развиваме в тях уменията да поемат отговорност за собствените си решения. Ако един тийнейджър е израснал с идеята, че за него има запазено място в бащината му фирма, например, той цял живот ще очаква да му се поднасят успехи и постижения наготово.

Нещо повече, така той ще бъде лишен от възможността да се вгледа в самия себе си и да реши с какво най-много би желал да се занимава. Дали в момчето, което утре ще се запише по волята на родителите си да учи финанси, всъщност не се крие един гениален музикант? Дали в момичето, което след завършване на училище ще започне работа в студио за красота вместо да учи, не се крие една прекрасна детска учителка?

Разбира се, възрастните като хора с опит, определено място в обществото и установени мнения са склонни да мислят, че единствено те са прави. По отношение на децата си те действат основно от позицията, че им мислят най-доброто. Родителската обич, обаче, е тъкмо в това да се отнесеш с разбиране и уважение към младия човек и да му помогнеш да намери сам отговорите на своите въпроси, без да му натрапваш твоите отговори.



Романтичните връзки онлайн набират все по-голяма скорост. Сайтовете за запознанства са един възможен начин да открием подходящия за нас партньор, стига да действаме разумно.

Мнозина са убедени, че в тези сайтове е пълно с всякакви луди хора, откровени лъжци и нагли манипулатори. Истината е, че има и такива, но повечето потребители не се представят за нещо по-различно от това, което в действителност са.

Намирането на партньор в интернет изисква също толкова усилия, колкото и в реалния живот. Не може просто да се регистрирате в сайта и да чакате чудото да се случи от само себе си. Необходимо е време, мотивираност и добра преценка за това кой е подходящият човек за вас.

Ако преди 10 години беше едва ли не срамно да си признаем, че търсим романтична връзка в интер-

нет, днес това вече не е така. Онлайн запознанствата са също толкова естествени, колкото и запознанствата в кварталното кафене или на работното място.

Според някои, сайтовете за запознанства са само за загубеняци, които не могат да установят романтична връзка на живо. Това съвсем не е така. В интернет ще срещнете образовани и свестни хора, които просто работят на високи обороти и водят динамичен живот. Спомнете си как дори най-добрите атлети на планетата масово използват приложенията на смартфоните за запознанства по време на зимната олимпиада в Сочи миналата година.

Намирането на партньор не бива да се превръща в мания. Качеството на романтичните връзки е по-важно от тяхното количество. Ако усетите, че общуването с отсрещния човек в интернет се превръща в тежоба и задължение, просто се оттеглете.

ЦВЕТОВЕ ОТ ЧЕРЕН БЪЗ



Черният бъз е дървовидно растение, чиито кремавобели цветове вече започват да изпълват въздуха с приятното си уханье. Полезните свойства на това растение, което у нас е познато и под името „свирчовина“, са известни на човечество от векове. За различни лекове се използват също и кората, листата, корените и черните, узрели плодчета на бъза.

Богатото съдържание на биофлавоноиди като керцитин и антоцианини, които са сред най-добрите антиоксиданти и противовирусни вещества, в цветовете на бъза ги прави предпочитан домашен цяр за различни болести. Цветовите на черния бъз се използват за направата на отвари и tinkтури, които свалят високата температура, улесняват отхрачването, помагат при заболявания на горните дихателни пътища и облекчават симптомите на сенната хрема. Гаргарата и жабуркането със силен чай от цветовете на бъз се препоръчват при възпаление на сливиците и гърлото, както и при ранички в устата. Отварата от ароматните цветове предизвиква изпотяване, има антисептично и противовъзпалително действие и затова е незаменимо средство при борбата с настинки и грипове. Антибактериалните свойства на кремавите цветчета укрепват имунната ни система.

Добре е цветовете да се берат, когато не са напълно разтворени, защото лесно се ронят. Сушат се, подобно на повечето други билки, на шарена сянка, а в последствие се съхраняват в книжни торби или добре затворени буркани.

Освен лечебни запарки, от цветовете на черния бъз се приготвят и ароматни сиропи, лимонади и други освежаващи летни напитки.

РУСКА ЛИМОНАДА ОТ БЪЗ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 6 цвята от черен бъз;
- сок и настъргана кора от 1 лимон;
- тънко нарязани резенчета от 1 лимон;
- 1/2 ч.ч. мед;
- 1 с.л. ябълков оцет;
- 6 ч.ч. вода със стайна температура.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Смесете всички съставки в подходящ съд, докато медът се разтвори напълно. Покрийте с похлупак и оставете на стайна температура за 24 – 48 часа. Прецедете цветчетата на бъза и съхранявайте в хладилник.



