



ЗАКЪСНЯЛАТА „ПРОЛЕТ“
НА БРИТАНСКАТА ЖП ИНФРАСТРУКТУРА

на стр. 4

Георги Манолов, председател на СЛПБ към КНСБ:
ГИЛДИЯТА НЯМА ДА ПРИЕМЕ
ТИРАЖИРАНИТЕ ДОСЕГА
ОБВИНЕНИЯ

на стр. 5

ОНЛАЙН ПРОДАЖБИТЕ СЕ УВЕЛИЧАВАТ

Независимо, че и през юли лятото продължава да е дъждовно, а температурите пониски от обичайните за сезона, за влаковете, пътуващи към Черноморието и сега билетите не достигат. Интересът особено е засилен към спалните места, отбелязва инж. Христо Иванов, директор „Маркетинг и продажби“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. И допълва, че за улеснение на клиентите си дружеството осигурява предварителна двадесетдневна резервация, а за спалните места тридесетдневна. В посока Варна всеки ден се движат по четири спални вагона. Още един пътува до Добрич, а други пет - към Бургас. Търсенето е голямо и обикновено те са пълни, обобщава инж. Иванов. По думите му това е причина между София, морската ни столица и Бургас, в двете посоки през Карлово, сезонно да започнат да пътуват още два нощни влака. До 10 август в четвъртък, петък и събота композицията ще тръгва от Централна гара София в 22:30 ч. и ще пристига във Варна в 6:39 ч. сутринта. Директните вагони за Бургас от този влак се прикачват в гара Карнобат към композицията на нощния бърз влак Пловдив - Бургас, който пристига в бургаската гара в 5:15 ч. сутринта. В обратното направление, нощният бърз влак № 3636 от Варна за София, който се движи също в определени дни от седмицата - петък, събота и неделя, тръгва от гара Варна в 22:00 ч. и пристига в София в 5:55 ч. Отново директните вагони от Бургас за София се прикачват към него в гара Карнобат от композицията на нощния бърз влак от Бургас за Пловдив, който заминава от морето в 23:15 ч. По направление София – Варна – София в двата сезонни бързи влака са включени четири второкласни, един първокласен

и един спален вагон. А композицията София – Бургас – София е с три второкласни вагона и един смесен - с първокласни и второкласни места.

За да се подобри комплексно обслужването сега тече процедура за бистрата, които ще бъдат дадени под наем. В момента тя е на етап избор на оценител. И независимо, че все още е в началото вече се проявява интерес от потенциални бъдещи наематели. Уточняват се и тарифните условия, при които определените места за реклама във влаковете също ще се дават под наем. С такава цел може да се ползва и гърба на жп билетите, кориците на пътеводителите, различните дипляни, издавани от дружеството, доразвива идеята Христо Иванов. Все повече се засилва и интересът към онлайн продажбите. До 22 юни електронно са закупени 4 825

билета на стойност 151 275 лева. Регистрирани са 15 222-ама клиенти, което означава, че откакто системата работи около 30 – 40 души средно на ден са правили запитвания за бързите влакове със задължителна резервация и спалните вагони. Имало е и дни, в които те са достигали до 90. Все повече хора започват да се интересуват, кога в резервационната система ще бъдат включени и други категории влакове. Вече е в ход вторият етап от процедурата за избор на изпълнител за надграждането ѝ. Но едва когато стане ясна фирмата, на която ще се възложи да работи и доразвива софтуера, би могло да се говори за конкретни срокове, уточнява инж. Иванов.

За улеснение на пътниците, ще се направят подобрения в билетните каси на по-големите гари в страната, където ще бъдат монтирани разговорни устрой-

ства. Така ще се улесни комуникацията между касиерите и пътниците. Изработват се и нови 27 стационарни информационни гарови табла. С тях най-амортизираните ще бъдат подменени. Новост са и личните пакети, които се предоставят безплатно на всеки пътник, предпочел да пътува със спален вагон.

В сравнение с миналата година през тази се наблюдава увеличен интерес към атракционните пътувания, отбелязва Христо Иванов. Вече има запитвания от туроператори за пътувания през 2015 г. От началото на 2014 г. и до момента са сключени 10 договора – шест за атракционни пътувания и четири за филмови продукции. Освен тях се очакват и още четири други атракционни пътувания. Проблем обаче представляват ремонтите на инфраструктура, заради които се налага често затваряне на

цели отсечки от железопътната мрежа. Като конкретен пример Ивайло Марков, ръководител сектор „Атракционни пътувания и музейно дело“, дава линията Септември – Добричице, която е предпочитана от повечето туроператори, партньори на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. По нея влакове по-продължително време няма да се движат, което донякъде разочарова клиентите. При други аналогични случаи пък се осъществявало пътуването, защото се налагало удължаване на маршрутите, споделя Ивайло Марков. Той посочва като едно от най-интересните воаяжи през тази година съвместният атракционен влак, в който ще се композират български, турски и гръцки вагони. Страната ни ще участва в него с три второкласни вагони и дизелови локомотиви от 6-а и 7-ма серии.

Мая Димитрова

ФРАНЦИЯ ЩЕ ПРОВЕДЕ ЖЕЛЕЗОПЪТНА РЕФОРМА



Двете камери на френския парламент – Сенатът (горната) и Националната асамблея (долната) – одобриха правителствения законопроект за реформа в железопътния сектор. Той предвижда създаване на нова група от трите сегашни жп организации: държавният превозвач SNCF (като доминиращ структурата) и дъщерните му дружества SNCF Réseau и логистичното SNCF Mobilités, отговарящи за линейната мрежа и логистиката. Обединението ще погълне и компанията RFF, която притежава и поддържа националната железопътна инфраструктура,

ремонтната организация SNCF Infra и директоратът за жп контрол DCF. Управлението на гарите ще остане ангажирано на влаковия оператор.

