СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

17 април - 14 май 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 15 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

СТЪПКА НАПРЕД В РАЗВИТИЕТО на интермодалния транспорт

на стр. 3

КРАЯТ НА ДРАМАТА С FYRA

на стр. 5

И МЕЖДУ МИХАЙЛОВО – КАЛОЯНОВЕЦ

СЪС 160 КМ В ЧАС

ГЕОРГИ ГЕОРГИЕВ Е НОВИЯТ УПРАВИТЕЛ на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД

С решение на Съвета на директорите на „Холдинг БДЖ" ЕАД от 11 април т. г. е извършена промяна в ръководството на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД. Новият управител на дружеството е Георги Георгиев. Той е с магистърска степен по железопътен транспорт. Завършил е специалност „Технология и организация на железопътния транспорт" във Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков". Специализирал е "Модерен мениджмънт на железопътните дружества при условията на пазарното стопанство" в Берлин. Цялата професионална кариера на Георгиев е преминала в системата на железниците, където е заемал различни ръководни длъжности в областта на експлоатацията на подвижния жп състав в пътническите превози.

Приоритетите в работата на Георги Георгиев са повишаване на контрола върху експлоатационната дейност в дружеството за пътнически превози и ускоряване на ремонтната програма. Това ще подобри качеството на предлаганата от националния железопътен превозвач услуга, както и финансовите резултати.

Благодарение на дългогодишния си опит в експлоатационната сфера на системата на жп транспорта у нас новият управител на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД добре познава детайлите, спецификата на работа и проблемите в него.

След като министър Данаил Папазов връчи на генералния директор на НК „Железопътна инфраструктура" Милчо Ламбрев разрешението за ползване, двамата се отправиха към трети коловоз на гара Михайлово, за да прережат лентата на втората, около 20-километрова жп отсечка до Калояновец, финансирана със средства от ОП „Транспорт". Тя е единият от трите лота по направлението Пловдив – Бургас. Преди да каже „На добър път" и лисне менчето с вода, министър Папазов не скри очакванията си, че до края на годината ще бъдат пуснати в експлоатация и другите два, обновявани в момента участъци. Според него до 2020 г., когато приключва вторият програмен период на ОПТИ, по-голяма част от линията ще бъде модернизирана за 160 км/ч. В изпълнение са всички проекти, включени в програмата и одобрени от ЕК, а НКЖИ досега е усвоила над 394 млн. лв., съобщи министърът по време на официалната церемония. В нея участваха и заместниците му Антон Гинев и Петър Киров, областният управител на Стара Загора Живка Аладжова, представители на изпълнителя, на местната власт, специалисти от НКЖИ. На тържеството бяха дошли и много любопитни жители на Михайлово.

Папазов подчерта, че освен обновените гари в Калояновец и Михайлово значително се облагородява и района около тях. По думите му това може да задържи повече млади хора, а бизнесът да открие повече нови работни места. В този контекст той обеща веднага след празниците да предприеме бързи административни мерки заедно с регионалното министерство за възстановяването на разбития и нашарен с огромни дупки път до двете села. Това изявление беше посрещнато с удовлетворение, съпроводено от ръкопляскания на местните хора. Също така стана ясно, че вече са направени съвместни проверки от българска и от румънска страна на технологичното състояние и осигурителната техника на жп линията по моста „Нова Европа" при Видин – Калафат. Резултатът е, че линията отговаря на всички изисквания за експлоатация и безопасност на движението. Очаква се първият влак да премине през месец май.

Министър Данаил Папазов не спести и факта за тежкото финансово положение на държавния жп превозвач. То е сложно още преди мандата на това правителство. Постигнато е обаче 11 процента намаляване на дълга и от 710 млн. лв. той е стопен на 620 млн. лв. само през първата година. Той продължава да намалява като за първите месеци на 2014 г. са върнати 50 млн. лв. Въпреки това задачата не е лека, а най-важното нещо сега е да се преструктурира дълга коментира Папазов. Диалогът с кредиторите не е спирал, а с воденето му лично е натоварен ресорния зам.-министър Антон Гинев, съобщи пред журналисти Данаил Папазов. В преговорите участва цялото ръководство на „Холдинг БДЖ" ЕАД, правният отдел на министерството, като всичко се координира с вицепремиера Даниела Бобева. Финансовият министър Петър Чобанов също лично се е заел с решаването на сложния казус. Едва, когато той намери приемлив отговор, може да се започнат процедури по закупуването на нови жп композиции, които ще се движат по обновената инфраструктура, каза още Папазов. И подчерта, че за целта през следващите пет години се предвиждат 150 млн. лв. капиталов трансфер, за да могат българските граждани комфортно и бързо да пътуват с най-екологичния транспорт. В стратегията за развитието му влиза още пълна електронизация в цялата страна на счетоводните и билетопродаващи системи в холдинга и обновлението на ремонтната дейност в него. Затова, когато се водели преговорите с потенциалните изпълнители на новия подвижен състав се предлагали възможностите на БДЖ за гаранционна и предгаранционна поддръжка на съответната техника. Идеята е да се натовари дейността, а разпокъсаните 12 депа да започнат да изпълняват по-сериозни поръчки.

Проблемите в НК ЖИ, според Милчо Ламбрев, в момента идват от осъдителното решение на Брюксел за използването на инфраструктурните такси. Поради това обновяването на две от гарите – в Стара Загора и Шумен, с бюджетни пари е отложено за 2015 г. Преосмислена е цялата финансова политика на компанията, а вече над 6 млн. лв. са ориентирани към ремонта на железния път и осигуряването на неговата безопасност и сигурност. ЕК е категорична, че средствата от таксите не могат повече да се използват за заплати и други текущи разходи, а само целево за ремонт и поддръжка на пътя. Това, по думите на инж. Ламбрев, е задълбочило проблема тъй като капиталовият трансфер на практика не стига. Националната жп мрежа е над 6000 км, уточни той. От тях на този етап само 6 – 7 процента са обновени, но до края на 2020 г., докато приключи вторият програмен период на ОПТИ, се надява да стигнат до 20 – 30 процента.

Мая Димитрова

Заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Петър Киров инспектира строителните дейности по жп линията Пловдив – Бургас. По време на проверката той заяви, че физическото изпълнение на лот 2 „Стара Загора – Зимница" е приключило 79 процента. Изградени са 84 км железен път, а стойността на договора за строителство е близо 182 млн. лева. Успоредно с него работите в лот 3 „Церковски – Бургас" вече са завършени 70 процента. Там са положени 107 км железен път. Инвестициите в отсечката са около 163 млн. лв.

