СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

9 - 15 октомври 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 30 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

ОТ РЕЛСИТЕ КЪМ АСФАЛТА...

на стр. 4

ИДЕЯТА Е ДА АКТИВИЗИРАМЕ РАБОТНИЧЕСКИЯ СПОРТ

Обобщава Петър Бунев, председателят на СЖБ, след приключването на тазгодишната железничарска спартакиада

на стр. 5

ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ РЕМОНТИ – ПРОБЛЕМ ЗА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ

В сравнение с миналата година за осемте месеца на тази приходите на „БДЖ –Товарни превози“ ЕООД са се увеличили с 1 млн. 945 хил. лева. Ръстът от около 2 процента идва от транспортираните 530 хил. тона товари повече. За същия период обаче оперативните разходи на дружеството са скочили с 3 млн. 324 хил. лева. Една от основните причини за този факт, който тревожи специалистите в него, са изключително големия брой прекъсвания на движението по железопътната инфраструктура от началото на годината, заради извършването на продължителни ремонти в различни участъци на националната железопътна мрежа. Това е довело и до увеличаване на пропуснатите ползи за „БДЖ –Товарни превози“ ЕООД. Като един типичен пример в отдел „Анализи и планиране на финансовите резултати”, посочват отсечката Нова Загора – Ямбол – Зимница, където в продължение на около две години, от декември 2012 г. до август 2014 г., влаковете са пътували по обиколен маршрут през Тулово. Това е предизвикало генерирането на по-големи разходи и е влошило предлаганата услуга. Така цистерните, натоварени с пропан - бутан, пристигащи от Кавказ през ферибота във Варна, принудително са удължавали пътя си, което е забавяло доставката до базите на „Газтрейд” в Костинброд и до „Топливо” в Кремиковци. На практика се е стопирал и превоза на същия тип цистерни с пропан – бутан до базите в Асеновград, Филипово, Белозем.

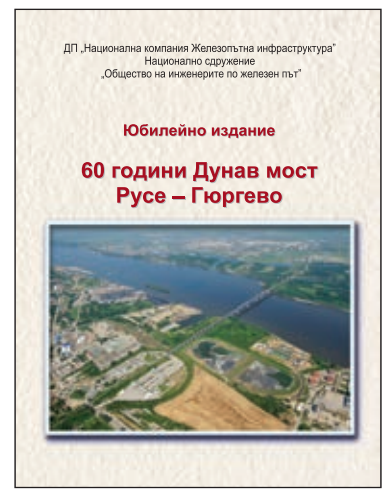
Само от началото на годината, поради продължителни ремонти са затваряни около 17 отсечки между

На стр. 5

60 ГОДИНИ ДУНАВ МОСТ ПРИ РУСЕ И ГЮРГЕВО

Под това заглавие авторски колектив - инж. Иван Гогев, ръководител-отдел „Поддържане, диагностика и експлоатация на железен път”, инж. Светла Иванова, инж. Пламен Ценов и инж. Ивайло Баиров от отдел „Модернизация” на поделение „Железен път и съоръжения” в НКЖИ - представя на 8 октомври т. г., в един от салоните на Сдружението „Клуб на железничаря” на Централна гара София юбилейното издание, посветено на строителната история на първото съоръжение, свързало двата бряга в долното течение на Дунав. Осъществен с подкрепата на НКЖИ, Национално сдружение „Общество на инженерите по железен път” и Сдружение „Клуб на железничаря”, този труд ни връща към началото, когато почти преди две хилядолетия за първи път възниква идеята за изграждане на такова съоръжение. Авторите припомнят, че Дунав мост при Русе и Гюргево е сред първите постоянни съоръжения, създадени още по времето на Римската империя.

През 105 г. от н. е. започва да функционира масивният мост Понтес – Дробета (в района на днешния Турну Северин), построен от император Траян. След 220 години, през 325 г. от н. е. е завършен мостът Улпия Ескус – Сукидава (между село Гиген и град Корабия), също масивно съоръжение, което е построено от император Константин Велики. В продължение на столетия след това обаче всички



по-късни усилия за създаването на трайна връзка между двата бряга остават безплодни. През първата половина на XX век също са правени многократни опити (на правителствено и експертно ниво) за инициране на строителство.