В резултат на реформата се очаква да бъде подобро регулирането на дълговото натоварване на жп сектора и в него да постъпят нови инвестиции. Френското правителство ще утвърждава национален план за развитието на железниците на всеки пет години. ARAF – държавната агенция за регулиране на железопътния транспорт, ще получи повече пълномощия и независимост по отношение на

контрола върху изразходването на средствата и качеството на изпълнение на контрактите.

Реформата цели също така да възстанови икономическото равновесие в отрасъла, както и да го подготви за конкуренцията. Съгласно европейската директива 91/440 страните от ЕС са задължени да осигурят свободен достъп за развитие на икономическа дейност до своите жп мрежи и на чужди компании, които нямат дял в тях.

Новата структура на управление на жп сектора се предвижда да функционира от 1 януари 2015 г.

ГЕРМАНИЯ ЩЕ СЕ ОТКАЖЕ ОТ АВТОМОБИЛНИТЕ ВАГОНИ



Автомобилните вагони ще изчезнат от съставите на германските влакове през 2017 г. Причината за извеждането им от експлоатация е, че популярността им сред клиентите на немските железници (Deutsche Bahn) прогресивно намалява.

От държавния жп монополист заявяват, че експлоатацията на

този вид подвижен състав струва скъпо на компанията. Заради спадащия интерес към него, тя понася загуби от десетки милиони евро.

Deutsche Bahn са един от последните железопътни оператори в Европа, които предоставят услугата жп превоз на леки автомобили. От нея могат да се

възползват пътуващите по направленията Берлин – Мюнхен и Дюселдорф – Мюнхен. През миналата година обаче услугата е използвана едва от 200 000 клиенти. Този показател, обаче не оправдава поддържането на такъв вид подвижен специализиран състав.

Железниците на Тайланд забраниха алкохола и повишиха сигурността

Железниците на Тайланд (SRT) забраниха продажбата и употребата на алкохол по жп гарите и във влаковете. Мярката влезе в сила в средата на този месец. Причината за нейното въвеждане стана изнасилване и убийство на малолетна пътничка, извършено от пиан чистач на нощен влак. Инцидентът доведе до уволнението на началника на тайландските железници.

От SRT обещаха да засилят мерките за сигурност и до две седмици да въведат вагони само за жени във всички нощни състави. Освен дамите, в тях ще се допускат и непълнолетни деца от двата пола. Подобни вагони местните железници бяха въвели още през 2001 г. в една от композициите си, но тъй като не се ползваха с особена популярност скоро ги премахнаха.



В Русия отчитат по-бързи товарни жп превози

През първите шест месеца на 2014 г. средната скорост, с която руските железници (РЖД) са доставяли товари и празни вагони до указаните гари е достигнала 296,3 км за денонощие. Тоест с 62,6 км (27 на сто) по-висока скорост спрямо аналогичния миналогодишен период. В същото време темпът на транзитните маршрутни товари е 443,1 км за 24 часа (с 108,8 км повече от първата половина на м.г.), а на контейнерните и групирани съответно – 426,5 км и 257,4 км (с по 69,1 и 50 км повече).

Скоростта на товарните доставки се измерва след приемането им за превоз от изпращача до предаването им на крайния получател, като се отчитат всички престои по трасето (вкл. на товаро-разтоварните и разпределителните гари).

През първото полугодие на 2014-а средната маршрутна скорост (от момента на сформирването до разформироването), с отчитане на престойте по гарите и всички технически операции на натоварените маршрутни състави на РЖД е 582 км на денонощие, а на контейнерните – 892 км на денонощие. Регистрирано е подобряване на този показател съответно с 57 км и с 14 км повече спрямо аналогичния период от 2013 г.

От руските железници отбелязват, че за да продължат да се ускорят товарните превози са необходими съвместните усилия не само на превозвача, но и на товароизпращачите, товарополучателите и компаниите-оператори. Чрез постигане на по-добро взаимодействие помежду им сроковете на доставка могат да бъдат оптимизирани още повече.

Скоростна линия ще свърже Неапол и Бари

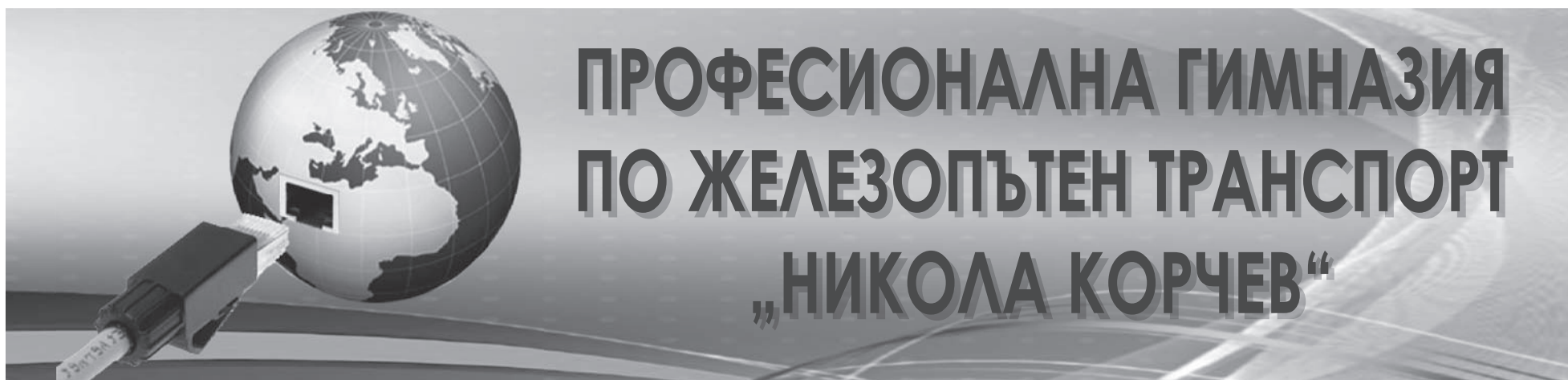
Двата най-големи града в южна Италия – Неапол и Бари – се предвижда да бъдат свързани с високоскоростна железопътна линия. Проектът за нейното изграждане дълго време се сблъскваше с редица трудности, но те вече са преодоляни и той може да започне.