Изпълнител на проекта за рехабилитацията на жп линията Пловдив – Бургас е ДЗЗД „Джи Си Еф – СК 13 – Трейс Рейлинфра Консорциум".

ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ ОТ КИТАЙ ДО ЕВРОПА СТАВАТ РЕДОВНИ

Китайската жп компания Yuxinou Logistics, която досега организираше периодични товарни превози по маршрута Чунцин - Синцзян - Европа, реши да ги превърне в редовни. Плановете й предвиждат от този месец да започнат да се осъществяват по 2-3 такива рейса всяка седмица.

Източният жп оператор извършва карго превози между Китай и Европа вече три години. За периода са осъществени над 96 рейса и превозени стоки за повече от 3 млрд. долара. Основно са транспортирани продукти от IT-отрасъла и друга електроника. Откриването на редовни жп превози по маршрута ще даде възможност вече да се прекарват всякакви стоки, произведени в Поднебесната империя. Очаква се това да бъдат предимно автомобилни компоненти, медицински препарати, машини и химикали. В Yuxinou Logistics се надяват с времето да започне трансфер на стоки и от Стария континент към Азия.

Международният железопътен маршрут минава от Китай през Казахстан, Русия, Беларус, Полша и завършва в германския град Дуйсбург. Общата му дължина е 11 179 км, а средното време, за което го преодоляват товарните състави, е 16 дни. Тоест много по-бързо, отколкото контейнерният транспорт по море, а самата услуга е с пъти по-евтина.

NETWORK RAIL ЩЕ ВЛОЖИ 63 МЛРД. ДОЛАРА В БРИТАНСКАТА ЖП МРЕЖА

Британският оператор на железопътната инфраструктура - Network Rail – обяви, че ще направи мащабни инвестиции в сектора. През следващите 5 години тя е решена да инвестира в инфраструктурни проекти 38 млрд. паунда (63 млрд. долара). Средствата ще отидат за построяването на нови жп линии, модернизацията на съществуващите и обновяването на гарите.

От 2014 г. до 2019 г. компанията възнамерява да увеличи броя на ежедневните влакове до около 700 единици между главните северни градове на Великобритания. Планира още да повиши с 20 процента пропускателната способност в ключовите жп гари на Лондон, да електрифицира 1300 км от жп мрежата и изгради линия, която ще свърже Оксфорд и Милтън Кейнс (град на 72 км от столицата на Острова).

Оповестяването на инвестиционната програма бе направено след като се разбра, че на Network Rail ще бъде наложена рекордна глоба в размер 70 млн. паунда (116 млн. долара). Санкцията е заради зачестилите през последните 5 години влакови закъснения, причинени от лоша поддръжка и изоставащо обновяване на жп инфруструктурата. Потърпевши от тях станаха хиляди пътници и жп оператори, на които се наложи да компенсират своите клиенти.

В Дасау изграждат изпитателен център за локомотиви

Дъщерната компания на германските железници DB Fahrzeuginstandhaltung започна строителство на център за изпитания на локомотиви в депото си в Десау. Стойността на проекта е 13 млн. евро. В модерния цех ще се тестват възлите на едно- и двусистемната електрическа локомотивна техника, опериращa по жп мрежата на Германия и ЕС.

В сградата с площ 1500 кв. м. ще има 8 изпитателни стенда на четирите паралелно разположени жп коридора. Те ще са оборудвани и с контактна мрежа. Отделно, на открито ще бъде изграден тестов жп път. Специална система от слънчеви батерии (с капацитет 40 000 кВтч годишно) ще осигурява енергията за отоплението на центъра и за работата на пункта за измиване на локомотивите. Предвижда се цялата инфраструктура да бъде въведена в експлоатация през август 2015 г.

Унгарските железници скоро с най-много влакове FLIRT в света

Швейцарската компания Stadler предаде на държавните железници на Унгария (MÁV) първите два от 42-ата поръчани електрически влака FLIRT. В подписания през март 2013 г. контракт за 267 млн. евро, е включена и доставката на 6 състава, заявени от унгаро-австрийския частен жп оператор GySEV.

Новият подвижен състав ще допълни флота от електрички FLIRT, които MÁV вече закупиха между 2006 г. и 2007 г. За разлика от предходните състави, тези от новата партида ще бъдат приспособени за работа по линиите, оборудвани с европейската система за управление на жп движението ETCS ниво 2. Те ще се използват за обслужване на крайградските маршрути в района на унгарската столица, включително по трасето Будапеща - Естергом, което предстои да бъде електрифицирано до средата на идната година.

Предаването на последните от 42-те композиции FLIRT трябва да завърши през септември 2015 г. С новото попълнение броят на електричките от този тип в жп флота си MÁV ще достигне 112 единици. Така унгарските железници ще станат най-големия притежател на такива влакове в света.

NTV свива разходите си

Италианският частен високоскоростен оператор NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), пристъпва към изпълнение на програма за съкращаване на разходите. Мярката е обусловена от продължаващия икономически спад и силната конкуренция от страна на държавните железници на Италия - Trenitalia.

Въпреки стабилния ръст на превозите през миналата година, в NTV не предвиждат да излязат на печалба до 2016 г. Първоначалните планове на компанията, която започна да извършва жп рейсове през 2012 г. бяха това да стане още тази година. Уви, те не се оправдаха.

Фирмата е постигнала споразумения с петте италиански профсъюза, защитаващи работещите в жп транспорта, че всеки служител ще взема ежемесечно, в продължение на следващата една година, допълнително ден и половина неплатен отпуск. Това време обаче може да бъде използвано за професионално усъвършенстване и обучение, за да не се допусне падане на нивото на обслужване на пътниците, което по оценката на NTV, има жизненоважно значение за успеха в сегмента. Частният жп оператор залага на специлно внимание към всеки пътник, на вежлив и добре обучен персонал, както и на много комфорт, модерен интериор и куп екстри в своите влакове AGV 575, наричани Italo. Последните са най-новите и бързи, пътуващи из Ботуша.