ЗАМРАЗЕН ЙОГУРТ С БЪЗ

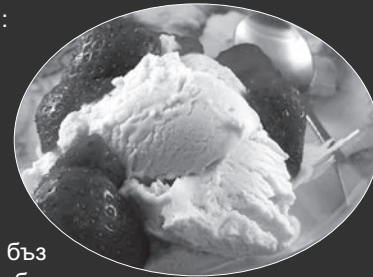
НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

- 6 цвята от бъз;
- 1 кофичка кисело мляко;
- 6 ч.л. кристална захар;
- 1/2 ч.ч. пудра захар;
- 1 пакетче ванилия (по желание).

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Накиснете цветовете от бъз в малко количество вода и добавете кристалната захар. Варете, докато се получи сладък сироп.

Когато сиропът изстине, добавете към останалите продукти и разбъркайте добре. Изсипете получената смес в подходящ съд, който се затваря с капак, и оставете във фризера. На всеки 30 минути изваждайте йогурта от фризера и разбърквайте добре с лъжица, за да не се образуват кристали. След около 2 часа замразеният йогурт е готов. Поднесете с добре узрели ягоди.



Здравословното хранене е не само полезно за тялото, но и подобрява външния ни вид. Вместо да си давате парите за козметични продукти, по-добре е да инвестирате в качествени храни, защото храната, която поемаме, влияе върху състоянието на кожата и косата ни.

1. ТЪМЕН ШОКОЛАД
Според последните изследвания той предпазва кожата от пораженията на слънчевите лъчи. Суровите какаови зърна съдържат антиоксиданти, които забавят стареенето на кожата, появата на бръчки и петна. Освен това, консумацията на шоколад ни кара да се чувстваме добре, защото подтиква мозъка да отделя ендорфини и фенилетиламин, които са хормоните на щастието. Този, който се чувства добре, той изглежда добре.

2. ОРЕХИ
Орехите съдържат омега-3 мастни киселини и витамин Е, които правят кожата гладка и сочна, а косата – буйна и лъскава. Осигурете си необходимата дневна доза, като добавите шепа от тези сурови ядки в салатата или десерта.

3. СПАНАК
Спанакът съдържа три от антиоксидантите, които предпазват от поява на бръчки: витамините С и Е, както и бетакаротин. Те са добра защита срещу ултравиолетовите слънчеви лъчи. Спанакът е чудесен като ястие, салатата или тонизираща пасирана напитка.

4. ЛЕЩА
Това бобово растение е добър източник на протеин и желязо, без които косата ни става безжизнена и изтъняла. Лещата може да се консумира в супи, гарнитурите, а и като основа за вкусни вегетариански бъргъри.

5. ЧИА
Тези дребни зрънца са много богати на протеини, фибри и омега-3 мастни киселини. Накиснати във вода, те набъбват около 12 пъти спрямо първоначалното

10 ХРАНИ ЗА ЧИСТА КОЖА И ЛЪСКАВА КОСА



си тегло и засищат организма за дълго време.

6. БАДЕМИ
Още едни ядки с високо съдържание на флавоноиди и витамин Е. Те предпазват кожата от свободните радикали и от щетите, които й нанася пушенето. Богати са на манган и селен, а тези вещества дават блясък на косата.

7. ЛЕНЕНО СЕМЕ
Изключително богато е на омега-3 мастни киселини лененото семе. Изследванията показват, че те помагат за превенцията и лечението на акнето и екземата и подпомагат обновяването на кожните клетки. Консумирайте ги счукани или стрити във вид на „брашно“.

8. АВОКАДО
Авокадото е абсолютният шампион сред храните, които подобряват външния ни вид. Неслучайно има шампоани и маски за лице с авокадо. Мононенаситени-

те мастни киселини в този необикновен плод забавят стареенето на кожата и намаляват лошия холестерол. Да не говорим за съдържанието на антиоксиданти, фибри, магнезий, калий, магнезий!

9. ГОРСКИ ПЛОВОДЕ
Ароматните горски изкушения са пълни с вещества с противовъзпалително действие, които предпазват кожата от преждевременно стареене, а високото съдържание на витамин С я прави стегната и еластична. Антиоксидантите в горските плодове предпазват от пагубното влияние на свободните радикали, които ускоряват образуването на бръчки.

10. ВОДОРАСЛИ
Морските водорасли като нори или укаме са извънредно богати на желязо и фитонутриенти. Те правят кожата еластична и сияйна. Манганът, йодът, медта, цинка и селенът пък са особено важни за буйната коса, чистата кожа и здравите нокти.