Строителните работи по новото скоростно жп трасе ще отнемат време. Планирано е първите експреси да започнат да пътуват по него през 2025 - 2026 г. и да развиват скорости до 250 км/ч. Дългият срок е свързан с това, че се налага да бъде изградена не само релсовата магистрала, но и цялата съпътстваща я жп инфраструктура.

Друг приоритетен проект в сферата на железопътния транспорт, който междувременно ще развива Италия, е европейският транспортен коридор по крайбрежието на Адриатическо море. Идеята е тази железопътна линия да започва от Скандинавия, да пресича Централна Европа, преминавайки през тунела Бренер между Австрия и Италия, и устремявайки се покрай Анкона да продължава докато достигне важното италианско пристанище Бари.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ





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/.



Допълнителни правоспособности:

- * Помощник локомотивен машинист;
- * Заварчик.

Прием след завършен 8 клас
за учебната 2014/2015 г.

Етапи на класиране	Прием на документи	Записване
I етап	02 – 04.07.2014 г.	08.07.2014 г.
II етап	10.07.2014 г.	15.07.2014 г.
III етап	18.07.2014 г.	22.07.2014 г.

Попълване на незаетите места след трети етап на класиране и записване – определя се от директора - до 04.09.2014 год.



Практика на реални работни места



ПРИЕМ:

По документи, след 8 клас

Балообразуващи оценки:

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



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

Властите на Обединеното кралство наложиха глоба от 53,1 млн. фунта стерлинги (91 млн. долара) на британския собственик и оператор на железопътната инфраструктура – компанията Network Rail* – заради закъсненията, които реализират влаковете в страната. Сумата на санкцията е рекордна в историята на железопътния сектор на страната. Тя надвишава в пъти размерът на предходната най-висока финансова рестрикция – 14 млн. фунта стерлинги (28 млн. долара), наложена от Службата на железопътна регулация (Office of Rail Regulation или ORR) през 2008 г. отново на същото дружество. Повод за нея стана превишаването на договорените срокове за ремонтни работи по жп мрежата в периода на коледните и новогодишните празници. Това принуди много пасажери да променят плановете си за празнични пътувания.



ЗАКЪСНЯЛАТА „ПРОЛЕТ“ НА БРИТАНСКАТА ЖП ИНФРАСТРУКТУРА

В заявлението на ORR се казва, че Network Rail е допуснала „значително изоставане“ от необходимите параметри на точността. Твърди се също, че компанията не е могла да постигне своите планове за подобряване на обслужването и освен това не знае какво е реалното състояние на някои свои ключови активи.

На свой ред Network Rail обяви, че пунктуалността е пострадала заради пускането на допълнителни влакове, извън предвиденото по обичайното разписание. „Признаваме, че не сме достигнали утвърденото от регулатора значение на точността и че това частично е свързано с факта, че не сме успели бързо да намалим броя на нашите грешки. В същото време, поради рязкото увеличаване на пътничеството добавяме нови влакове в пиковите часове, дори когато беше ясно, че резултатът ще бъде претоварване на линиите, а параметрите на пунктуалността могат да пострадат“ – заяви директорът на Network Rail Марк Карн.

От оператора на жп инфраструктурата на Острова изтъкват още, че почти 87 процента от композициите са пристигали навреме през сезона 2013 – 2014 г. Показател, който е с 5 процентни пункта по-нисък от този (92,5 процента), изискван от Службата на железопътна регулация. С дейността си компанията е осигурила превоз за този период на 1,5 млрд. пътника. За сравнение през 5-те години по-рано тя е превозвала по 1,2 млрд. пасажери.

В края на м. март тази година беше обявено, че ще се направят мащабни инвестиции в британска-

Network Rail е създадена през 2002 г., като наследява ликвидирания държавно дружество Railtrack. Клиенти на компанията са пътническите и товарни превозвачи, опериращи на територията на Великобритания (с изключение на Северна Ирландия). Нейна собственост се явяват: железопътните линии с обща дължина над 30 000 км; мостовите, надлезите и тунелите по трасетата; системата за жп сигнализация; и около 2500 гари. 17 от най-големите гарови комплекси в кралството (11 от тях в Лондон) се управляват директно от нея. Релсовата ѝ мрежа е разделена на 10 маршрута – по един в Шотландия и Уелс и 8 в Англия, всеки от които започва от британската столица.

та жп мрежа. През следващите 5 години компанията е решена да инвестира в инфраструктурни проекти 38 млрд. паунда (63 млрд. долара). Средствата ще отидат за построяването на нови жп линии, модернизация на съществуващите и обновяване на гарите.

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

Не можем обаче да пропуснем обстоятелството, че оповестяването на инвестиционната програма бе направено след като се разбра, че ORR заплашва да наложи на Network Rail рекордна глоба в размер на 70 млн. паунда (116 млн. долара). Повод за нея са зачестилите през последните 5 години влакови закъснения, причинени от лоша поддръжка

орган. В резултат на това ведомството наложи на Network Rail с около 54 на сто по-ниска глоба от първоначално предвидената.

Парите от санкцията, които ще постъпят по сметките на надзорния жп орган от инфраструктурната компания, се предвижда да бъдат изразходвани за нещо много полезно. Те ще бъдат ин-

повишаване на качеството на обслужване. Честите прекъсвания на безжичния достъп до световната мрежа и свързаните с тях неприятни емоции, ще останат в историята. Пътниците вече ще могат не само да се придвижват в комфортни условия, но и да работят (или да се забавляват) безпроблемно на своите лаптопи, таблети и смартфони. Това ще повиши интересът на британците и гостите на страната към пътуването с железопътен транспорт. И то напълно безплатно.