В унисон с предприетата политика компанията вече съкрати броя на директорите си от 14 на 9. Намалени са и заплатите на топ мениджърите средно с 10 на сто. Големи надежди за по-бързото излизане на печалба се възлагат на сключения договор за партньорство с германската авиокомпания Hahn Air, която е специализирана и в дистрибуцията на услуги на други авиооператори в повече от 190 страни. Благодарение на това работещите с нея 91 000 туристически агенции по целия свят вече ще предлагат на клиентите варианти за комбинирани пътувания със самолет и с влаковете-стрели на NTV.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

СТЪПКА НАПРЕД В РАЗВИТИЕТО на интермодалния транспорт

Транспортно-логистичен клъстер Русе започна работа

„Холдинг БДЖ“ ЕАД е един от шестте партньора, поставили началото на Интермодален транспортен и логистичен клъстер Русе. Както в. „Железничар“ предварително съобщи, на 10 април в официална обстановка в „Канеф Център“ в Русе беше подписано споразумение за сътрудничество, с което се постави началото на „Интермодален транспортен и логистичен клъстер Русе“. Припомняме, че партньори в него освен „Холдинг БДЖ“ ЕАД са и Русенски университет „Ангел Кънчев“, изпълнителна агенция „Проучване и поддържане на река Дунав“, „Параходство Българско речно плаване“ АД, „Холлеман България“ ООД, „Донау Транзит“ ООД. Така академичните среди и бизнесът си подадоха ръка, за да обменят опит и знания, като ефективно развиват взаимодействието между участващите компании в новосъздадената организация. Основните области, в които партньорите ще си сътрудничат са учебна, научно-изследователска и представителни дейности. Те ще извършват интензивен информационен обмен. Заедно ще решават практически проблеми. Ще участват в съвместни проекти, във внедряването на иновативни идеи и практики.

Форумът включваше и международен семинар на тема „Развитие и ефективно използване на инфраструктурата“, организиран отново по инициатива на участниците в проект INTRAREGIO. Целта му е да се създаде интермодална транспортна мрежа, с помощта на проучвания, провеждани от регионални изследователски клъстери. Тази дейност се финансира от 7-ма рамкова програма на Европейската комисия. Експерти от НК „Железопътна инфраструктура“ представиха настоящата и бъдеща инвестиционна програма за развитието и модернизирането на жп инфраструктурата и интермодалния транспорт у нас. Те акцентираха върху инвестиционните проекти в областта на железопътния транспорт в района на Русе. Специалистите от НКЖИ подробно коментираха пред участниците в срещата изграждането на интермодалния терминал в Русе и модернизация на най-старата българска жп линия Русе – Варна.

Съвместно с Асоциацията на преподавателите по икономика и управление в индустрията беше организирана и кръгла маса. На нея отново бяха повдигнати и обсъдени актуални проблеми и възможностите за развитието на интермодалния транспорт в страната, както и необходимостта да се проучи и приложи опитът на вече доказани в Европа добри практики в тази област.

BON VOYAGE С НЕБЕСНИЯ ВЛАК

Има едни хора, за които влакът не е обикновено превозно средство. За тях гарите не са прихлупени постройки, а вълшебен извор на спомени. Релсовият път не е просто купчина желязо, а семафорът на живота им... Българските железничари – за да ги разбереш трябва да бъдеш един от тях, да си отдал живота си на железницата, да чувстваш влака като неделима част от теб. Или... поне да си поглеждал в очите им, когато заговорят за влакове.

От 1866 г. до днес, хиляди достойни железничари оставиха ярка диря в историята на компанията. От първата жп линия Русе – Варна и парните влакове до електромотрисите „Дезиро“ на Сименс и сериозните инфраструктурни проекти като рехабилитация на Централна гара - София – една истинска армия от железничари вгради труда и душите си в своята компания.

Лицата на обикновените стрелочник, машинист, кантонер или кондуктор не гледат усмихнато от стената на славата в Централно управление на железопътната компания. За историята те остават анонимни, едни от многото, чийто трудов път криволичи по релсите.

Тази редове са за хората, които изградиха миналото и насочиха настоящето и бъдещето на жп сектора в правилната посока. Нека отдадем почит на редовите дългогодишни жп служители, които вече не са между нас. Защото без тях стратегиите за развитие и преструктуриране на компанията са елементарно упражнение в ораторско майсторство и безсмислено позиране пред телевизионните камери. Тези размисли са посветени на тях и на един много специален за мен човек, който отдаде над 30 години от живота си на Българската Държавна Железница – Мариана Коюва. Преди няколко месеца тя напусна белия свят, качи се на небесния влак и вече пътува с него из любимите си градове по света и у нас.

За тези, които не я познават – тя беше дългогодишен преводач от френски език в жп компанията – лице на официалната комуникация с европейските железопътни администрации и ресорни организации на езика на Шарл дьо Гол и Наполеон. Мариана беше от професионалистите, за които казват, че щом не сте обърнали внимание на превода, значи преводачът се е справил със задачата си успешно. Тя изгради езикови мостове за десетки български делегации от железничари по света. Превърна се в доайен в една творческа професия, за която е нужно и адекватно познаване на железопътната терминология.

Мариана Коюва беше един редови служител, който „наживя“ много генерални директори на железницата, но така и не успя да свикне с идеята, че не е заобиколена само от приятели. Уроците на живота ясно й показаха цветната палитра – от мрачното черно до искрящото бяло. Въпреки това, до последните си дни, тя не вярваше, че административните мишки пълзят около нас. Сякаш не искаше да осъзнае, че има хора, които съзнателно правят компромис със себе си в името на кариерния успех. Друг поглед към ситуацията дава топекспертът по лидерство Робин Шарма с думите: „Най-тъжната част от живота е не самата смърт, а неумението истински да живеем преживе. Прекалено много хора играят на дребно с живота си и никога не дават възможност на човешката си същност да излезе на бял свят.“ Мариана Коюва беше истински Човек, професионалист с голямо сърце, което туптеше в ритъма на железницата. Тя беше пряк свидетел на разцвета на компанията през миналия век, но през последните години с тъга наблюдаваше падението на сектора и превръщането й в транспортен аутсайдер.

Краткият ми трудов ангажимент, свързан с българската железница ме запозна с много служители като нея – удивително кореспондиращи на максимата: „да си железничар не е само призвание, това е диагноза“. Срещнах се с машинист, който упражняваше отговорната си професия на гладен стомах, защото работодателят му фатално закъсняваше със заплатата. Работата ми ме сблъска с жепеец, който по време на лятната си отпуска работеше като.... бояджия. Познавам и работници, които всекидневно рискуват здравето и живота си, защото железницата не им осигурява качествено работно облекло и специални защитни облекла. Въпреки всичко, те се наричат железничари – с неимоверно вълнение и нескрита гордост. Гордея се, че ви познавам и успяхте да ми предадете своята емоция от срещата с влаковете. Тя е вътре в мен и ще бъде с мен, където и да продължа своя професионален път. Присветват светлините на семафора в мрака, небесният влак поема своя дълъг път. Bon Voyage на Мариана Коюва и всички железничари в последното им пътуване!