Едва през далечната 1948 г. усилията в тази насока отново стават актуални. Преди това, през януари 1948 г. в Букурещ, между България и Румъния е подписан „Договор за приятелство, сътрудничество и взаимопомощ” и е взето решение за изграждане на съоръжение над Дунава между Гиген и Корабия, там където е бил старият Константинов мост. Три години по–късно, в средата на 1951 г., страните-членки на СИВ подписват протокол за построяване на „Мост на дружбата над река Дунав”. В края на същата година е сключено и специално споразумение за участие на Съветския съюз в строителството на Дунав мост като страна, осигуряваща неговото финансиране. Тогава е взето и окончателното решение за местоположението му при Русе и Гюргево. В онези години за Източния блок това съоръжение е било обект от изключително голямо геополитическо и стратегическо значение. Затова получава кодовото наименование „Обект 889”, като се проектира и изгражда в условията на строга секретност.

Интересен е фактът, че изграждането и на това мостово съоръжение е придружено от

На стр. 3

В РУСИЯ ПРЕДСТАВИХА най-мощния товарен електролокомотив в света

Най-мощният в света товарен електролокомотив, задвижван с променлив ток, бе представен от руския жп производител „Трансмашхолдинг". Това е четирисекционния 4ЭС5К „Ермак", който има безпрецедентната мощност от 13 120 кВт. Тя му позволява да тегли много тежки състави (с маса до 9 000 тона) по трасета със сложен природен релеф.

4ЭС5К е модификация на серийните електрически локомотиви „Ермак" на Новочеркаския електролокомотивен завод. За разлика от тях при него е възможно поосево регулиране на силата на тягата. Това позволява тяговото натоварване да се разпределя оптимално между осите и да се увеличава теглото на превозваните товари.

В новата машина е внедрена също микропроцесорна система за управление с функции за диагностициране на оборудването. Тя може да подава информация към сървърите на ремонтните депа и завода-производител, а възникналите неизправности да се отстраняват оперативно. Друга иновация са регенеративните спирачки, позволяващи разхода на ел.енергия да се свие с 15 - 17 на сто. Осигурени са и по-комфортни условия за работа на машинистите – за тях в бустерните локомотивни секции са изградени тоалетна и стая за отдих.

Очаква се процедурата по сертифициране на 4ЭС5К да завърши през ноември т. г., а въвеждането им в експлоатация да започне догодина. Руските железници (РЖД) планират да придобият 53 броя до 2020 г. Паралелно възнамеряват да закупят и до 200 от новите двусекционни товарни електролокомотиви (под променлив ток) 2ЭС5 „Скиф" - също продукт на „Трансмашхолдинг". Те са първите с асинхронен тягов двигател (с мощност 8 400 кВт), произвеждани в Русия. Бяха сертифицирани и демонстрирани в края на лятото и вече започнаха да попълват жп парка на „РЖД".

Новите електролокомотиви имат възможност самостоятелно да теглят състави с голяма маса по трудни жп участъци. Ето защо се очаква да бъдат широко използвани по Байкало-Амурската и Транссибирската жп магистрали.

В ЮЖНА КОРЕЯ ОТКРИХА ТЕСТОВА ЛИНИЯ ЗА ВЛАКОВЕ MAGLEV

Между центъра и летището на южнокорейския пристанищен мегаполис Инчхън (недалеч от Сеул, с 2,7 млн. жители) е пусната в пробна експлоатация линия за влакове Maglev (функциониращи на принципа на магнитната левитация). Тя има дължина 6,1 км и 6 гари. Ще функционира в експериментален режим до средата на юли 2015 г. След това трябва да започне да се използва за регулярни пътнически превози.