ФИТНЕС ПО ВОДА

Задава се нова мания за фитнес манияците - ходене по вода! Архитектът Гамели Круз от Лас Вегас е изобретил специална платформа за придвижване върху водни повърхности, която развива мускулите на краката, корема и седалището.



Новият фитнес уред е оборудван и с двигател, задвижван с литиево-йонна батерия. Придвижването с платформата може да става с 5 различни скорости напред и с 3 скорости назад. Ако се изморите да се разхождате по някое езеро, тъкмо когато сте стигнали най-дълбоката му част, двигателят може да ви „гласне“ напред, така че бързо да се придвижите на безопасно място.

Единият ви глезен е закрепен към платформа със специално дълго въжence, така че ако паднете във водата, двигателят автоматично се изключва, докато не се покачите обратно върху фитнес приспособлението. Круз е разработил и по-малка „приставка“ към основната платформа, предвидена за домашния ви любимец. Първоначалната цена на новата джаджа е 1 650 щатски долара. Фитнес уредът за ходене по вода ще излезе в масова продажба през юли.

КУЧЕ В ... ДЖОБ

Японската фирма Unihabitat, специализирана в производството на продукти за домашни любимци, пусна в продажба суичър, предназначен за собствениците на котки и дребни породи кучета. Суичърът



има специален преден джоб, който е достатъчно голям, за да побере гушливото ви домашно животно. Отвътре джобът има подплата от мека пухкава материя, която да създава допълнителен комфорт на животинката. Освен това той не е защит към самата дреха, а прикрепен с копчета, така че може лесно да се сваля и изпира отделно.

Новото модно изкушение за хората, които обичат да гушкат в скута си своя домашен любимец, струва около 5 600 японски йени (30 британски лири). Дизайнерите са предвидили орнаменти, изобразяващи следи от лапички, по маншетите на ръкавите, както и „котешки ушички“ върху качулката на суичъра.

НАШЕСТВИЕТО НА ЕМОТИКОНИТЕ

От компанията Unicode, която разработва кода за популярните емотикони, използвани в социалните мрежи, обещаха да пуснат догодина още 38 нови продукта, които са подбрани след проучване на желанията на интернет-потребителите. След като от компанията завършат работата по изработване на кода, Apple, Android и други софтуерни приложения пък правят самата картинка, която ние ползваме в готов вид в онлайн общуването с приятели.

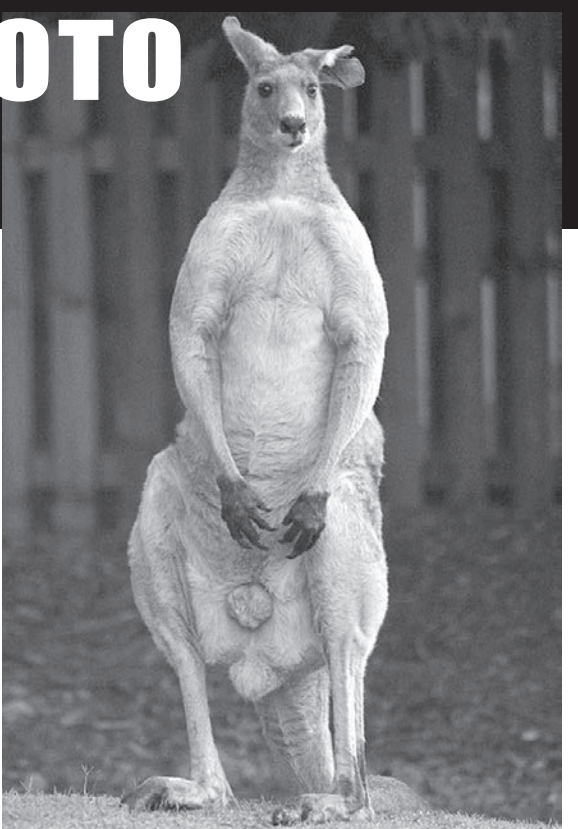
Нека само имаме търпение до 2016 г., когато ще можем да добавяме към съобщенията си и емотикони, изобразяващи ръкостискане, популярният жест „Дай пет!“, бременна жена, селфи, бекон, увяхнало цвете, поздравница, черно сърчице и др.



КВАРТАЛНОТО КЕНГУРУ

Кенгурито е официален символ на Австралия и едно от най-симпатичните животни на планетата. Обикновено мъжките екземпляри достигат до 1,3 м височина, а женските – до 1 метър.