В навечерието на Възкресение Христово, си говорим за силата на железничарския дух, за вярата и пламъка в очите, за спасението и изцелението на душите ни. Ще се въздигне ли от пепелта родната железница? Ще намерим ли правилния отговор на ребуса, вперили поглед към европейската перспектива на българската железница? Историята е с отворен край, защото силно се надявам, че ръководните и отговорни хора в държавата ще получат „просветление“ в тези празнични дни и любимата ни железница ще възкръсне за нов живот.

Цветелина Стефанова

МОЛБА ЗА ПОМОЩ

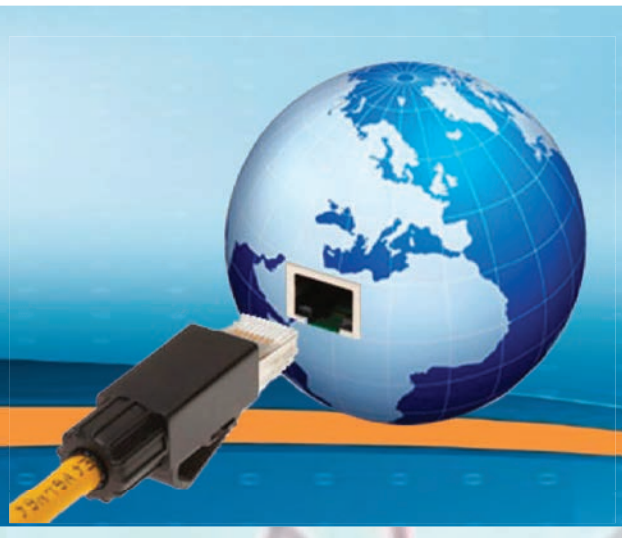
Нашата колежка Стоянка Захова, счетоводител в „Холдинг БДЖ” ЕАД, се нуждае от финансова помощ. Дъщеря й Катя, на 37 години, бивш служител на БДЖ, страда от коварната болест Неходжкинов лимфом. Лечението е започнало с курс по химиотерапия във ВМА - Клиника по хематология и онкология с реални шансове за пълното й възстановяване.

Средствата ще се събират в сградата на „Холдинг БДЖ” ЕАД, ул. „Иван Вазов“ № 3 в стая 111 или в „Юробанк България” АД ,титуляр Стоянка Василева Захова IBAN BG08 BPBI 7942 1088 8489 01 BIC BPBIBGSF.

IN MEMORIAM

Почина Ангел Димитров, един от доайените на съвременната българска железница. Професионалист, изцяло свързан с нея, той и като началник на ЖПУ Пловдив, и като генерален директор на БДЖ, през целия си жизнен път се стремеше от позицията на строгите и честни принципи да защитава традициите и достойнството на железничарската гилдия.

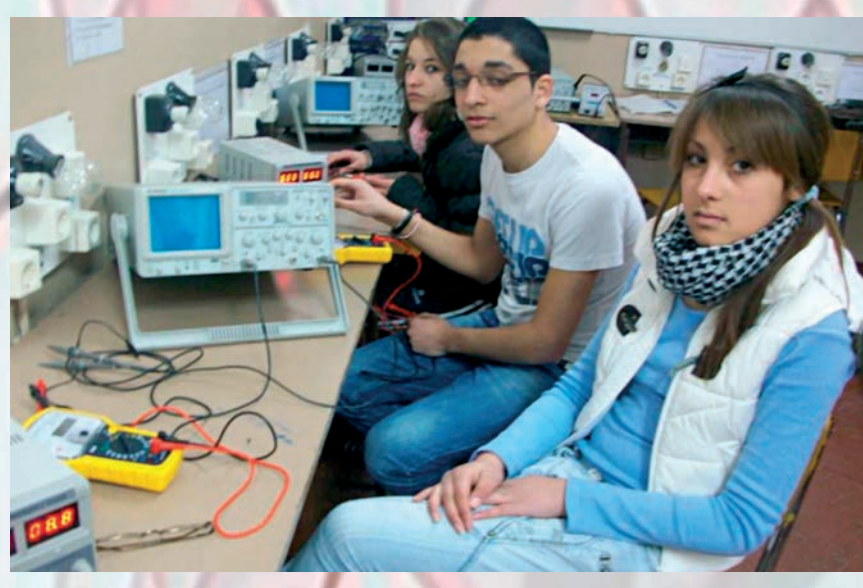
Поклон пред светлата му памет.



ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „НИКОЛА КОРЧЕВ“

СПЕЦИАЛНОСТИ:

- Компютърни мрежи;
- Локомотиви и вагони;
- Осигурителни и комуникационни системи в жп инфраструктура;
- Електрообзавеждане на железопътна техника - /дневна и задочна форма/.



ПРИЕМ:

По документи, след 8 клас

Балообразуващи оценки:

- Български език и литература;
- Математика;
- Физика;
- Информационни технологии.

Допълнителни правоспособности:

- Помощник локомотивен машинист;
- Заварчик.

Практика на реални работни места

УДОБЕН ТРАНСПОРТ:

Автобуси: 79, 309; **Трамваи**: ,6, 7,11,12,19

Метростанции: Мария Луиза, хан Кубрат

гр. София, бул. Илиянци 2, тел. 831 3855; 832 8038, e-mail:pgjpt@abv.bg

www.pgjpt-sf.info

КРАЯТ НА ДРАМАТА С FYRA

След многомесечни преговори, взаимни заплахи и съдебни войни държавните железници на Холандия (Netherlands Railways, NS) и италианската компания AnsaldoBreda (дъщерно дружество на концерна Finmeccanica) - производител на високоскоростните пътнически влакове V250 (Fyra), сключиха мир. Двете страни се споразумяха да прекратят делата помежду си, заведени след като нидерландския жп монополист по технически причини се отказа от експлоатацията на италианските експреси.

Холандските влакове-стрели започнаха да дават дефекти на 39-ия ден от началото на експлоатацията си през януари 2013 г.

Закупените от Холандия и Белгия композиции V250 са 8-вагонни, побират 546 пътници и развиват максимална скорост 250 км/ч.