Дейностите по монтирането на Wi-Fi-рутерите и по изграждане на съответната инфраструктура за безжичната мрежа, ще започнат много скоро. При достатъчно финансиране проектът може да бъде завършен в рамките на близките 3 - 4 години. Планирано е системата да се въведе в експлоатация през 2017 г. Първоначално високоскоростният безжичен интернет ще се появи в крайградските състави, пътуващи от Лондон до Бедфорд, Брайтън, Кент и Портсмут. След тях услугата ще се внедри и в съставите, опериращи до Манчестър, Лийдс и Шефилд.

Междувременно на компанията Network Rail не остава друго, освен да работи сериозно за изпълнение на поетите ангажменти за подобряване на железопътната система на Обединеното кралство. Само по този начин ще си спести нови финансови санкции.

Тя вече сключи договор с фирмите ABB и Power Networks Services за модернизация на системите за електрооборудване на една от най-старите и най-натоварени линии в Южна Англия и в Уелс – жп магистралата Great Western. Срещу 145 млн. фунта стерлинги наетите дружества ще подменят 30 тягови подстанции по трасето, като процесът ще се превърне в най-мащабната електрификация в жп сектора на страната през последните 30 години. Контрактът е ключов в програмата за електрифициране на трасето. Осъществяването му ще позволи да се увеличи честотата и надеждността на пътуване на пътническите влакове по нея, както и ще намали нивата на шумово замърсяване за живеещите покрай трасето.

Ивайло ПАШОВ



От Network Rail обещава по-добро поддържане и по-бързо обновяването на британската жп инфраструктура

и закъсняло обновяване на жп инфраструктурата. Потърпевши от тях станаха хиляди пътници и жп оператори, на които се наложи да компенсират своите клиенти.

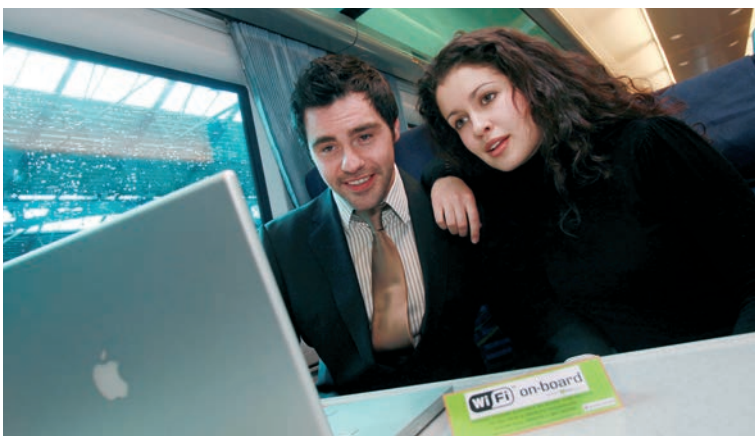
Уви, обещанията за грандиозните инвестиции не спасиха британския жп инфраструктурен оператор от санкцията. Широко тиражираните в медиите признания за недобре свършената работа и ангажиментите за бързо поправяне на грешките все пак постигнаха част от търсения обществен ефект. Много от поданиците на Обединеното кралство застанаха зад позицията, че компанията заслужава определено наказание, но и шанс да се поправи. Така се смекчи и позицията на членовете на железопътния регулаторен

вестирани във внедряването на по-бърз безжичен (Wi-Fi) интернет в крайградските влакове, обслужващи маршрутите в цяла Англия и в Уелс. За осъществяването на проекта експерти от правителството на Великобритания са изчислили, че ще бъдат необходими 90 млн. фунта стерлинги (154,26 млн. долара). Повече от половината от тях ще дойдат от глобата на Network Rail. Останалото ще предостави държавният бюджет.

Инвестициите в новата Wi-Fi мрежа се очаква да осигурят поне 10 пъти по-бърз интернет в композициите от наличния към момента. С внедряването ѝ, пасажерите на британските железници ще почувстват значително



Нарушаването на разписанието заради проблемите с жп инфраструктурата води до претоварване на жп транспорта



Парите от глобата на Network Rail ще бъдат инвестирани в скоростен безжичен интернет в крайградските влакове

Георги Манолов, председател на СЛПБ към КНСБ:

ГИЛДИЯТА НЯМА ДА ПРИЕМЕ ТИРАЖИРАНИТЕ ДОСЕГА ОБВИНЕНИЯ



- Г-н Манолов, през последните две седмици обстановката сред локомотивния персонал у нас се взриви. Създаде се голямо напрежение сред хората, които са убедени, че в случая Калояновец не става въпрос за човешка грешка, а за техническа. Това не е ли повече израз на колегиална солидарност отколкото факт, отговарящ на реалността?

- Не мога да бъда категоричен, още повече, че следствените експерименти продължават и в момента. Комисията не е приключила работата си. Но гилдията масово не е съгласна с твърденията, че току-така могат да се пропуснат два светлинни сигнала един след друг. И то от двама локомотивни машинисти, единият, от които е доста опитен, със близо седемнайсет години стаж. Другият, действително е с по-малък опит, но така или иначе работи при нас от 10 години. Според мен предварителните изявления и крайни твърдения, от страна на представители на инфраструктурната компания, допълнително взривяват обстановката. Трябваше да се изчака

окончателното заключение на следствието. Още повече, че при нас също идват различни сигнали за грешки в сигнализацията и осигурителна техника, с които машинистите са се сблъскали по време на път. Така че колегите може би имат основание да твърдят, че инцидентът, подобен на Калояновец е могъл да стане и на други места

- Ще посочите ли някои конкретни случаи?

- Например един от последните и най-пресен е на гара Кунино. При редовен сигнал ненадейно „изхода пада“. Наложило се е машинистът екстрено да спре международният пътнически влак, който е управлявал и то на около 70 м след изходния светофар. После се е върнал, за да направят с дежурния ръководител-движение акт за повреда в инсталацията. Съобщи ни го нашият председател в Горна Оряховица Цветомил Ненков. Ако отворите служебния бюлетин сама ще се убедите, че поради грешки на техниката са създавани не една предпоставки и ситуации за инциденти.