Това е първото трасе за магнитно-левитиращи състави в страната, проектирано и построено от корейски компании. Изграждането му започна през август 2010 г., а проектът възлезе на 260 млрд. вона (250 млн. долара). То ще бъде обслужвано от четири влака Maglev, разработени и произведени от компанията Hyundai Rotem. Те вече са сертифицирани за превоз на пътници. Максималната скорост, която се предвижда да развиват, е 110 км/ч.

По същата технология трябва да бъде изградена и бъдещата линия 2 на метрото в петия по големина южнокорейски град Теджън (с 1,6 млн. жители). Планирано е да се открие през 2020 г., да бъде с дължина 36 км, а по маршрута й да се изградят 30 станции. Очаква се пътниците по нея да достигнат 13 000 души дневно.

Hyundai Rotem води преговори за изграждането на трасета за влакове Maglev в Санкт Петербург (Русия) и Джакарта (Индонезия).

Бразилия ще строи нови жп линии с обща дължина 4 676 км

Министерството на транспорта на Бразилия заяви, че планира да построи 6 нови железопътни линии с обща дължина 4 676 км. Вече е обявен конкурс за изготвянето на технико-икономическа обосновка на съответните трасета. Документи за участие в него са подали 20 отделни компании и смесени частни дружества.

От претендентите за спечелване на проектите се очаква да извършат екологична оценка, бюджетен разчет и да определят сроковете за строителство на железните пътища. За осъществяване на проекта разполагат със 180 дни (за 4 от трасетата) и 240 дни (за останалите две).

По-късият срок се отнася за трасетата между щатите Маранян и Парам (линия с дължина 457 км), Гояс и Минаш Жерайс (775 км), Минаш Жерайс (Бело Оризонте) и Байя (845 км) и Сао Пауло - Мато Гросо до Сул (659 км). Останалите два проекта предвиждат жп връзки между щатите Мато Гросо до Сул и Пара (990 км) и Мато Гросо до Сул и Рондония (950 км). За тях на авторските екипи е дадено повече време, тъй като идеята за тези трасета е нова и се налагат повече проучвания.

След като кандидатите предадат проектите си, комисия от представители на министерството на транспорта, бразилската транспортна агенция (ANTT), железопътната строителна корпорация Valec и логистичното дружество EPL ще извършат подбор на най-добрите от тях. На такава база предстои да бъдат обявени конкурси за изграждане на всяка от планираните жп комуникации.

Модернизират мотриси на берлинското метро

Транспортното дружество на Берлин (BVG) е започнало да модернизира моторвагонните състави от серия F76, които са едни от по-старите, използвани в градското метро. На обновяване ще бъдат подложени общо 39 двувагонни мотриси от този тип. Това ще позволи експлоатацията им да бъде удължена с още 20 години.

Модернизацията е предприета, тъй като излиза със 70 на сто по-евтино отколкото закупуването на нов подвижен състав. От компанията обявяват, че стойността на нова мотриса от аналогичен тип възлиза на 1,1 – 1,3 млн. евро. Цена, която в момента е малко солена за компанията BVG заради натрупани дългове от 800 млн. евро.

Дейностите по осъвременяване на мотрисите се извършват от фирмата Vossloh Kiepe, която работи съвместно с наетото за подизпълнител дружество IFETC. Последното е дъщерно на лайпцигското транспортно предприятие (LVB). Служителите на Vossloh Kiepe извършват всички дейности, свързани с електрическите системи, а тези на IFETC отговарят за механичните части.

Първата модернизирана мотриса F76 вече е предадена на берлинския метрополитен. Планирано е цялата програма да бъде завършена до февруари 2017 г.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

60 ГОДИНИ ДУНАВ МОСТ...

От стр. 1

дълги предварителни преговори между България и Румъния за целесъобразността и местоположението му, твърдят съвременниците. Чак когато СССР се намесва по-настойчиво политически, строителството стартира. Любопитното е, че то се извършва в изключително кратки срокове, като продължава само две години и три месеца – между началото на 1952 г. и м.март на 1954 г.