Споразумението между страните бе компромис, от който обаче повече спечели италианския жп производител

Съставите от този тип бяха съвместно заявени от холандските и белгийските железници (SNCB). Те поръчаха обща серия от 19 влака (3 за SNCB, 16 за NS), за да им излязат по-изгодно и се договориха да ги използват основно за подобряване на жп превозите помежду им. Веднага след като получиха първите композиции в края на 2012 г., същите бяха пуснати да обслужват маршрута Амстердам – Брюксел. Отделно нидерландците изпратиха част от своите състави да оперират и по някои от вътрешните маршрути. Основно по линията Амстердам – Бреда.

Уви, малко над месец след влизането в строя V250 Fyra започнаха много често да се повреждат. Подвагонното им оборудване постоянно се разваляше в резултат от проникването на сняг и последвалото му заледяване. Оперативното отстраняване на проблема не се оказа по силите нито на холандските, нито на белгийските железничари. Така в крайна сметка се наложи доставените влакове Fyra да бъдат временно спрени, а работата им да поемат други, по-стари и бавни композиции от наличния парк на двете жп компании.

Няколкомесечните опити на специалистите на AnsaldoBreda да отстранят трайно дефектите излязоха несполучливи. През пролетта бяха проведени и допълнителни тестове. Те демонстрираха, че повечето слабости на V250 продължават да се проявяват. Нещо повече – независим изследователски център, нает от NS и SNCB, откри и недостатъците в конструкцията на влаковете-стрели Fyra, които водят до преждевременна корозия и неизправности в спирачната система, акумулаторното захранване и електрическите кабели. Външните експерти изчислиха, че за тяхното отстраняване ще са нужни около 2 години и значителни инвестиции.

На тази база NS и SNCB последователно решиха да върнат вече доставените композиции на италианския им производител и да прекратят договора си с него, отказвайки останалите. За формален повод използваха възможността му да ги ремонтира съобразно признатите претенции в предвидения до 9 месеца срок в контракта. Първа разтрогна договора си белгийската железница на 31 май, а на 3 юни същото направи и холандската. Очаквано от AnsaldoBreda възразиха и оспориха доводите им. Затова страните се срещнаха в съда. Италианците претендираха за неустойки по неспазване на договора, а холандците и белгийците за обезщетения на всички загуби, претърпени в резултат на лошата надеждност на Fyra. Натрупаните пасиви на жп дружествата са от неосъществени пътувания, организиране на алтернативен превоз на пътниците, закупили си билети за пропадналите пътувания и т.н.

Лошият избор на подвижен състав коства на националния високоскоростен превозвач на Холандия дял от доходоносния маршрут Амстердам – Брюксел. Вместо от холандски влакове-стрели, той вече се обслужва от композиции на компанията Thalys, собственост на френските, белгийските и германските железници. Паралелно с тях по трасето от 2016 г. ще започнат да пътуват и композициите на Eurostar.

В крайна сметка страните направиха компромиси и постигнаха споразумение. Те признаха, че за тях е по-полезно да се откажат от взаимните претенции и да съсредоточат усилия върху обичайната си дейност. AnsaldoBreda в момента произвежда серия от 50 скоростни състава от по-модерния тип V300 за италианските държавни железници Trenitalia в партньорство с Bombardier. Холандската жп компания NS пък не може да си позволи още евентуални загуби, освен вече натрупаните покрай проваленото използване на скоростните композиции Fyra.

В отчета й за 2013 г. нейните специалисти оценяват финансовите щети, обусловени от кризата на около 247 млн. евро. В хода на съдебния процес обаче съществуваше опасност сумата да скочи с още 245 млн. евро, ако дружеството бъде осъдено да изплати финансови компенсации на италианския производител. Това щеше да рефлектира много негативно върху инвестиционната му програма и да направи „дупка" в националния бюджет на Холандия, който ежегодно се попълва с дивиденти от железницата.

Според договорката AnsaldoBreda се съгласи да вземе обратно 9-те вече доставени композиции V250 Fyra и да разтрогне договора, по който трябваше да достави пратка от още 7 влака на NS (заявената серия включваше 16 единици за холандските железници). Също така италианците приеха да изплатят на държавния жп оператор от „страната на лалетата" компенсации в размер на 125 млн. евро. За съпоставка сделката за закупуването на проблемния подвижен състав възлизаше на 213 млн. евро. Това означава, че компанията губи 88 млн. евро само от контракта.

Двамата партньори обявиха, че причината за конфликта са били не конструктивните дефекти и че скоростните композиции е можело след ремонт да бъдат върнати в търговска експлоатация. Те обаче не са успели да се договорят по отношение на времевите, финансовите и някои други условия около връщането на V250 в строя. Сключеното споразумение между NS и AnsaldoBreda дава правото на производителят да продаде отново върнатите му влакове след ремонт или модернизация в съответствие с изискванията на евентуална друга железопътна компания, която реши да ги придобие. Уговорено е още в случай на успешната продажба на всеки състав Fyra на NS допълнително да бъдат изплатени определени суми. И все пак, максимумът, който е възможно да получат холандските железници от това е ограничен на 21 млн. евро. Вече е разработен оперативен план за връщането в Италия на 9-те композиции, оставащи в момента в жп депо край Амстердам.

Връщането на високоскоростните състави обаче няма да е краят на случая Fyra в Холандия. Парламентът на страната е решен да започне парламентарно разследване и отговорните за това фиаско, ощетило железниците с милиони, да понесат последствия. Предстоят серия от изслушвания на замесените в сделката и изхода от кризата. Очаква се те да започнат в края на годината.

Засега споразумение за спиране на съдебните производства и частично обезщетяване има само между Finmeccanica и NS. Подобно все още не е постигнато с другия клиент на V250 – компанията SNCB. Италианският концерн е подел правна битка срещу контрагента си и предстои страните да бъдат изслушани от холандския съд в Утрехт. Дали ще успеят да се спогодят по подобен начин, предстои да разберем.

Ивайло ПАШОВ

Кризата с италианските жп състави породи настроения срещу жп техниката от Ботуша. Младежи са изписали с графит „Не купувайте влакове от Италия" върху един от злополучните състави

Влаковете чакат да бъдат върнати в Италия в депо край Амстердам

Възкресение Христово (Великден)

Първият и най-големият от празниците на новозаветната църква е Великден, или Възкресение Христово. На този ден се отбелязва възкресението на Исус Христос - Божият Син, който със смъртта си изкупил греховете на човечеството, а с възкресението си дал надежда за живот след смъртта.

