

## Развитие

**ИНДИЯ ... МОДЕРНИЗАЦИЯ  
НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ** на стр. 3

## Национална конференция

**БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЧАРИ-ЕСПЕРАНТИСТИ  
СЕ СРЕЩНАХА В СТАРА ЗАГОРА** на стр. 4

# ЧОВЕШКИЯТ ЖИВОТ ВЪВ ФОКУСА НА СИГУРНОСТТА

(Продължава от бр. 22)

Сигурността в цялата Група БДЖ е тясно обвързана със структурните промени и развитието на системата. Тя не е имажинерно понятие, а с нейна помощ целенасочено се търси икономическа целесъобразност. За да се постигне по-пълна обвързаност е създадена обща експертна група между Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, НК „Железопътна инфраструктура“, „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дружествата за пътнически и товарни превози. Специалистите й разработват съвместни планове, насочени към превантивни действия за опазване на човешкия живот на територията на железопътната инфраструктура и други жп обекти в страната. В резултат е разработен общ продукт за преодоляване на опасната тийнейджърска мода да се правят селфи на рискови места в железницата. Предприети са конкретни превантивни стъпки като публично се посочват опасностите, които се крият зад тези на пръв поглед безобидни игри.

Специалисти на НКЖИ вече провеждат открити уроци в училищата и районите в близост до жп инфраструктурата. На тях подробно се обясняват заплахите от безразсъдството на младите хора, търсещи силни усещания върху цистерни или покривите на покрити товарни и на пътнически вагони в опасната зона на контактната мрежа. БДЖ също организира широка кампания в тази посока. Все още е твърде пресен и не е забравен случаят от началото на годината, когато ученик загуби живота си, ударен от ток, докато си правил екстремно селфи върху вагон в района на Подуяне.

Изготвени са информационно-разяснителни табла с много снимки, придружени с подробни текстове. Те ще се поставят на видно място в училищата, във влаковете, по гарите, на изходите, на входовете на депата и навсякъде другаде, където достъпът до определен обект

не е регламентиран, но се използва негласно от хора, които не работят в железниците. Тези табла са извън указателните, забранителните или знаците, показващи конкретна опасност, информира, ръководителят на отдел „Вътрешна сигурност и безопасност“ Мирослав Писов. В тях се посочват местата с високо напрежение. Обяснява се и на колко метра разстояние е безопасно да се стои от вагоните или къде е недопустимо човек да се катери върху тях.

В писмо, изпратено до министъра на образованието Миглена Кунева, изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Владимир Владимиров, се обръща за съдействие при провеждането на кампанията „Опасни игри“. В него се обяснява, че става въпрос за обща работна група с Министерство на образованието и науката (МОН), Държавната агенция за закрила на детето, Столична община, НКЖИ и МВР, както и други организации. Тази група има пряко отношение към превенцията на явленията „селфи на опасни места“, рисуването на графити и други рискове детски прояви в обектите на железопътния транспорт. Разработен е Национален план за действие и провеждане на обща държавна кампания за опазване живота и повишаване безопасността на децата, намиращи се в жп районите, се обяснява в писмото. Искането е с разработения от „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, информационен продукт (на CD), по подходящ и съобразен с учебните програми начин да бъдат запознати всички ученици в страната. По предложение на представителите на МОН това можело да стане в час на класния. Целта е в тях учениците да се запознаят с мерките за противодействие на престъпността и превенцията на рисковите фактори, свързани със заплахите за живота им, когато те се намират в железопътни обекти. Идеята на БДЖ е

На стр. 5



## В аванс

**ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА ЖП ТРАНСПОРТ  
СЕРТИФИЦИРА НАШИ ЕКСПЕРТИ**

Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз сертифицира наши експерти в областта на разследването на произшествия в железопътния сектор. В продължение на три дни, от 17 до 20 октомври, в Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията се проведе обучение и сертификация на 12 специалисти по безопасността от България, Албания, Босна и Херцеговина, Косово, Черна гора, Сърбия и Турция.

Това стана възможно благодарение на доброто сътрудничество и интензивните професионални контакти, които се поддържат между българското звено за разследване на жп произшествията и отдел „Безопасност“ на агенцията. В лекциите си европейските експерти акцентираха на няколко основни теми. Една от тях беше оценката на



риска в жп предприятията и управлението на железопътната инфраструктура. Вниманието беше насочено и към системата за управление на безопасността, която обхваща процеса на разследване на произшествия и инциденти. Също така детайлно беше коментирано взаимодействието на системата ERAIL в европейската агенция и възникващите инциденти. Чрез нея всички страни-членки на ЕС нотифицират заключителните си разследвания на жп произшествията, както и предоставянето на финалните доклади, свързани с тях.

Лектори бяха водещи експерти от Агенцията за железопътен транспорт към Европейския съюз, които сертифицират всички разследващи органи в цяла Европа. След приключването на курса петима български специалисти получиха безвъзмездна сертификация, благодарение на добрите взаимоотношения и съвместната работа между европейския орган и дирекция „Звено за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт“ в българското транспортно министерство. Според финалната обобщаваща оценка обучението е преминало на високо ниво. Заслуга затова са имали няколко презентации, представени по време на лекциите. Разгледаните в тях проблеми са кореспондирани с важни казуси за повишаване качеството на работа, свързана с разследването.

## Етиопия

# ПЪРВАТА В АФРИКА СУБСАХАРСКА ЕЛЕКТРИФИЦИРАНА ЖЕЛЕЗНИЦА

Етиопия пушна в експлоатация първата в субсахарска Африка електрифицирана железопътна магистрала. Линията, свързва столиците на Етиопия и на Джибути.

Жп трасето има дължина 752,7 км и е предвидено за влакови скорости до 120 км/ч. Проектирането и строителството му бе осъществено от китайските компании China Railway Group и China Civil Engineering Construction Corp. Стойността на целия проект възлезе на 4 млрд. долара.

Новата железопътна комуникация е прокарана успоредно на старата жп линия Адис Абеба – Джибути (едноименната столица на Република Джибути), построена от европейските колонизатори преди повече от 100 години. Направлението е ключово за Етиопия, тъй като 90 на сто от импорта и експорта на страната (в т.ч. енергоносителите и хранителните продукти) се извършва през морския порт на Джибути. Нуждата от съвременен железен път, чрез който да се ускори трансфера на стоки, бе



назряла от години. Благодарение на електрифицираното трасе времето за транспортиране на товарите между Адис Абеба и Джибути се скъсява от 7 дни до 10 часа.