В оценките си специалистите са единни - мостът при Русе - Гюргево наистина е едно от най-големите съоръжения в долното течение на Дунава: дължината му е 2 224 м., а междинните опори са 38. Има 4 отвора дълги 160 метра, 8 отвора с дължина 80 метра и 24 отвора с дължина 34,5 метра. 86 метра е подвижната част в средата, която осигурява преминаването на големи плавателни съдове. Разгънатата площ на стоманените конструкции е почти 200 хил. кв. метра, а разгънатата площ на бетоновите повърхности – над 10 хил. кв. метра.

Използвани са няколко нови технологии, които са допринесли за постигане на качество и съкращаване на времето за основните строителни работи: щитов кофраж за многократна употреба, монтиране на конструкции без междинно подпиране, сглобяеми стоманобетонови плочи под железопътната и пътната част в зоната на виадуктите, набиване на пилоти чрез предварително разливане на земните пластове с вода под налягане. Един от най-отговорните моменти при строителството на моста е било транспортирането и монтажа на двуетажните стоманени ферми за отворите с дължина 160 метра, поставени чрез потапяне на носещите монтажни съдове. Това е операция, която е изисквала повече от ювелирна точност, отбелязват авторите.

Управляващ орган по време на строителството е „Смесено Главно управление Дунав мост", а целият ръководен технически персонал е с изключително висока квалификация.

В юбилейната книга не се премълчава фактът, че строителството е съпроводено с много трудности, в това число и от природно естество. Двете зими са най-тежките за целия XX век и са запомнени с твърде ниски температури (до – 25°C), двукратно замръзване на реката и много силен ледоход. Необичайно високо е и нивото на Дунава през есента и зимата на 1952 г. – 1953 г.

Независимо от всички перипетии, след 1952 г. Дунав мост става нещо като „център на кристализация" за икономиката ни, твърдят авторите. Паралелно се постига качествено ново ниво на транспортното строителство у нас, което се изразява в създаването на цяла школа за строителни кадри със значим принос в тогавашното икономическо развитието на страната. Около съоръжението израстват много важни обекти на железопътната, пътната и сградната инфраструктура. Слага се и край на сезонността в строителството.

„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ" ЕООД
ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ГОРНА ОРЯХОВИЦА

О Б Я В Я В А

че разполага със свободни жилища за настаняване на работници и служители на „БДЖ -Товарни превози" ЕООД, „Холдинг БДЖ" ЕАД и „БДЖ –Пътнически превози" ЕООД

Жилищата са с адрес в гр. Русе:

№ по ред	Местонахождение	жилищна площ /кв.м./	брой и вид на помещенията
1	2	3	4
1	ул. „Искър" №73, ап.3	39,27	стая, кухня и коридор
2	ул. „Искър" № 81, ап.3	39,78	стая, кухня и коридор
3	ул. „Искър" № 83, ап.1	32,90	стая, кухня и коридор
4	ул. „Искър" № 81, ап.6	39,78	стая, кухня и коридор
5	ул. „Искър" № 87, ап.2	27,56	стая, кухня и коридор
6	ул. „Тракция" №14, бл.2, ап.3	46,63	стая, кухня, санитарен възел и коридор
7	ул. „Тракция" №14, бл.2, ап.7	30,99	стая, кухня, санитарен възел и коридор
8	ул. „Тракция" №17, бл.5, ап.6	32,93	стая, кухня, санитарен възел и коридор

Необходими документи, които кандидатите трябва да представят:

1. Молба за настаняване под наем, адресирана до Директора на ПТП Горна Оряховица;

2. Декларация от кандидата и членовете на семейството му, че не притежават в същото населено място жилище или вила, годни за постоянно обитаване, и не са прехвърляли жилищен имот или вила, годни за постоянно обитаване, през последните 5 години преди подаването на молбата за настаняване на други лица, освен на държавата или на община и в случаите на прекратяване на съсобственост;