■

Денят на празника е установен от Първия вселенски събор през 325 г. Обикновено православният Великден се чества между 4 април и 8 май.

■

Последната седмица преди Възкресение се нарича Страстна. Тогава се припомнят събитията от последната седмица от живота на Исус Христос от момента, в който тържествено влязъл в Йерусалим, до деня, в който бил разпънат на кръста и възкръснал на третия ден. Тази седмица е последна от Великденския пост, който продължава осем седмици.

■

В четвъртък преди Възкресение се боядисват Великденските яйца. Съществуват много варианти относно вярванията, свързани с появата на тази практика. Според една от легендите, това е свързано със случка, станала, когато Христос бил на кръста. В този момент в подножието на Христовия кръст дошла кокошка и снесла яйце. Кръвта, която се стичала от Христовото тяло, обагрила яйцето в червен цвят и затова възникнала практиката да се боядисват яйцата. Според друга версия, Мария Магдалена застанала пред император Тиберий и му поднесла в дар червено яйце с думите „Христос Възкръсна!".

■

Според народните вярвания боядисаните яйца имат магическо и предпазващо свойство, поради което първото яйце или се заравя в нивата за плодородие, или се държи на иконата, за да се „лекуват" болните с него. Когато домакинята боядиса първото яйце, тя натърква с него бузките на децата, за да са здрави.

■

На „разпети петък" не се върши никаква домакинска работа. Затова домакините, които не са успели да боядисат яйцата в четвъртък, правят това в събота. На този ден се правят и Великденските хлябове, в които се вмесват боядисани яйца.

■

В събота, два часа преди полунощ, започва службата в църквата. На нея ходят всички, като носят със себе си по едно боядисано яйце. Когато свещеникът обяви Възкресението на Христос, всички се поздравяват и заедно с това прекратяват Великденския пост, като изяждат яйцето. Неделята, понеделникът и вторникът са посветени на веселието.

■

Великден не приключва изцяло само в рамките на посочените дни. В периода между него и Петдесетница традиционният поздрав е „Христос возкресе!".

СТРАННИТЕ ВЕЛИКДЕНСКИ РИТУАЛИ ПО СВЕТА

Според великденската традиция в Чехия мъжете удрят жените с пръчки, обвити с пъстри панделки, а понякога ги заливат обилно с вода. Сурваването и поливането се прави в понеделника след Великден и се счита, че този ритуал ще донесе здраве и младост на жените през цялата година.

В Германия пък имат традиция на Великден да горят коледното си дърво, с което слагат край на зимата и началото на пролетта.

Французите са свикнали да се отличават от всички и затова вместо великденски зайци и яйца имат великденски камбанки от шоколад. По този начин те си спомнят за вярването, че на Разпети петък камбаните на църквите замлъквали, защото отлитали до Ватикана, за да отбележат смъртта на Христос, и се връщали обратно в родината си в неделя, за да ознаменуват със звън Възкресение Христово.

Мъжете в Полша са проявили проницателност, като са въвели схващането, че е забранено да се появяват в кухнята, в противен случай техните мустаци щели да побелеят. Този ритуал вероятно е измислен от някой умен мъж, който не е искал да помага в празничното чистене.

Във Финландия на Великден хората се държат като на Хелоуин. Децата се маскират като вещици и магьосници и обикалят из квартала на почерпка.

В САЩ и във Великобритания имат сходна традиция, която е свързана с търкаляне на великденското яйце. Британците обаче са превърнали тази традиция в състезание и организират всяка година турнир по търкаляне на яйце по склон. Победител е яйцето, което се търкаля най-дълго. Има и състезание за издръжливост, в което победител е яйцето, което оцелява в най-много търкаляния по склона.

КАК СЕ ПРАВЯТ ПЕРФЕКТНО СВАРЕНИ ЯЙЦА

Няколко хитрости, които трябва да знаете, когато става дума за добре сварени яйца:

• Никога не трябва да варите яйцата продължително. Това ги прави гумени.

• Ако искате черупките да се отделят лесно и яйцата да останат лъскави, то трябва да варите малко по-стари яйца. Пресните се белят по-трудно.

• За да запазите яйцата от пукване по време на варене, трябва да пробиете широкия край (дупенцето) на яйцето с игла, което ще помогне и за лесното им белене.

НЕТРАДИЦИОННИ ТЕХНИКИ ЗА БОЯДИСВАНЕ НА ВЕЛИКДЕНСКИ ЯЙЦА

Освен традиционните техники за боядисване на великденските яйца, има и по-оригинални и креативни начини да ги украсите. Ето няколко идеи, с които да разнообразите великденската си украса и трапеза.

ДАНТЕЛА

Ако имате стара дантелена блуза или пола, която не носите, можете да й намерите приложение в боядисването на великденските яйца. Идеята в случая е десенът на дантелата да се отпечата върху яйцето. Това ще се получи, когато увиете яйцето в дантелата и я завържете стегнато. След това потопете в избран от вас цвят, изчакайте 8-10 минути и го извадете. Оставете го да се отцеди и да изсъхне и тогава махнете парчето плат. Ще се получат красиви шарки, от които великденските ви яйца ще изглеждат като нарисувани.

НАЙЛОН ЗА ОПАКОВАНЕ

Любимите на всички найлони с балончета, които всички ползват за уплътняване на различни предмети при пратки, ще ви помогнат и в боядисването на великденските яйца. С широка четка нанесете безвредна боя по пълните с въздух балончета. След това просто плъзнете яйцето по найлона и ще получите красиви точки, които са на равно разстояние помежду си.

ПЯНА ЗА БРЪСНЕНЕ

Ще ви трябва пяна за бръснене и неонови цветове готварска боя. Това, което трябва да направите, е да смесите всички субстанции с помощта на клечка за зъби. Хубаво е сместа да е върху листа за печене на сладки. След като сместа е готова, овъргаляйте яйцето в нея и го оставете да престои 5-6 минути. След това го избършете с хавлиена кърпа и излъскайте с памуче, напоено с олио, за да заблести. Ще се получат удивителни яйца с галактически мотиви!

„ОМБРЕ"

Омбре в косите, омбре на дрехите, а сега и омбре при великденски яйца. Тази мода завладя света, а сега се насочва и към великденската трапеза. За да се справите с тази техника, не ви трябва нищо повече от боя за боядисване на яйца. Разтворете я в по-дълбок съд с 1 с. л. оцет. Отначало започнете с по-малко разтвор, в който да потопите „дупенцето" на яйцето. Опитайте се да го придържате изправено. За да получите омбре ефект, добавяйте още вода към боята. По този начин тя се разрежда и става по-бледа, което ще доведе до желания резултат. Повтаряйте техниката, докато не оцветите цялото яйце.