От китайските компании коментират, че най-трудната част от реализацията на проекта е липсата на квалифициран местен персонал, който е възможно да бъде ангажиран в строителните дейности. Изграждането на линията е изисквало участие на над 20

000 работници и е създавало много проблеми при осигуряването им от Китай. Това е наложило китайците да обучат около 15 000 местни жители, които напред ще могат да обслужват жп трасето, както и да строят нови жп участъци. Особено внимание се е отделило на запазването на околната среда и първоначални ландшафт. Над 4 млн. долара са похарчени за изграждане на специални преходи през линията за дивите животни.

## Проект

# STADLER ЩЕ ДОСТАВЯ 22 ЕЛЕКТРИЧКИ В ШВЕЦИЯ

Транспортните власти на Стокхолм избраха швейцарския жп производител Stadler за доставчик на 22 тривагонни електросъстава, предназначени за експлоатация по теснолинейната железопътна мрежа Roslagsbanan. Нейните трасета свързват 11-милионния град със северните и източните райони на скандинавското кралство.

В конкурса за спечелване на контракта на обща стойност 2 млрд. шведски крони (240 млн. долара) участваха също компаниите Bombardier (Канада), CAF (Испания), Pesa (Полша) и Vossloh (Германия). Stadler победи в съревнованието със своята нова електричка X15P, която предстои да видим за

първи път догодина.

Всеки тривагонен състав от този тип ще е с дължина 60 м и ще може да превозва до 300 пътници (в т.ч. 150 на седалищни места). Вагоните са адаптирани за пасажери с ограничени физически възможности. В пътническите салони са предвидени места за инвалидни и за детски колички, както и за превоз на велосипеди.

Началото на доставките на влаковете X15P трябва да започне през 2020 г., а въвеждането в експлоатация на заявената серия през 2021 г. В договора е предвидена и опция за допълнителна поръчка на още до 45 такива композиции.

Новите електрички ще до-

пълнят наличния подвижен състав, който обслужва линиите от жп системата Roslagsbanan (с обща дължина 65 км и широчина на междурелсието 891 мм) от периода 1988 – 1995 г. Старите влакове са произведени от шведската компания ABB. Обновяването на съставите е част от проект на обща стойност 8 млрд. шведски крони (960 млн. долара), чиято цел е повишаване на превозните възможности на споменатата теснолинейна жп мрежа. Той следва да бъде завършен до 2023 г. В резултат от осъществяването му се очаква по най-натоварените участъци от трасетата електросъставите да минават през интервал от 10 минути.



## Поръчка

# Иран ще купува 250 пътнически вагони



Пътническият жп оператор на Ислямска република Иран Raja Rail Transportation (RRT) обяви конкурс за доставка и обслужване на 250 пътнически вагони. Компанията има намерение да закупи вагони от три типа - с 41 седалищни места, спални, с 36 места и вагон-ресторанти с възможност да транспортира до 42-ма пътници.

Изискване към новите вагони е да са предвидени за експлоатация в състава на високоскоростни композиции, способни да се движат със скорост 200 – 220 км/ч. От тях се очаква още да разполагат със надеждни климатици, в допълнение към стандартните системи за отопление и вентилация, а размерите им да отговорят на габаритния стандарт UIC 505-1, приет в железопътната система на страната. Доставчикът също така ще трябва да осигури техническото им обслужване за период не по-малък от 10 години.

Конкурсната документация предвижда част от вагоните да бъдат произведени в Иран. Целта е да се намали стойността им и да се осигури максимална локализация на производството. Претендентът за спечелване на тендера, който предложи най-голям дял участие на местна индустрия в производствения процес, ще има най-големи шансове за победа.

Изпитания с прототипи на вагоните, допуснати до участие в конкурса, е планирано да се проведат в Западна Европа.

## Контракт

# Сключиха DB Cargo и BMW за превоз до Китай

Автомобилостроителния гигант BMW сключи нов дългогодишен контракт с DB Cargo - най-големия товарен жп оператор на Германия. Той предвижда немския карго жп монополист да продължи да превозва компоненти за леки автомобили от заводите на компанията в Лайпциг и Регенсбург до автомобилно предприятие на BMW Brilliance Automotive в град Шънян (Северен Китай). В документа е заложено ежеседмичното изпращане на две влакови композиции към Азия и сумарен обем годишно от 2500 контейнера с авточасти.

DB Cargo успешно сътрудничи с BMW от 2010 г. От тогава немският товарен жп оператор е транспортирал над 15 000 контейнера с компоненти на автомобилната компания до Поднебесната империя. През същия период превозвачът е успял да съкрати времето за изминаване на маршрута от 23 до 17 денонощия. За сравнение превозът на стоки с морски транспорт по същото направление е близо два пъти по-продължителен. По силата на договора с BMW компанията DB Cargo изпълнява функции на логистичен провайдер за цялата транспортна мрежа. Посредством специализирана информационна система на автокорпорацията получава оперативни сведения за местоположението и статуса на всеки контейнер.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# ИНДИЯ: ТРАНСФОРМАЦИЯ И МОДЕРНИЗАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ



От миналата година четвъртите по дължина на жп мрежата в света железници – на Индия (Indian Railways, IR, обща дължина на жп линиите 67312 км) преминават през мащабна трансформация. В съответствие с лансираната от индийския министър на жп транспорта Суреш Прабху програма за тяхното развитие, се инвестират значителни средства в подобряването на превозните способности на жп системата и строежа на нови линии. Както и в електрификацията на съществуващите, повишаване безопасността на влаковото движение и в нов подвижен състав. Първият етап от модернизацията следва да бъде завършен до 2020 г.



До тогава Индия планира да инвестира над 8,5 трлн. рупии (137 млрд. долара) в своите железници. Рекордните капиталовложения ще бъдат осигурени от държавния бюджет, от собствените приходи на националните железници и кредити от международни финансови организации, инфраструктурни и пенсионни фондове. Азиатската държава е в състояние да заделни огромния финансов ресурс благодарение на силния ръст на местната икономика.

Година и половина след приемането на програмата за трансформация и обновяване на железниците първите проекти от нея вече се изпълняват. В края на февруари т. г. правителството на Индия одобри отпускане на 107 млрд. рупии (1,56 млрд. долара) за започване на няколко инициативи в областта на железопътната инфраструктура. Сред тях са проектите за изграждане на втора (дублираща) линия по четири жп маршрута (Хубли – Чикажур, Рамна - Синграули и Катни - Синграули) с обща дължина 511 км и за полагане на трети железен път по други две трасета (Варда - Баларшаш и Анупур – Катни) с обща дължина 297 км. Ново трасе ще бъде изградено и по направление Рампур - Думра – Тал – Раджендрапул. Дейностите по изброените жп комуникации

следва да бъдат завършени до 5 години.