Освен това по време на

срещите, които организирахме с ръководството на „Холдинг БДЖ“ ЕАД, след трагичния инцидент в Калояновец, нашите регионални специалисти по безопасност се оплакаха, че не са били допускани още в началото на разследването до мястото на инцидента. Нещо повече, въобще дори не са ги и потърсили.

- Какви други въпроси, свързани с безопасността се повдигат на тези срещи?

- Тук може би трябва изрично да подчертая, че не е логично да се инвестират милиарди само в модернизиранието на инфраструктурата, а средствата за подвижен състав да са минимални. Това многократно се дискутира на тези срещи. Когато неведнъж по други поводи и преди сме поставяли този проблем пред представителите на държавата, обикновено са ни отговаряли – първо пътя трябва да се модернизира, а после локомотивите. Да не говорим за човешкия фактор, който винаги е оставян на заден план и за когото обикновено средства почти не достигат – нито за подобряване условията на труд, нито на ра-

ботното място. А това работно място за машинистите е локомотивът. Също така предпътните прегледи, които се извършват не бива да са формални. В тях би трябвало да участва и медицинско лице, както беше преди пет-шест години. В момента проверки се извършват само за остатъчен алкохол, което е крайно недостатъчно.

След Калояновец много трудно ще се преодолее у хората зародилото се масово недоверие към осигурителната техника. Разбира се не трябва да се стига до противопоставяне и конфронтация с колегите от инфраструктурата, но не може да се забравя и фактът, че много по-лесно е да повдигнеш напрежението, отколкото да го потушиш особено, когато хората имат усещането, че обстоятелствата са ги превърнали в камикадзе и изкупителна жертва. Защото условията на труд при локомотивните машинисти от край време са били лоши.

- Оттук нататък възнамерявате ли да предприемете други стъпки?

- Синдикалното ръководство

на СЛПБ потърси съдействие от изпълнителния директор на холдинга инж. Християн Кръстев за формирането на една независима комисия от експерти по сигнализация, централизация и блокировка. Такива има и във ВТУ „Тодор Каблешков“, и в Техническия университет. Вече получихме съгласието на изпълнителния директор, а и от Висшето транспортно училище също веднага се отзоваха. Лично ректорът, професор Колев пое ангажимент да осигури експерти. Мисля, че всички, които са заинтересовани да открият причините за катастрофата в Калояновец не биха създавали никакви спънки. Някои от колегите в синдиката предложиха дори да потърсим и международна експертна помощ. Но лично аз мисля, че тя само би удължила процеса в търсенето на обективната истина. Защото макар и новите отсечки да се ремонтират, според европейските стандарти, има разлики в сигнализацията.

Интервюто взе:
Мая Йорданова

На 22 юли в района на Калояновец беше извършен още един експеримент с локомотив на мястото на катастрофата, съобщи Любомир Милков, председател на пловдивската регионална структура на Синдиката на локомотивния персонал в България (СЛПБ) към КНСБ. Техническата експертиза е свързана с произшествието, което стана на 12 юли т.г. с влака, пътуващ от столицата за Варна. Тя е назначена от следствието и в нея е участвал наблюдаващият случая прокурор.

Паралелно същият ден железничарите от Локомотивното депо в Пловдив се срещнаха с изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Християн Кръстев. На нея се обсъдиха организационни въпроси, свързани с работата и условията на труд в депо. Отново беше дискутиран и инцидентът на гара Калояновец. По думите на Любомир Милков на събранието са присъствали около 80 железничари.

Аналогични срещи с ръководството на холдинга провежда и в другите големи железопътни центрове в страната като Горна Оряховица и София.



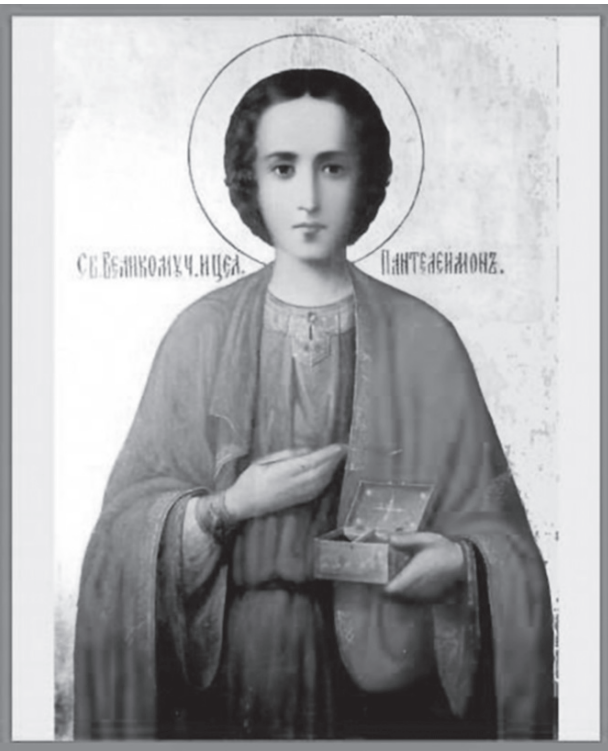
СВ. ПАНТЕЛЕЙМОН

На 27-и юли православната църква почита Св. Пантелеймон. Той е великомъченик от град Никомидия, пострадал през 296 година, по време на царуването на Максимиан Херкул. Според житието му той бил отначало езичник и носел името Пантолеон (от гръцки – „Лъв във всичко“). Когато се покръстил приел името Пантелеймон (от гръцки – „Всемилович“).

Пантелеймон е бил ученик на знаменития тогава лекар Ефросин, а после станал придворен лекар на император Максимиан, който заповядал да го съсекат, защото отказал да се поклони на езическите богове.