ЦВЕТНО ТИКСО

Цветното тиксо е много подходящо за украса. Вземете си няколко цвята от него, като ви препоръчваме ярки цветове като неоновите. С помощта на линийка и молив отрежете много тънки линии, с които да облепите яйцата си. Резултатът е много футуристичен и оригинален.

НАЙ-КРАСИВИТЕ ГРАДИНИ НА СВЕТА

Ако сте от онези хора, които пътешестват в търсене на красиви места по света, следващият списък заслужава да бъде разпечатан и залепен на видно място. Следва пътешествие по следите на едни от най-красивите градини по света.

НАЙ-ГОЛЯМАТА ГРАДИНА С РОЗИ

Международната градина с рози на Колома – това е официалното наименование на една незаслужено подценявана забележителност в белгийския град Сийнт Питерс Леу. Тук ще видите 120 000 рози от 3000 различни вида, а внушителният фон е замък от 15-и век. Отворена е от средата на май до 30 септември.

ГРАДИНАТА НА ЧУДЕСАТА

Ако някоя част от приказките от 1001 нощ е истинско място на Земята, то това е Градината на чудесата в Дубай. 72 000 кв.м площ и 45 милиона цветя, засадени насред пустинята. Композициите от цветя се сменят няколко пъти годишно, така че посетителите да могат да се връщат отново и отново.

ЛЮКСЕМБУРГСКИТЕ ГРАДИНИ

Те се намират в Латинския квартал на Париж и някога са били притежание на краля. Днес в Люксембургския дворец заседава Сенатът на Франция, но разходките в красивия парк са свободни.

ГРАДИНИТЕ НА МОНЕ

Това са едни от най-известните градини, рисувани някога – езерото с лилиите и пътеките с цветята от платната на Клод Моне, са съвсем истинско място, което и днес изглежда така, както и в картините на прочутия художник. Ако сте виждали картините и желаете да се полюбувате и на първообраза, посетете извънградската къща на Клод Моне в Живерни, край Париж.

ПРЕЗИДЕНТСКОТО ИМЕНИЕ

Маунт Върнън е имението, в което живее в продължение на 40 години първият американски президент Джордж Вашингтон. Всяка година от 1 до 30 април тук се провежда пъстър фестивал на лалето. Освен че могат да се разходят сред безкрайните полета с лалета, посетителите могат да се снабдят с интересни луковици или да научат повече за отглеждането на цветята.

КУКЕНХОФ – КРАЛСТВОТО НА ЛАЛЕТАТА

Градините Кукенхоф се намират точно там, където бихте очаквали зрелище от лалета – Холандия. Разходете се пеша или на колело сред 7 милиона цветя, засаждани на ръка всяка година. Градините са отворени само два месеца в годината – от средата на март до средата на май.

„КАРТИЕ" СЕ СДОБИ С КОЛИЕ ОТ ЖАДЕИТ ЗА 27,6 МЛН. ДОЛАРА

Колие от камъни жадеит, някога притежание на богатата наследница Барбара Хътън, бе купено на търг от известната френска марка бижута „Картие" за сумата от 27,6 млн. долара.

Огърлицата е направена от 27 мъниста жадеит и е била личен подарък на Барбара от баща й, основателят на „Woolworth", по случай сватбата на дъщеря му с принц Алексис Мдивани през 1933 г.

Към момента, колието е украсено с допълнителни рубини и диаманти, поставени от бижутерите на „Картие". След продължителен търг на „Сотбис" в Хонг Конг, френската бижутерия успя да се сдобие с огърлицата срещу близо 30 млн. долара. Това е най-високата цена, заплащана някога за бижу, направено от жадеит, тъй като през 2012 г. отново на

търг беше продадено колие от същия камък за близо 14 млн. долара.

Зеленият камък е особено популярен сред богатите китайски колекционери, а цените за бижу от жадеит нарастват все повече през последните няколко години. Камъкът е силно почитан от императорския двор и предпочитан пред други скъпоценности като рубини и диаманти.

Как картина за близо 4 млн. долара се озова на боклука

Персоналът в голям хонконгски хотел е обвинен, че по невнимание изхвърлил на боклука картина на стойност милиони долари, съобщава Франс прес.

Платното „Снежна планина", нарисувано от китайския художник Цуй Жучжоу, било купено на търг в Хонконг за 28,75 млн. хонконгски долара (3,7 млн. щатски долара).

Персоналът в хотел „Гранд Хаят" изхвърлил на боклука картината заедно с други отпадъци, които трябвало да бъдат откарани на сметище. Причината за невниманието е в това, че платното не било рамкирано.

Местен вестник пише, че полицията е проучила записите на камерите и е открила, че чистачките са взели платното заедно с боклука, който съответно е бил изхвърлен на сметище. Полицията веднага отишла там, но не могла да открие платното.

От управата на хотела обясняват, че персоналът не може да бъде отговорен за случилото се, защото аукционните къщи обикновено сами си наемат служители за охрана и обслужване на обектите.

ФОЙЕРВЕРКИ ЗА ВЕЛИКДЕН

На северния гръцки остров Хиос са избрали нестандартен начин за честване на Великден. Всяка година, в нощта на Възкресение, небето над острова се превръща в изключително красива гледка. Две села си устройват битка с фойерверки!

Много емоции, силен шум и стара традиция, която местните обожават – това представлява празникът. Подготовката за събитието започва много по-рано. В местните работилници и домове мини-ракетите се изготвят ръчно.

Данните сочат, че всяка година за тази своеобразно празнична заря се изработват между 70 и 80 хиляди броя. След това се комплектоват в снопове и се монтират на всевъзможни места. Победител в битката е селото, което повече пъти успее да уцели църквата на съседите си.

Местните признават, че не се разминава без щети, но са категорични, че няма да предадат традицията си. А и тази удивително впечатляваща война с фойерверки привлича туристи от цял свят!

НАЙ-СТИЛНАТА СВИНЯ

Забравете предразсъдъците си относно свинете, защото те могат да се окажат по-стилни от вас. Симпатичното прасенце Пенелопи Попкорн е най-стилното прасе в интернет, пише в. „Дейли експрес".