От няколко седмици обаче жителите на предградието Норт Лейкс на Бризбейн има нов „съсед“. Гигантско мъжко кенгуру с височина 2 метра, бицепси като на професионален боксьор и разцелено ляво ухо се разхожда необезпокоявано из улиците в тихия квартал. Местните хора първоначално са били стреснати при неочакваните срещи с необичайно едрото животно, но като истински австралийци те знаят, че ако не закачаш кенгурито, то няма да те нападне първо. Новият жител на Норт Лейкс вече си има име – Дейв. Досега подобни гигантски екземпляри са срещани само в дивата природа, но не и в близост до населени места.



ШВЕЙЦАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ

ВЗЕХА НА РАБОТА...ОВЦЕ

Тревопасните животни изпълняват функциите на четириноги косачки и поддържат тревата край жп линиите

Швейцарските държавни железници (SBS) решиха иновативно проблема с поддържането на зелените площи край планинските си железопътни линии. От няколко седмици пътниците на влаковете наблюдават с удивление и усмивки как за изрядния вид на тревата край релсите се грижат стада овце от породата скуден. Тези тревопасни животни са най-новите служители на железопътната компания.

Четириногите работници на SBB изпълняват функциите на самоходни косачки и подпомагат поддръжката на тревните зони край жп трасетата в планинските региони. Те са особено полезни при стръмните терени, които са трудно достъпни за механичните косачки, а такива са по-голяма част от териториите, обхванати от железопътната мрежа на Швейцария, чиято дължина надхвърля 3000 км линии. От компанията изчисляват, че могат да използват овцете в труднодостъпни територии с площ от 2700 хектара (т.е. райони с общ размер на почти 3800 футболни игрища).

От железопътния монополист на страната на шоколада твърдят, че ползването на овцете е за предпочитане пред употребата на машините за косене по няколко причини. Оттам отбелязват, че те избират внимателно храната си и внимават какво ядат, а не „унищожават всичко наред“, като косачките. Така се опазват много дивни цветя и ливадни растения и се насърчава биологичното разнообразие. Освен това, овцете са по-тихи от косачките, не замърсяват природата докато „работят“ и са далеч по-колоритни за гледане.

В специално посветения на проекта блог sbbmääh швейцарските железници къде на шега, къде не, посочват, че овцете от



Тревопасните „железничари“ поддържат зелените площи край планинските си железопътни линии



Четириногите работници на SBB могат да отдъхнат и да се крият от дъжда в сглобяеми подслони-кошари

породата скуден са на път да се окажат най-усърдните и ефективни техни служители. Причината е, че четириногите животни всъщност не полагат никакви трудови усилия, а просто следват естествения си житейски ритъм и привычки. „Работата им“ преминава в разходки между пасищата, похапване на трева и почивки. Спират трудовата си дейност само за няколко дремки през деня и за по 2 часа сън нощем. Затова ефективността им е завидна. Всяка овца опасава („окосява“) около 10 - 20 кв. м на денонощие, а цялото стадо – към 1000 кв. м. Всеки, който иска да ги види в действие, може да се запознае с локациите на стадата чрез онлайн карта в гореспоменатия интернет ресурс.

Не може да се пропусне и фактът, че те са изключително непретенциозни „служители“. Шумът от преминаващите ком-

позиции не ги притеснява особено. Метеорологичните условия – също. При хубаво време предпочитат отидане на открито. При дъждовно, пък са повече от доволни да се приютяват в сглобяемите подслони – кошари, които работниците от жп инфраструктурата на SBB разполагат в районите, където животинките са „командироваани“.

Въпреки, че живеят и „работят“ в непосредствена близост до железопътните линии, няма опасност да попаднат върху релсите. Достъпът им до жп трасето е ограничен от мрежи и електрически въжени огради с ниско напрежение. Така отпада възможността да застрашат своя живот или да създадат предпоставки за влакови инциденти.

От SBB заявяват, че неслучайно са се спрели на породата скуден. Овцете от нея са добре опитомени и обичат естествените пасища с широк спектър от богати на фибри растения. Същевременно обаче, те са рядък, застрашен от изчезване вид в страната. С наемането на „работа“ на запазените до днес стада, швейцарските железници помагат за тяхното оцеляване и развъждане.

Това е един добър пример, който по всяка вероятност е повлиян от опита на Германия и Франция. Държавните железници на тези две съседни на Швейцария държави също използват стада от овце (и крави) за поддръжка на растителността в районите на по-слабо натоварените и трудно достъпни линии.

Ивайло ПАШОВ

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