В съответствие с характеристиката на светеца като лечител през IX в. в манастирите, носещи неговото име в Охрид и Преслав, били създадени медицински школи и лечебници. Част от мощите му се пазят в светогорския руски манастир „Св. Панталеймон“.

Този църковен празник се нарича още Пантелей пътник. Добавката към името се основава на народното тълкуване на името „Пантелеймон“. То е гръцко име и за първите славяни-християни не е било понятно. Българинът го е свързвал с „път“, откъдето идва и изразът „Пантелей-пътник“. Едно от най-разпространените вярвания, свързани с този ден, е че на Св. Пантелей лястовиците и щъркелите отлитат за топлите страни или „се събират да пътуват“. Близо до това е вярването, че този ден е щастлив за пътуване: онзи който има



да пътува далеко, добре е да тръгне на Св. Пантелей, та да му е леко пътуването.

На много места Св. Пантелей се празнува строго за предпазване от буря, от наводнение, като разправят случки от своя живот и от живота на бащи, дядовци и баби, според които добитък, хора, къщи и др. имоти са били отнасяни или наводнявани, след като пострадалите не са зачели Св. Пантелей. Друга особеност на този ден е, че той се празнува от врачките. На този ден те нищо не врачуват и болни не приемат при себе си, че Св. Пантелей ще ги накаже.

Празникът се свързва с края на жътвата, а обичаят в селата около Попово е плетене на брада. Брадата се изплита от момиче. За изплитането и се избират най-хубавите класове в нивата, близо един до друг, които се оставят неожнати. Мястото около брадата се почиства от плевелите и се разкопава. Класовете се разделят на три и при плетенето на брадата, която е във вид на плитка, вплитат червен конец и полски цветя, а на места закачат скилидка чесън и сребърна пара. Брадата се полива с вода и всички се измиват над нея, за да вали дъжд и житото да израсне високо, с едри класове и догодина. В село Кардам оставят бучка сирене и комат хляб отгоре, за да роди нивата и на следващата година. После брадата се отрязва от по-малко дете.

На този ден имен ден празнуват: Панталей, Пантелей, Панти, Добра, Добрин, Добрина.

ЛЕТНИ ТЕНДЕНЦИИ В МАНИКЮРА

През лятото на 2014 година са модерни няколко основни цветови акцента, към които е добре да се придържате. Това са: • Синьо, • Жълто, • Неоново, • Телесно (бежово), • Блестящо, • Бяло

Синьото винаги е било и ще бъде подходящ за летните месеци цвят за маникюр. Всички тоналности на цвета са разрешени – като започнем от много светлото млечносиньо и стигнем до по-наситените му нюанси, които ни навяват мисли за море, вода и вълни всеки път, щом погледнем ръцете си.

Ако лятото е любимият ви сезон, **жълтото** непременно трябва да присъства в летния ви стайлинг, включително по ръцете. Независимо дали ще е по-искрящо, или по-пастелно, дали ще е основният цвят, или само акцент, този нюанс определено е хитът през най-топлите месеци в годината. Защото е пъстро, защото е привличащо погледа, защото е като слънце, просто защото е жълто.

Неоновите тонове продължават да са на челни места в класациите за мода и през този сезон. Зелено, розово, оранжево - гамата е все-



обхватна, а резултатът наистина пленителен. Този маникюр е за смели жени, които не са изгубили своето детско очарование, ала същевременно излъчват женственост.

Телесният цвят, или наричан още „нюд“ от модните гурута, е безкрайно подходящ за всеки сезон, а комбиниран с бляскави златни оттенъци направо очарова сетивата. Бежовото можете да носите в изчистен вид, но ние ви препоръчваме да го съчетаете със златни пращинки и елементи. Така ноктите ви ще се досущ като безкрайните топли пясъци по морския бряг.

Вечната класика - **бялото**. Модерен, новаторски и дързък - всичко, което трябва да излъчваме през лятото. Дали ще сте с изцяло бели нокти или ще ги украсите с блясък или цветни флорални мотиви, зависи от вас.

Маникюрът е настроение, самочувствие и начин на себеизразяване. Не забравяйте, че през лятото всякакви модни комбинации с изброените тенденции са позволени, но все пак – ако искате ноктите ви да са шарени, ограничете цветовете до максимум три.

БОРОВИНКИТЕ



Боровинките са хит в летните месеци като част от леките плодови салати, да не говорим за любимите ни десерти с кисело мляко или овесени ядки, съчетани с лилавите плодчета. Но има някои не толкова известни факти за тях, които е добре да знаем.

Боровинките предпазват от загуба на паметта. Проучване, проведено през 2012 г., предполага, че яденето на най-малко една порция от боровинки седмично може да забави когнитивно отслабване на паметта от няколко години. Възможното обяснение идва от проучване при мишки, което установило, че плодовете може да защитават мозъка от клирингови токсични протеини, които се натрупват там.

Друг малко известен факт е, че американският щат Мейн е най-големият производител на боровинки в света. Това обяснява защо именно в университета на Мейн се провеждат проучвания и анализи на свойствата на тези плодове.

Боровинките могат да бъдат използвани като естествена хранителна боя. Легендата разказва, че първите американски заселници сварявали плодовете с мляко, за да получат сива боя. Днес боровинките се използват за украсата на торти, пълнеж на кекс или пай.

Перфектните боровинки трябва да бъдат „прашни“ на цвят. Подобният на прах синкаво лилав цвят е признак за тяхната зрялост, вкусови и лечебни качества. Добре е да знаете, че този „прах“ трябва да се мие обилно под течаща вода, непосредствено преди консумация, тъй като именно той предпазва плодовете от разваляне.

Едва ли бихте предположили, че боровинковият хруст е „роднина“ на азалията и рододендрона, но това е факт. Всички те принадлежат на семейство Пиренови.