В началото на юли от транспортните власти на страната обявиха намерение да инвестират в подобряване на жп подходите към пристанищата на страната. Ведомството има идея да финансира с 2,9 млрд. долара общо 21 такива проекта. Начинанието е в подкрепа на стратегическата програма Sagarmala (на министерството на морския транспорт) за развитието на важните индийски портове. Чрез нея ще се повиши ефективността и ще се намалят сроковете и разходите за доставките на товари с влакове от и до пристанищата.

Друга вече започната инициатива от програмата за обновяване на железниците, е електрификацията на част от Западния товарен жп коридор (с обща дължина 1490 км) на Индия, който свързва Делхи и Мумбай. Тя се осъществява от консорциум, оглавяван от корпорацията Dedicated Freight Corridor of India, която същевременно строи два от товарните жп магистрали на Индия. В проекта, на стойност 12,1 млрд. рупии (180 млн. долара) участват още фирмите L & T Construction и японската корпорация Sojitz. Същите имат значителен опит в областта - от 2015 г. успешно електрифицират друг, по-голям

участък от Коридора - трасето Ревери – Вадодар (915 км) .

За 42 месеца съюзените компании трябва да снабдят с електричество жп участъка Вадодар - Порт Джавахарлал Неру (дълъг 422 км) по системата 2 x 25 кВ, 50 Хрц. Те ще монтират по протежението му контактна мрежа с обща дължина 897 км, ще построят 7 тягови подстанции, 40 поста за секционирание, център за управление на жп движението и ще оборудват 12 гари по маршрута със системата за мониторинг и управление на процесите SCADA. Реализацията на проекта се финансира от японската агенция за международно сътрудничество (JICA), поради което тяговите трансформатори, автотрансформаторите и медните проводници се внасят от страната на Изгряващото слънце.

Друг направление на модернизацията на индийските железници е повишаването качеството на предлаганите от тях услуги. До няколко месеца индийският министър на жп транспорта Суреш Прабху обещава да осигури повече комфорт на пътуващите с релсовия транспорт чрез редица полезни и удобни нововъведения. Част от тях вече бяха анонсирани.

Полагат се усилия за подобряване на условията в композициите и за повишаване на броя на модерните жп състави по всички маршрути. В тази връзка е в ход процес по увеличаване на купейните вагони, а старият подвижен състав се реновира и модернизира. В пътническите влакове, където е възможно, се монтират електронни информационни дисплеи, по-удобни седалки, по-модерно и икономично осветление и озвучителни уредби, а естетическият вид на салоните се подобрява.

На жп гарите например е планирано да се появят специални луксозни чакални, в които срещу такса от 100 рупии на час пасажерите ще могат да отдъхват в комфортна обстановка, да гледат телевизия, да зареждат мобилните си устройства и да се възползват от безжичен интернет (Wi-Fi). Първата такава зала за изчакване вече е открита на територията на централната гара в мегаполиса Ню Делхи. Скоро поява на идентични помещения се очаква и в най-големите гарови комплекси в Агра и Джайпур.

Освен това по жп терминалите се предвижда да се направят ин-

тернет кафенета, банки, бутици и АТМ автомати.

Все по-масово навлизат и онлайн резервациите на жп билети. С цел стимулирането им от IR отменят удържаната досега такса при закупуване на превозния документ с дебитни или кредитни карти. От 1 юни т. г. железниците на Индия вече дават възможност на своите клиенти и да връщат влаковете си билети, закупени чрез системата за онлайн резервации Tatkal и да получат обратно 50 процента от тяхната цена. На пътниците, оказали се с дублирани места за експресите Rajdhani Express (свързват столицата Делхи с големите индийски градове) пък се предлага атрактивна компенсация – алтернативно пътуване със самолет на Air India по същото направление срещу минимално доплащане (ако клиентът е с място в първа класа не се таксува допълнително).

Острата нужда на индийските железници от модерен подвижен състав се решава най-вече в партньорство с водещи чужди производители. Един от стратегическите партньори на страната в тази област е Китай. В началото на октомври т.г. китайския производител на подвижен състав CRRC откри жп завод в северния индийски щат Харяна. В съвместното (китайско-индийско) предприятие CRRC Pioneer (India) Electric ще се произвежда електрическо оборудване (тягови двигатели) и ще се извършва сглобяване и ремонт на локомотиви. То е

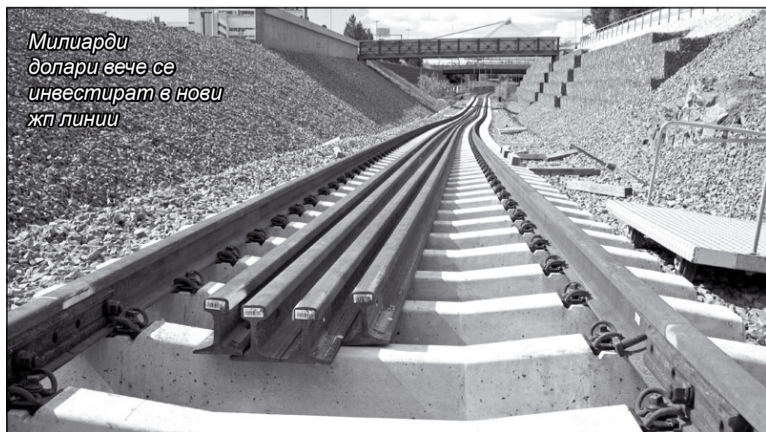
първото подобно в жп сегмента, което чужда компания, открива в Индия.

Друг акцент от жп трансформацията в Индия е въвеждането на високоскоростни влакови комуникации. В този план Индия разчита много на подкрепата на Япония. През януари т.г. премиерите на двете страни подписаха меморандум за взаимопомощ, предвиждащ адаптация на технологията на японските влакове-стрели Shinkansen. Като начало се предвижда тя да бъде приложена при изграждането на скоростната жп магистрала Мумбай – Ахмадабад (508 км). Японската страна планира да финансира 80 на сто от проекта, оценяван на 988 млрд. рупии (18,6 млрд. долара) с кредит в японски йени с 50 годишен с фиксирана лихва. Отпускането му на Индия е обвързано с ангажимента поне 30 на сто от влаковете-стрели, които ще оперират по трасето да бъдат закупени от японските жп производители. Предвижда се строителството му да започне през 2018 г. и първите композиции да се пуснат в експлоатация през 2023 г. Планира се обслужващите го влакове-стрели да пътуват по него със скорости до 350 км/ч. Към този момент това е един от най-мащабните инфраструктурни проекти в страната. С появата на коридора жп пътуването между двата мегаполиса ще се съкрати от настоящите 7 часа и 30 минути до 2 часа.