1-годишната свиня се облича с интересни и модни одежди като ленти за глава, панделки, пуловерчета и жакетчета. Тя редовно „публикува" свои снимки в Инстаграм. Откакто се е регистрирала в края на декември, вече има 43 000 последователи в сайта. Почитателите й могат да видят дори нейни фотоси с лакирани нокти.

Пенелопи живее със стопаните си – майка и двете й деца. Идеята за профил на прасенцето е на двете деца и именно те се занимават с поддръжката му, въпреки че придружаващите снимките съобщения са написани сякаш от зурла на прасе.

„Пенелопи много обича да я обличат, не се противи на лакирането на ноктите и търпеливо позира за фотосесиите и дори им се наслаждава. Най-много й харесват лентите за глава с цветя и панделките, но когато е хладно, няма нищо против топлината на удобно пуловерче", казват собствениците й.

205 000 ДОЛАРА ЗА ЯЙЦЕ НА СЛОНСКА ПТИЦА

Фосилизирано яйце на епиорнис, наричан също „слонска птица", бе продадено на търг на аукционната къща „Кристис" в Лондон за 205 000 долара. Този род птици са обитавали Мадагаскар до средата на 18-и век, а след това са били напълно унищожени.

„Това е уникален артефакт с висока степен на запазеност", казва служител на „Кристис". Възрастта му е най-малко 400 години. Дължината на яйцето е почти 30 см и е 160 пъти по-голямо от кокоше. Името на купувача не се посочва.

Принадлежащите към семейството на нелетящите птици епиорнисови, слонската птица достига височина 5,3 м и тегло до 500 кг.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов" 3
„Холдинг БДЖ" ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Оформление Милкана ИВАНОВА
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: „Военно издателство" ЕООД ISSN 0861-0851

НОВ ИМПУЛС

В Япония започна редовната експлоатация на следващото поколение високоскоростни влакове E7 Hokuriku Shinkansen

Японският жп оператор East Japan Railway Company (JR East) пусна в редовна експлоатация първите високоскоростни влакове от новата серия E7 Hokuriku. Ултрамодерните композиции поеха част от рейсовете по линията Токио – Нагано и ежедневно изпълняват 7 пътувания по този маршрут. С постепенното увеличаване на композициите, по-старите им предшественици от серия E2 (произведени през 1997 г.) постепенно напълно ще бъдат заменени. Предвижда се процесът на „смяна на караула" да започне от следващата година.

Влаковете от серията са специално предназначени за т. нар. жп линия Hokuriku, която ще е напълно завършена през 2015 г. Засега функционира само първата ѝ част до Нагано. След пускането в строя и на втората, тя ще свърже японската столица с разположения на брега на Японско море град Канадзава, който е централния административен център на страната. Превозите по маршрута си поделят жп операторите JR East и West Japan Railway Company (JR West). Затова двете компании поръчаха обща серия от 17 влака-стрели E7. Тези, които ще постъпят в жп флота на първата ще останат с оригиналното си означение, а останалите – с W7. Освен в сигнатурата, те ще са напълно идентични.

Новите експреси са проектирани и произвеждат от компаниите Kawasaki Heavy Industrie, Hitachi и J-TREC. Дизайнът им е дело на известния индустриален (автомобилен) дизайнер Кен Окуяма, който неотдавна отново блесна с проекта за футуристичен спортен автомобил на Токийския автосалон. Външните форми на модела създават усещане за устрем и изящество, съчетавайки оптималната за високите скорости обтекаема форма в традиционните японски цветове. Горната част на корпуса е в небесно син цвят, а останалата – в слонова кост. Устремът се подчертава от медни линии, преминаващи по бордовете. Заради опростения си профил и изтънченост, новият дизайн получи името One-motion line („Импулсна линия").

Много силно впечатление прави и интериорът. В отделните класи той е различен не само в оборудването, но в багрите. В новите, изключително комфортни вагони, които предоставят още по-големи възможности за отмора и комфорт на пътниците, са поставени особени акценти на традиционния японски стил. Във вътрешното изпълнение има елементи, които отразяват различните култури и сезоните по протежение на железопътната линия. Цветовата схема загатва за характерните занаяти в регионите, през които се пътува.

Експресът от новата серия има сходен профил с този на по-стария му прешественик E2

Удобствата и нивата на настаняване и обслужване също са от следващо поколение. В композициите има три типа вагони: от стандартната втора класа до т.нар. Green class (първа класа) и изключително луксозната Gran Class. Седалките във всички са с регулируеми подглавници и електрически контакт за зареждане на преносим компютър, таблет или мобилен телефон. Увеличено е пространството за краката, използвани са по-модерни и приятни тапицерии. В Gran Class седалките се разполагат по схема 2 + 1, в Green class - 2 + 2, а в Standart - 3 + 2. Разстоянието между предходните кресла е съответно 130 см, 116 см и 104 см. Салоните и коридорите са оборудвани с охранителни камери.

С максимална скорост между 260 - 275 км/ч E7 далеч не е сред най-бързите във флота на японските влакове-стрели. Ала за сметка на това е от най-дългите и с най-големи възможности за побирането на повече пътници. Всяка от поръчаните композиции включва 12 вагона с дължина 25 - 26 м и има 934 пътнически места. За сравнение съставите E2 разполагат с 4 вагона по-малко и транспортират 630 души.

Експресите от серията са снабдени с подобрена спирачна система, която помага да се съкрати дължината на спирачния път и е по-издръжлива на прегряване. Това повишава безопасността на пасажерите при опасност от сблъсък или в случай на земетресение. Конструкцията позволява също да бъдат експлоатирани с високи скорости (200 км/ч) дори в планински участъци със силни наклони. В корпуса са интегрирани специални материали, които помагат за абсорбиране и намаляване на шума.

Ивайло ПАШОВ

Салоните на трите класи във влака – Standart

... Green class

и... Gran Class

Продължава АБОНАМЕНТ 2014

И през тази година вестник „Железничар" ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесената сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име.....Фамилия.....
Фирма.....тел:.....
Адрес: пощ. код..... гр./с. .....
Област..... ул./жк.....
№/бл.....вх. ..... ет. ..... ап. .....

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:
1. Идентификационен №.....тел./факс.....
2. Материално отговорно лице .....
3. Адрес на фирмата по регистрация.....

Железничар
Банкова сметка на вестника в лева
ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА ДЕЙНОСТ" - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон на факс (02) 987 71 51 или на адрес: София 1000, ул Иван Вазов №3 Печатни издания БДЖ ЕАД За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.