Производителите на преработени храни едва ли ще ви кажат, че продуктите с аромат на бороовинки реално не съдържат никакви боровинки. Не се лъжете, че похапвайки разхлаждаща мелба с боровинков сироп или дори сладолед с характерния за плодовете лилав цвят, вие действително консумирате полезните топчести плодчета. Целият този парад на вкусове се дължи на химически преработени субстанции, нямащи нищо общо с натуралния плод. Затова е по-добре да си набавите пресни или замразени боровинки (според сезона) и да се насладите на вкусния плод, който е и толкова полезен.

МЛЕЧЕН ДЕСЕРТ С БОРОВИНКИ И МЕД

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

300 г боровинки
500 г кисело мляко
5 с. л. мед
1 ванилия
2 стръка мента

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Боровинките се пасират заедно с меда, ванилията и ментата. Млякото се разбива с телена бъркалка и към него се добавя боровинковото пюре. Десертът се пресипва в чаши и се сервира изстуден.



ДЕСЕТТЕ НАЙ-ЩАСТЛИВИ СТРАНИ НА СВЕТА

Светът е пълен с щастливи хора от край до край. Като че ли в някои страни обаче радостта е в по-големи количества от обичайното. Проучванията, озаглавени „Световен доклад за щастието“ и „Индекс на щастливата планета“, оценяват фактори като продължителност на живота, общо задоволство на хората, добро образование и развиваща се икономика, за да определят най-радостните и добри за живеене кътчета на нашата планета.

Нека видим кои са десетте най-щастливи държави в света според цитираните две проучвания.

КОСТА РИКА

Южноамериканската държава не само притежава невероятна природна красота – от топли плажове край океана до вулкани и зелени джунгли – но и хората в нея отчитат най-висока степен на задоволство от живота си. Средната му продължителност тук е 79,3 години, а броят на свързаните със стреса заболявания е много нисък. Нищо чудно, че местните имат поговорката „pura vida“, която в груб превод означава „страхотен живот“.

НОРВЕГИЯ

Тя е една от най-проспериращите държави в света и е на второ място по общо задоволство от живота. Три четвърти от гражданите й съобщават, че всеки ден имат повече позитивни, отколкото негативни преживявания. Норвегия се слави и с едни от най-прелестните природни забележителности на Земята с невероятно богатство от фиорди, глетчери и планини.

ДАНИЯ

С уникалното чувство за общност сред гражданите си, висока степен на екологично съзнание и отличен баланс между работата и почивката, Дания е третото най-щастливо място на света. Съобразената й с природата икономика процъфтява, а безработицата е много ниска. Освен това хората са отлично образовани (отчасти заради безплатното образование) със 100% ниво на грамотност.



ШВЕЙЦАРИЯ

Тя е просто зашеметяващо красива с високите си до небето планини със снежни шапки, прелестни езера и райони, които варират от нежнозелени до сковани във вечни ледове. Хората й също са сред най-щастливите, с една от най-високите продължителности на живота в света, отлично здраве, чувство на общност и висока степен на сигурност. Как може човек да бъде тъжен на място, където има толкова много отличен шоколад?



ВИЕТНАМ

Според няколко различни доклада Виетнам е най-щастливото място в Азия. Гражданите на страната са много доволни от живота си и се радват на красиви плажове, зелени планини, живописни гледки и вкусна национална кухня.

КАНАДА

Една от най-големите държави в света е и една от най-щастливите. Канадците са изключително доволни от живота си, както и от посоката, в която се развива страната им. Те са сред хората с най-висока средна продължителност на живота в света, живеят в една от най-сигурните и безопасни държави и имат отлична образователна система. Освен това 80% от всички жители на Канада заявяват, че всеки техни ден е повече позитивен, а негативните изживявания са малко.

ХОЛАНДИЯ

Тази европейска перла не е само лалета, вятърни мелници и дървено сабо – холандците се самоопределят като едни от най-доволните от живота хора в света. Радват се на силен трудов пазар, на отличен баланс между личния живот и работата и огромна свобода по отношение на личния избор – от религията през сексуалността до начините за забавление.

ШВЕЦИЯ

Тя притежава както вълнуващи големи градове, така и смайващи природни красоти – зелени гъсти гори, скалисти острови и широки мразовити полета. Страната е отличник по екология, общо здраве на населението, задоволство от живота и бизнес възможности.

ФИНЛАНДИЯ

Позната с най-добрата образователна система в света, тази северна страна предлага високо качество на живота, ниска корупция, високи нива на образованост, малка разлика между най-ниските и най-високите доходи на гражданите, дълъг живот и отличен баланс между работата и дома. А да не забравяме и Северното сияние.

АВСТРАЛИЯ

Не позволявайте на акулите, змиите и отровните паяци да ви изплашат – австралийците си живеят наистина чудесно! Не само че се разхождат сред някои от най-красивите пейзажи на планетата (кой не обича ясни сини небеса, коралови рифове и най-хубавите плажове, които природата може да предложи?), но и са сред най-ангажираните с активността и проблемите на своята общност, имат отлично здраве, грижат се за околната среда и почти не се плашат от безработицата.

ГИГАНТСКА ДУПКА В СИБИР ОЗАДАЧИ УЧЕНИТЕ



Огромна дупка с широчина 80 метра и все още неясна дълбочина се появи в един от най-изолираните райони на Русия – Сибир. Произходът на дупката е неясен и за момента е пълна загадка за учените.

Местността, в която се е образувала огромната яма се нарича „края на света“ и се намира до Арктическият океан. В района се намират и някои от най-големите газови находища в света. Гигантската дупка е открита край газовото находище Бованецки.

Температурата в тази част на Земята пада до -50 градуса по Целзий и слънцето почти не изгрява през зимата. Очаква се експедиция от изследователи да започне да събира проби от почвата и водата от района.

Вече има предположения, че кратера се е образувал след подземна експлозия, поради факта, че около дупката има тъмна почва, което говори за действие на висока температура. Други смятат, че става дума за метеорит, забил се в Земята, а според някои дупката е свидетелство за кацането на извънземен кораб.