Ивайло ПАШОВ



С помощта на Япония и Китай индийските железници разчитат бързо да влязат в ерата на високоскоростните влакови комуникации.



Миларди долари вече се инвестират в нови жп линии



Индийските железници финансират модернизацията с приходите от карго превозите си, които са изключително печеливши за разлика от пътническите.

## Национална конференция

# БЪЛГАРСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЧАРИ-ЕСПЕРАНТИСТИ СЕ СРЕЩНАХА В СТАРА ЗАГОРА

Железничарските есперантски конференции са с дългогодишна история. По традиция те се провеждат през месец октомври в различни градове на България. На тях присъстват не само железничари, но и много наши симпатизанти и приятели, които ценят тези срещи и от години са свързани със световното есперантско движение.

Тази година конференцията бе организирана на 15 и 16 октомври в почивен дом „Родопите“ в Старозагорски минерални бани. Организаторите ѝ бяха нашите приятели железничари - есперантисти от Стара Загора. В нея участваха около 40 представители на есперантското движение от различни градове на страната -

Русе, Полски Тръмбеш, Дряново, Трявна, Плевен, Пловдив, София, Стара Загора, Карнобат, Разград, Велико Търново, Ловеч, Благоевград и Горна Оряховица. От името на ръководството на Българския есперантски съюз участниците поздрави Мая Горо, член на управителния съвет. Според оценката ѝ железничарската есперантска

секция е най-активната и със сериозни изяви, както в България, така и в чужбина.

Отчета за едногодишната дейност на секцията представи председателят ѝ инж. Петя Александрова. Тя предимно акцентира на 68-я международен железничарски есперантски конгрес, проведен във Варна през месец май. Получени

са много положителни отзиви за него, изпратени от участници от други страни. Впечатление е направила добрата организация, богатата развлекателна програма и екскурзиите, благодарение на които гостите са имали възможността да се запознаят с интересни забележителности на страната ни.

Всичко това само още веднъж потвърждава колко актуално продължава да звучи мисълта - „Релсите свързват държавите, а есперанто народите“. Ето защо е необходимо да отбележа, че този международен език, създаден от Людвиг Заменхоф през 1887 г., наистина е мост между хората от различни националности на планетата. Той се говори не само в Европа, но и на другите континенти.

Следващият международен есперантски конгрес ще се проведе през 2017 г. във френския град Колмар.

Ангел Мъглов  
железничар - есперантист

В аванс

## ЖЕЛЕЗОПЪТНО ФОРУМ - 2016

На тазгодишното му есенно издание ще се коментира темата „Състояние, проблеми и перспективи за развитие на българските железници“. Той отново се организира по инициатива на НТС по транспорта, Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, Федерацията на научно-техническите съюзи в България и Форума за балкански транспорт и инфраструктура. И се провежда под патронажа на министър Ивайло Московски. Съдействие оказват Съюзът на европейските асоциации на железопътните инженери (UEEIV), „Холдинг БДЖ“ ЕАД, НК „Железопътна инфраструктура“, Клубът на железничаря.

В продължение на два дни – 20 и 21 октомври, български и чужди специалисти ще обсъждат перспективите и възможностите за модернизиране на железницата ни. Ще се дискутира приоритетното изграждане на железопътната инфраструктура през новия програмен период – 2014 – 2020 г. Отново в дневния ред на пленарните заседания ще се разглежда политиката за оздравяване на сектора. Проф. Стоян Братоев, изпълнителен директор на „Метрополитен“ ЕАД ще представи съвременните технологии в строителството и обслужването на софийското метро. Един от най-успешните инфраструктурни проекти, осъществени у нас с европейски пари, изграждането на подземната железница продължава да привлича с иновативността си експертното внимание не само на нашите, но и на чуждите специалисти.

По време на форума презентации и доклади за различни проекти в областта на железниците ще изнесат и представители на инженерно-техническите среди извън страната ни и по-специално от балканския регион.



АВТОМОБИЛНИ  
ЗАСТРАХОВКИ

ПАКЕТ АВТОГРИЖА

## Пътувайте безгрижни

## с ПАКЕТ

## „АВТОГРИЖА“

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



# ЧОВЕШКИЯТ ЖИВОТ ВЪВ ФОКУСА НА СИГУРНОСТТА

От стр. 1

да се поставят на видно място в училищата, разработените информационни табла, които показват опасностите в жп транспорта, законовите изисквания за безопасност и сигурност в близост до районите на жп линии и в стационарните обекти.

Предлага се и провеждането на съвместни инициативи и организиране на ученически посещения до предварително определени места в рисковите райони на обектите на БДЖ, където младежите ще имат възможност не само непосредствено да се запознаят със съществуващите опасности, но и да рисуват. Така ще могат да изобразяват с графити локомотиви и вагони, да разберат нагледно какво представлява волтовата дъга и тежките, неправилни последиците от нея.

Пак във връзка с националната кампания за опазване живота и здравето на децата и гражданите от „Холдинг БДЖ“ ЕАД не само обръщат внимание за належащата нужда да бъдат повишени мерките за сигурност и безопасност, но и посочват конкретните стъпки, които трябва да се предприемат в двете дружества в тази посока. Една от тях е съвместно с НКЖИ да започне изключване на контактна мрежа над коловози, с трайно паркирани вагони и локомотиви, които скоро няма да се придвижват в никакво направление. Също така се планира да се обследва сигурността на обектите и се определят нерегламентираните пътеки, входове и подстъпи към тях и в трите дружества. Предвижда се допълнителна охрана на рисковите места, свързани с нерегламентирано присъствие на външни хора. Обръща се внимание на нуждата от поставянето на допълнителни указателни знаци на вратите за качване и слизане от вагоните и провеждането на строг контрол, който не допуска пътниците да ги използват, докато влакът е в движение. Акцентира се и върху разработването на допълнителни инициативи. На тях се разчита да продължи

превантивната дейност, свързана с кампанията „Опасни игри“ на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

Идеята е всички места, които представляват опасност за човешкия живот да бъдат обезопасени с допълнителни информационно-разяснителни знаци, извън указателните. Това, което правим е част от националния план за превенция, обяснява Мирослав Писов, който участва в работната група, ангажирана с проблема. По думите му преди това е изследван опитът на всички неправителствени организации в световното железопътно общество. Помислено е и за насочваща информация - къде и към кого може да се обърне човек, ако му се случи нещо. Таблата, които ще бъдат поставяни в рисковите зони стимулират възможността за взаимопомощ. Така че освен телефон 112 на тях ще бъде указано как при нужда човек може да се свърже в БДЖ със звеното за бедствия и аварии.

В момента се водят разговори с НКЖИ и неправителствените ромски организации за провеждането на обща конференция, под формата на дискусия, на която освен традиционната проблематика като посегателства или възможности за тероризъм, вниманието на участниците да се насочи към селфитата, които съвсем не са безобидни. „По същество те са част от една интернет бизнес кампания, която предварително умишлено създава състояние на еуфорична емоция и на която младежката психика е твърде податлива. Едно селфи може да има над 40 милиона лайкове, а това преди всичко представлява интерес за рекламодателя. Той най-вече се интересува от броя на гледанията в интернет“ – навлиза Писов в детайлите на комерсиалната страна на процеса. Дори обяснява, че в Ютюб съществува игра, стимулираща опасните селфита и донася толкова повече точки, колкото по-рискови са те. Това зависи, както от категорията на



вагоните, така и от характера на контактната мрежа, а критерият за повече набрани точки е кой ще успее да оцелее.

„Най-лошото е, че законодателството в интернет е както при бежанците и мигрантите – няма правен статут - коментира Мирослав Писов. – Така без да се усетят децата са въввлечени в нерегламентирания и опасен интернет бизнес. И докато при бежанците се манипулира душата, в случая се спекулира с емоцията на младия човек.“ Всичко това е причина да се предприемат безкомпромисни мерки и да се потърсят най-успешните пропагандни контра средства. В това отношение интерес представлява разработената от дружеството за пътнически превози в БДЖ презентация „Правила за безопасно поведение в районите на железопътния транспорт“, която ще разяснява достъпно и образно, чрез различни слайдове, къде дебнат най-големите опасности. В нея например на достъпен език се обръща внимание, че е забранено пресичането на жп линията през стрелките тъй като релсите могат да се задвижат автоматично. Пред и зад спрели



Безмозъчни селфита вземат необходимата доза адреналин заснети от камерата на ж.п. прелеза.

вагони се преминава на разстояние не по-малко от 5 метра. Ако се наложи това да стане между тях са нужни най-малко 10 метра. Напомня се, че няма жп път, дори изглеждащият неактивен, по който да не се очаква преминаването на влак. Заостря се вниманието и към факта, че електричеството в контактната мрежа никога не е изключено, а напрежението му достига 25 000 волта. Така че се създава критична ситуация при приближаването ѝ с тяло или какъвто и да е друг предмет на разстояние по-малко от 2 метра и се създават условия за възпроизвеждането на електрическа дъга, която е смъртоносна. Заради тази „подробност“ селфи забавлението носи огромен риск, подчертават авторите на презентацията. Напомнят още, че същото може да се случи при качване по стълба на вагони

цистерни. Любопитно в презентацията е образното сравнение, което се прави между спирания път на влака – 1000 метра, които приблизително представляват дължината на няколко стадиона. Съществува и оптична измама, пречеща на реалната преценка на разстоянието между идващия влак и мястото, където в момента се намира човек. Допълнително се акцентира на опасностите, които крие едно често явление по националната жп мрежа – хвърлянето на камъни, както и на детските игри в районите на гарите. Всичко това, придружено с богат илюстративен материал не само ще грабне вниманието на децата, но би имало превантивен ефект смятат, както работещите в железниците и представителите на МВР, така и педагози и психолози, които участват в изготвянето на националната програма.

Мая Димитрова

# КЕСТЕНИТЕ



Кестените са едни от най-големите гастрономически изкушения, които ни предлага есента.

Смята се, че сладкият кестен произхожда от Мала Азия, Кавказ и Балканите, откъдето

по-късно е разпространен в Централна Европа и Средиземноморието. Още старите римски писатели Вергилий, Плиний и Теофраст го споменават като любимо ястие.

Кестените са на особена почит във Франция, където от тях се прави кестеново брашно за сладкиши, а в Париж и сега можеш да срещнеш търговци с печени кестени. Именно френски е медицинският трактат от 16-и век, в който се препоръчва преди да бъдат изпечени, кестените да бъдат прободени „за да може през дупката да излиза вятърът, който огънят раздвижва. В противен случай те ще гръмнат и положително ще изплашат или ще изложат на опасност присъстващите“.

Освен във Франция, рецептите с кестени са любими и в Италия, Испания и Китай. В България кестените се ядат по-рядко - най-често варени или печени.

Невероятно е, но кестените

имат високо съдържание на витамин С, почти колкото в лимона, а освен това съдържат и витамините А, В1 и В2. В състава на кестените влизат и куп минерали, чиято липса ни кара да се чувстваме уморени и отпаднали - калий, фосфор, магнезий, калций, натрий, желязо, както и микроелементите мед, флуор и силиций. В сладките кестени се съдържа сериозно количество лецитин, който е важен за паметта, предпазва от сърдечно-съдови болести, улеснява метаболизма и помага против стрес.

Ядливият кестен се различава на външен вид от конския по по-малкия си размер и форма, така че трудно може да ги объркате. Ядливите кестени са богати на скорбяла и се използ-

ват за направата на брашно. Брашното от кестени намира приложение и в диетичното хранене заради отсъствието на глутен в своя състав.

Плодовете на кестена не могат да се консумират сурови, тъй като съдържат сапонини и това им придава твърде тръпчив вкус. Когато се сварят или опекат, част от нишестето се хидролизира до захари и те придобиват сладникав приятен вкус и аромат. Кестените се използват за пюрета, пълнеж на птици, за гарнитура към печено месо, за торти и други сладки. В захарната промишленост се използват и за плънка на бонбони. От кестените може да се направи и хляб, който да се използва при диетичното хранене.

## Конфитюр от кестени



### Необходими продукти:

1 кг кестени  
1 ч.л. сол  
1 ч.л. семена резене  
800 г захар  
160 г вода  
2 ванилии  
1 к.ч. ром

### Начин на приготвяне:

Поставте кестените в голяма тенджера. Залейте ги със студена вода, добавете солта и семената от резене и варете около 1 час (или до пълното им

омекване). Свалете от огъня, отцедете и оставете леко да се охладят. Обелете кората на кестените, прекарайте ги през сито или смелете с пасатор. Поставте захарта и водата в тенджера и сложете на огъня. След като се разтопи захарта, добавете смлените кестени, разбъркайте добре и варете 30-40 мин. Сложете ванилията и рома и разбъркайте добре. Изсипете конфитюра горещ в сух буркан и го затворете добре.