Учените смятат, че със сигурност ще се намери научно обяснение за появата на дупката. Говорител на местните власти отхвърли възможността кратерът да е причинен от метеорит. Едно е сигурно – дупката е реално явление и се предполага, че се е формирала преди около две години.

ПИЕНЕ НА БАНКИ С КРЪВ – НОВА МОДА В КИТАЙ



Пиенето на червени, подобни на кръв напитки е нарастваща тенденция в Китай, но практиката наистина се превръща в социален феномен сред тийнейджърите след старта на петия сезон на американския сериал „Дневниците на вампира“. Вече можете да намерите „енергийни кръвни отвари“ почти навсякъде. Те могат да бъдат поръчани онлайн или да ги консумирате в компанията на колеги кандидат-вампири в тематични кафенета.

Едно такова заведение наскоро отвори врати в Ляонин и бързо се превърна в хит сред феновете на Дракула и други популярни кръвопийци. Напитки, които нямат нищо общо с кръв – минерална вода, кафе, бяло вино и т.н. са оцветени и преляти в кръвни торбички, преди да бъдат сервирани на клиентите. Персоналът е облечен в костюми на лекари и медицински сестри, ковчежи красят стените, а за фон звучи зловеща музика.

„Енергийният кръвен еликсир тип Б“ е друга популярна напитка, която може да бъде закупена онлайн в Китай. Неговите създатели са си поставили за цел да направят приликата с кръв възможно най-голяма. Рекламирана като „първият в света кръвен заместител“, напитката има същата текстура, цвят и хранителни вещества като кръвта, но няма нейния вкус.

Енергийният еликсир съдържа натрий, калий, желязо, белтъчини, въглехидрати, както и други съставки, необходими на един млад вампир за поддържането на страхотна форма. За клиенти, които не са очаровани от приликата с кръв, напитките се предлагат в различни цветове като синьо, жълто или оранжево.

НЕ ЯДОСВАЙТЕ МАШИНИСТА!



Както в най-добрите семейства, така и в най-подредените държави и железници, не минава без конфликтни ситуации. Проблеми просто има навсякъде. Куриозно и трагикомично става обаче, когато те се инспирират от нищото или ескалират вследствие липсата на вниманието на отговорните фактори. Както е в изложените по-долу два случая.

В началото на този месец спречкване между машинисти на крайградски влакове в швейцарския кантон Цюрих доведе до нарушаване на графика на движение на федералните железници (SBB) в няколко региона на Конфедерацията. Скоростта на състав, пътуващ за град Устер (Северна Швейцария) се видяла твърде ниска на един от пътниците – локомотивен машинист по професия. Ето защо той отишъл при своя колега, който карал влака, с идеята да го посъветва, че може без каквито и да било притеснения да ускори. Когато изпълняващият задълженията си водач обаче игнорирал почукването по стъклото на вратата на кабината, пасажерът извадил специален ключ, отворил я и влязъл вътре.

Изненаданият машинист дори не пожелал да го изслуша и без да се церемони бързо изтикал неканения гост навън. Впоследствие, когато докарал влака до гарата в Устер, тръгнал да търси натрапника из вагоните, за да му поиска сметка за действията. Изясняването на отношенията скоро прераснало в свада и сбиване. Те продължили около 5 минути, в които композицията останала на жп спирката, макар че веднага трябвало да продължи по маршрута. Но нямало как да потегли, тъй като машинистът бил зает с ръкопашната схватка.

В момента, в който повиканата от пътниците и железничарите полиция пристигнала на перона, сбиването било



В района на гарата в Цюрих трамвайната линия се пресича с влаковата и се случва трамваите да пречат на потеглянето на крайградските жп композиции... и става причина за размяна на любезности между водачите на двата вида релсови превозни средства

прекратено. Нервният пасажер-машинист тутакси избягал от мястото на инцидента. В хода на последвалото разследване блюстителите на реда установили самотичността му. По-късно те обяснили, че причината за спречкването е станал личен мотив. Невъздържаното и агресивно поведение на беглецът е било провокирано от важна среща в Устер, за която се притеснявал, че ще закъснее. В резултат

по-рано от планирания час на влака, на който трябва да се прехвърлят.

От държавния жп монополист твърдят, че разписанието се планира с точност до секундите. Отчита се дори времето, нужно на машиниста, за да реагира на сигнала на семафорите по трасето. Въпреки това понякога има извънредни ситуации и се стига до изоставане от графика. Поводите за тях са предимно технически неизправ-



Закъсненията на швейцарските железници са рядкост... но истински прецедент е те да са резултат от свади между пътници и машинисти

ности в жп инфраструктурата. Описаната свада е сред прецедентите в историята на местния железопътен транспорт.

Друг куриозен случай, довел до закъснение на швейцарската железница, се разиграва в края на месец май преди две години. Тогава машинист на крайградски влак, тръгващ от гарата в Цюрих, моли пътниците да покажат среден пръст на трамвая, който блокирал пътя на неговата композиция, защото заради него изостанал от разписанието.

Пътническият състав трябвало да отпътува от централната гара на швейцарската столица, но не можел да го направи, защото движещият се до нея трамвай бил спрял в зона, където трамвайната линия се пресичала с влаковата. „Той (трамвайът – бел.авт.) за пореден път не ми дава да потегля. Всички вие – покажете на трамвая средните си пръсти!“ – апелирал машинистът по звуковата уредба на пътниците във вагоните. Той също така ги помолил да се оплачат в трамвайната компания в Цюрих (VBZ), че са станали жертва на закъснение, предизвикано от трамвайна мотриса. Обяснил, че с колегите му вече няколко пъти са подавали жалби, но оттам реакция не последвала. Гласът на пътниците обаче най-вероятно нямало да бъде игнориран... Така и станало.

Ивайло ПАШОВ



Конфликтът между машинистите през юли води до временно нарушаване на жп разписанието на SBB