## Сладкиш с кестени



### Необходими продукти:

500 г кестени  
200 г пудра захар  
4 яйца  
180 г масло  
100 г бадеми (обелени, леко

запечени и смлени)  
пудра захар, смесена с ванилия (за поръсване)  
1 ч.л. анасон

### Начин на приготвяне:

Кестените се попарват и обелват. Смилат се заедно с анасона, прибавят се към разбитото със захарта масло и се пасират на пюре. Един по един се прибавят жълтъците, смлените бадеми и разбитите с щипка сол на гъст сняг белтъци.

Сместа се изсипва в покрита с хартия за печене и намазана с масло форма. Пече се в предварително загрята до 180 градуса фурна 35-40 мин. Сладкишът се оставя да изстине във формата. Отгоре се поръсва с пудрата захар, смесена с ванилията.

## НЯКОЛКО ХИТРИ ПРИЛОЖЕНИЯ НА АЛУМИНИЕВОТО ФОЛИО

Алуминиевото фолио не е просто удобно за опаковка. Тънките метални листове са универсален помощник в дома. Готвене, чистене, гладене... и фотография.

Ето и някои необичайни употреби на фолиото:

### • Почистване

Алуминиевото фолио почиства металните повърхности от ръжда. Почиства скарата от мазнина; сваля засъхналите хранителни остатъци от чиниите. Само смачквате листа на топка и изтърivate.

### • Затваряне на верига

Сгънете малко парченце фолио няколко пъти и го поставете между хлабавата батерия и пружинката.

### • Подостряне на ножици

Сгънете лист фолио няколко пъти и го срежете с изтъпената ножица. Така тя ще си върне остротата.

### • Фон за снимки

Залепете набръчкан лист



фолио за стената и имате страхотен фон, на който да заснемете избрания от вас обект.

### • Задържане на топлината

Увийте парче шперплат във фолио и го поставете зад радиатора, за да отразява топлината обратно в стаята.

### • По-бързо гладене

Намалете времето за гладене наполовина, като постелите фо-

лио под покривката на дъската за гладене. Фолиото отразява топлината и така гладите едновременно и от двете страни.

### • Почистване на прибори

Покрийте стъклен съд с фолио, добавете няколко лъжички сода за хляб, напълнете съда с вряла вода и потопете сребърните прибори, бижута и т.н., за да ги почистите по най-бързия начин.

## НАЙ-ПОЛЕЗНИЯТ НАВИК ЗА ЗДРАВЕТО

След сезона на дългите летни ваканции, темпото все повече се ускорява и все по-често ни връхлитат вихрушки от задачи и проблеми. Но, слава богу, има и по-спокойни дни, когато можем да полегнем след обедна.

Оказва се, че това е най-полезният навик за здравето!

Това не е случайно – организъмът сам подсказва какво му е нужно, за да се чувства добре. Има поне пет сериозни причини за следобедна дрямка с чиста съвест.

### Полза № 1. За ум като бръснач

Всеки най-добре си знае колко точно трябва да е личната му доза нощен сън. Както и че ако сплести част от нея, на следващия ден ще бъде „извън играта“. И тъй като сънят играе важна роля в усвояването на информация и обучението, подгответе се за почивка. 60-90 минути дрямка през деня повишават умствената активност за следващите 24 часа.

### Полза № 2. Сърдечна благодарност

Изследвания на Харварския университет доказват, че хората, които редовно поспиват следобед, са по-защитени от сърдечно-съдо-

ви заболявания – приятният навик компенсира умората и натоваарването на сърцето и съдовете, които тя причинява. Ако търсите такъв профилактичен ефект, полезно е да подремвате поне 3 пъти седмично по 30 минути.

### Полза № 3. Без тревоги и стрес

Умората и претоварването сами по себе си провокират стрес, който още повече изморява. Дневният сън помага да се прекъсне този омагьосан кръг. Учени са установили, че рязко нарастват показателите на 3 хормона на стреса при хората, които не спят денем. Следователно, с чиста съвест можете да си позволите кратка следобедна дрямка.

### Полза № 4. Победа над вълчия апетит



Сладко, snack, енергийни напитки – бързо зареждане, към което прибегваме когато енергията ни е изчерпана. Много по-приятно и полезно е да си полегнете. Докато си почивате, енергията се възстановява, а и не мислите за храна, докато спите. Дори 10-15 минути отпускане със затворени очи ще ви освободят от вредни мисли за похапване.

### Полза № 5. Прилив на сили

Макар и сънят да е пълна противоположност на физическото натоварване, изследвания са установили, че атлетите, които редуват тренировки с дневен сън, постигат по-високи резултати от тези, които пренебрегват отидна. Сила, реакция, скорост – всички тези показатели влизат в норма, когато подремнете.

**Помнете:** Сънят не е разточителство или глезотия, а жизнена необходимост, както водата и храната.

# 10 ПРАВИЛА НА ЕТИКЕТА, КОИТО СЪС СИГУРНОСТ СТЕ НАРУШАВАЛИ

Има някои правила на поведение, които просто трябва да се спазват. Добрата новина е, че сме наясно с повечето от тях. Лошата е, че има някои важни нюанси, които далеч не всички познават. А има и няколко общоприети правила за добрите обноски, които поне веднъж в живота си със сигурност сте нарушавали.

## Вижте десет от тях:

### 1. Ръкопляскали сте грешно

Никога не пляскайте с ръце пред лицето си. Те трябва да са пред гърдите, изнесени леко вляво. И, разбира се, никога не ръкопляскайте пред лицето на някого.

### 2. Поставяли сте чадъра си абсолютно неправилно

Чадърът никога не се суши разтворен. Той трябва да се сложи в специална поставка или да се окачи затворен.

### 3. Качвали сте се в колата съвсем не според правилата на етикета

Качвайки се в колата, първо трябва да седнете, а след това да приберете краката си.

### 4. Кашляли сте в дясната си ръка

Винаги трябва да пазите дясната си ръка чиста - с нея махате, здрависвате се и т.н. Така че из-



ползвайте лявата си ръка, когато кашляте или кихате.

### 5. Държали сте чантата в скута си, докато седите в заведение

Ако чантата е малка или т.нар. „кльч“, можете да я поставите на масата, но ако е обемна, не я дръжте в скута си, а я поставете на гърба на стола или на пода.

### 6. Пили сте по време на тост за Вас

Ако тостът е вдигнат за Вас, не пийте. Вместо това върнете жеста с благодарствен тост.

### 7. Носили сте чанта на дясното си рамо

И тук идеята е дясната ръка да е свободна, така че да можете да махнете или да се ръкувате с някого.

### 8. Обявявали сте на всео-лушание, че сте на диета

Проява на много лош вкус е да казвате на всички, че сте на диета. Или да откажете ястия, когато сте на гости, защото сте на диета.

### 9. Ръкували сте с някого, пушейки

Недопустимо е да пушите, когато се здрависвате с някого. Ако нямате възможност да хвърлите цигарата си, е редно да се извините. Бонус съвет: Никога не се ръкувайте с някого в тоалетната.

### 10. Вървели сте към местата си в киното съвсем погрешно

Никога не вървете към местата си в кино, театър или опера с гръб към вече седналите. Винаги трябва да сте с лице, а мъжът да върви първи.

## Късогледите хора са по-умни



Германски учени установиха, че късогледите хора са по-умни от тези с идеално

зрение.

Учени от катедрата по офталмология на университета в Майнц изследваха близо 3500 души. Освен направените очни прегледи, те им дадоха и тестове за интелигентност.

Резултатите им показват, че късогледите по-често са по-умни и по-добре образовани от

хората без очила.

Целта на изследването е била да бъдат установени причините за нарастващата честота на късогледството в Европа. Тя засяга до 50 процента от хората с висше образование над 40 години.

Учените установиха връзка и между интелигентността и прекараното време в четене, което също се отразява на състоянието на очите.

## Любопитни факти за хляба

Хлябът е основен поминък и препитание на хората от дълги години до днес. Култивирането на пшеница е започнало от Азия. През годините е преминало към Европа и останалата част от света. Покрай насажденията с пшеница са се образували множество населени места, заради работата, която те могат да осигурят.

Ето някои от най-любопитните факти за хляба. Знаете ли, че...?

1. Древните гърци са произвеждали повече от 80 вида хляб преди 2 500 г.

2. Хлябът е бил толкова важен за египетския начин на живот, че е бил използван като валута. Толкова го почитали, че често го поставяли в гробниците.

3. Хлебопроизводителите са били най-силните кредитни брокери през Средновековието във Франция. Крал Луи IV е казал: „Този, който контролира хляба на една нация, е по-голям вла-

детел от онзи, който контролира душите им“.

4. Във Великобритания на Нова Година се е оставяло парче хляб пред вратата, за да донесе топлина и богатство през следващата година.



5. Скандинавските традиции твърдят, че ако едно момче и момиче ядат от един и същи хляб, те ще се влюбят.

6. Суеверие казва, че е лош късмет, ако държим хляба обърнат с лицето надолу

7. Четиричленно семейство може да живее 10 години с хляб, произведен от един декар пшеница.

## Най-необичайният пазар в света

На света има един открит пазар, където постоянно трябва да си нащрек и да пазиш живота си. В същото време хиляди туристи го посещават, именно заради уникалната опасност, която той създава и изненадващата лудост на мястото - 5 пъти на ден през него преминава влак.



Става дума за пазара Маеклонг в Самут Сонгхрам, Тайланд. Той се намира на около 60 километра от столицата на страната Банкок. Там се продават плодове и зеленчуци - предимно манго, плодове на тропическото дърво дуриан, подправки и прясна морска храна. Препълнените с тях сергии се намират от двете страни на релсите, по които редовно минава междуградския влак.

Търговците свиват покривалата над сергиите си 8 пъти на ден, за да премине влакът. След това ги спускат отново и всичко продължава по старому. Купувачите минават по релсите и избират ли избират. Местните хора си проправят път, пробирайки каквото им трябва, а вниманието на туристите е привлечено от нетрадиционната предложена храна, като печена жаба на клечка.

Докато не премине следващият влак...

## 12 мита за животните, в които още вярваме

### 1. Мит: Кучетата виждат черно-бяло.

**Факт:** Кучетата също виждат цветове, макар и по-малко, отколкото хората. Например възприемат предметите, които ние виждаме в червено, оранжево или зелено, като жълти.

### 2. Мит: Щраусите крият глава в пясъка, когато са уплашени.

**Факт:** Когато са уплашени, щраусите бягат, колкото им държат краката.

### 3. Мит: Хамелеоните си сменят цвета, за да се слеят с околната среда.

**Факт:** Смяната на цветовете отразява вътрешното им състояние.

### 4. Мит: „Стъпваш като слон“.

**Факт:** Слоновете стъпват съвсем тихо.

### 5. Мит: Синият кит може да погълне цял автомобил.

**Факт:** Най-голямото нещо, което може да погълне синият кит, е грейпфрут.

### 6. Мит: Червеното разявява бика.

**Факт:** Бикът не вижда червено, а реагира на необичайното движение срещу себе си.

### 7. Мит: Ако докоснеш жаба, ще получиш брадавици.

**Факт:** „А ако я целунеш, ще се превърне в принцеса.“ Също толкова вярно.

### 8. Мит: Къртиците са слепи.

**Факт:** Всъщност имат слабо зрение, но все пак виждат. Дори тези, при които очите са перманентно покрити, различават достатъчно добре светлината.

### 9. Мит: Мишките обичат сирене.

**Факт:** Мишките предпочитат други храни - семена, плодове, сладки неща. Някои сирена имат неприятен за тях аромат. Когато са гладни обаче, ядат всичко, включително и картон. И ще посегнат към хапката, поставена в капана, дори и да е сирене.

### 10. Мит: Носорогът има рог на носа.

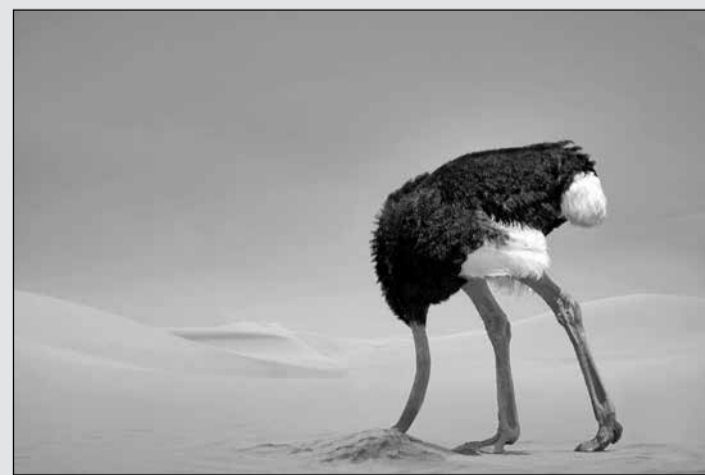
**Факт:** „Рогът“ на носорога е различен от рогата на другите животни. Той представлява своеобразен „гребен“, тъй като няма костна основа, а се състои само от кератин, подобно на човешката коса и нокти.

### 11. Мит: „Зимният сън“ (хибернацията) на мечките се дължи на студа.

**Факт:** Причината за хибернацията са оскъдните източници на храна през зимата.

### 12. Мит: Рибите са неми.

**Факт:** Различните видове риби издават многообразие от звуци, сред които пукане, щракане, мъркане, пъшкане, ръмжене, лай, свирукане, бръмчене, дори звънтене.



# ЕВАКУИРАХА ВЛАКОВЕ И ГАРИ ЗАРАДИ... ПРАВОСЛАВЕН ПОП

**Видът на свещеника изплашил пътниците, взели го за терорист-смъртник**

Православен свещеник предизвика паника сред пътниците на крайградската електричка RER, пътуваща от парижкото предградие Вилньов Сен Жорж към центъра на френската столица. Обезпокоени от външния му вид, който е доста необичаен за католическа Франция, те подали тревога за заплахата от евентуален... ислямски терорист.

Инцидентът се разиграл преди броеви седмици - на 26 септември. Страх обзел мнозина от чакащите влака за Париж на гара Вилньов Сен Жорж (на 16 км източно от столицата в департамент Вал де Марн), когато съзрели на перона странния за тях мъж с дълга брада, черно расо и широк пояс. Визията и одеждите му ги уплашили и накарали да предположат, че имат пред себе си екстремист-смъртник и побързали да алармират полицията за него.

Реакцията на правоохранителните органи била незабавна.

В 17,30 ч., веднага след постъпване на сигнала стражите на закона на мига взели решение за екстрени мерки. Те се свързали с ръководството на парижката крайградска железница RER и наредили цялото влаково движение по маршрута Вилньов – Сен Жорж – Париж (Лионска гара) да бъде преустановено. Всички хора, намиращи се във влаковете и гарите по жп маршрута на електричката, били евакуирани. В същото време на перона, на който според очевидците, се намирал предполагаемият атентатор, се появили полицаи и бойци от спецчастите за борба с тероризма.

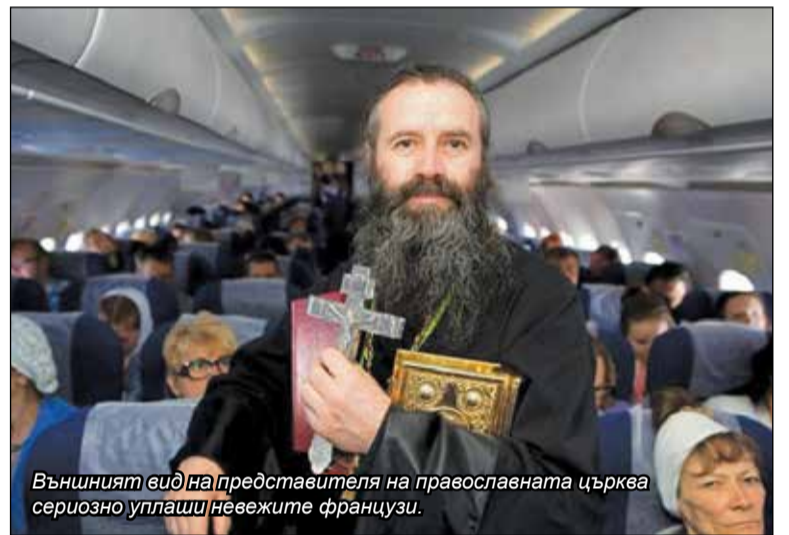
Изпратени на място полицейски екипи и барети много скоро изяснили, че сигналът е лъжлив. Проверката установила, че за терорист, всъщност е бил взет миролюбиво чакащ влака православен свещенослужител. И му поднесли своите извинения. Цялата суматоха продължила общо половин час. Към 18 часа

движението на влаковете RER било възстановено. В резултат на временното му прекъсване обаче по гарите от маршрута се натрупал голям брой чакащи пътници. Последвалото им транспортиране станало с цената на значителен дискомфорт в препълнените композиции.

Случващото се моментално намери отзвук и в социалните мрежи. Още при спирането на крайградските състави по линията Вилньов - Сен Жорж – Париж, се появява информация, че движението е преустановено заради подозрителен пакет. По-късно, когато се разбра, че прекомерната паника е била породена от обикновено невежество, интернет пространството бе залято от майтапи. Един от публикуваните в мрежата коментари гласяха: „Благодарение на бдителността на нашите съграждани всички православни християни вече имат отлична възможност да пътуват в пълен комфорт с железниците. Достатъчно е само да надянат расо и да си вържат пояс.“

Куриозният инцидентът се случи на фона на извънредните мерки за сигурност, които властите на Франция предприеха след поредицата атентати в страната през 2015 и 2016 г., за които отговорност пое терористичната организация „Ислямска държава“.

Припомняме, че на 7 януари 2015 г., ислямски екстремисти извършиха кърваво нападение срещу редакцията на хумористичния седмичник Charlie Hebdo, като убиха 10 журналисти, 2-ма полицаи и раниха 11 други. На 13 ноември с. г. пък бе осъществена синхронизирана атака на няколко кафенета и концертната зала „Батаклан“ във френската столица. В резултат от действията на терористите загинаха 130 души, а над 350 получиха различни наранявания. През юни 2016 г. джихадист уби полицейски шеф и жена му в гр. Манянвил. На 14 юли ислямист се връза с камион



Външният вид на представителя на православната църква сериозно уплаши невежите французи.



Органите на реда бързо установяват, че тревогата е лъжлива.



По-късно извозването на тълпите пасажери се проточи заради препълването на електричките



Гледайки съобщенията за страха пътниците са припознали в пола последовател на ИДИЛ.



За обезвреждане на „терориста“ на гара Вилньов Сен Жорж се изсипват десетки спецчастисти и полицаи.

## Цени за реклама

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

## При директна заявка от клиента

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

## При директна заявка от клиента

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

в тълпата на крайбрежната алея в Ница по време на честването на националния празник на Франция, като уби 84 и рани 65 души...

Заради нападенията Франция въведе извънредно положение, което вече нееднократно е удължавано и продължава да

действа. Според министъра на вътрешните работи на страната Бернар Казньов терористична заплахата никога не е била толкова голяма. От началото на годината по подозрение в съпричастност към терористична дейност са били арестувани над 300 души...

**Ивайло ПАШОВ**