3. Служебна бележка за трудовия стаж на кандидата в системата на дружествата;

4. Документи, удостоверяващи, че кандидатът за настаняване и членовете на семейството му не притежават в същото населено място жилище или вила, които постоянно могат да се обитават - Удостоверение от данъчната служба по постоянно местоживеене за декларирани имоти на кандидата и на членовете на семейството му;

5. Служебна справка, че кандидатът се намира в трудово правоотношение с "Холдинг БДЖ" ЕАД, "БДЖ - Товарни превози" ЕООД или "БДЖ - Пътнически превози" ЕООД,

6. Удостоверение от Службата по вписванията към Агенция по вписванията по постоянно местоживеене на кандидата и членовете на семейството му, че не са прехвърляли жилищен имот или вила, годни за постоянно обитаване, на други лица освен на държавата или на община и в случаите на прекратяване на съсобственост през последните 5 години преди подаването на молбата за настаняване.

При необходимост може да се изискат и други относими документи, съобразно конкретната фактическа обстановка.

Горепосочените документи се представят в срок от един месец от публикуването на обявата в деловодството на „БДЖ -Товарни превози" ЕООД ПТП Горна Оряховица , гр. Горна Оряховица - 5120, ул. „Цар Освободител" № 97.

За допълнителна информация: Иван Иванов – експерт „НИ и РС", ПТП ГО. тел. 0887219318

инж. Орлин Рангелов
Директор – ПТП Г.Оряховица

КОНКУРСИ

ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ И СЪВРЕМЕННАТА МОБИЛНОСТ

Отново напомняме, че фотоконкурсът на тема „Железници и съвременна мобилност", приключва на 15 октомври 2014 г. Това е и крайният срок, до когато трябва да бъдат изпратени всички направени снимки.

В състезанието за най-оригинална фотография имат възможност да се включат всички клиенти на „Холдинг БДЖ" ЕАД, както и любители на железопътния транспорт, които проявяват интерес към темата. Желаещите да участват в конкурса могат да изпращат своите фотографии на официалната електронна поща на „Холдинг БДЖ" ЕАД (bdz@bdz.bg) или директно на официалната интернет страница на CER (http://www.cer.be/forms/2nd-european-railway-photography-contest), придружени със следната допълнителна информация: лични данни на участника (три имена, години, местожителство), телефонен номер и адрес на електронна поща за контакт. На всяка от снимките задължително се посочва дата и мястото на заснемането й.

Отличените фотографии на печелившите участници ще бъдат публикувани на официалната интернет страница на CER (http://www.cer.be/), като най-добрите ще получат и парични награди. Наградени ще бъдат дванадесет снимки, които ще се публикуват и в календара на Общността на европейските железопътни и инфраструктурни компании за 2015 г. с имената на авторите им и държавите, от които са.

Участниците в конкурса ще се съобразяват със следните условия:

• Приемат се до пет фотографии, направени само в държавите-членки на Европейския съюз, както и в Албания, Босна и Херцеговина, Грузия, Македония, Молдова, Черна гора, Норвегия, Сърбия, Швейцария и Турция;

• Снимките трябва да са с висока резолюция (с широчина поне 1600 пиксела), като се препоръчва хоризонтален jpeg формат;

• Допуснатите снимки не могат да изобразяват конкретно разпознаваеми влакове и търговски компании, както и да отразяват опасно поведение, като например пешеходци по железопътни релси;

• Необходимо изискване е участниците да притежават всички права върху изпращаните творби и гаранции, че те са техни оригинални произведения и не нарушават ничие авторско право;

• За снимка, на която присъства разпознаваемо човешко лице, се изисква специално писмено съгласие на заснетия. Получаването на разрешението е задължение на участника в конкурса и се представя в случай, че снимката бъде наградена.

Припомняме, че CER е създадена през 1988 г. и представлява интересите на членовете си пред Европейския парламент, ЕК и Съвета на министрите на ЕС, както и пред други институции, формиращи европейската политика за железопътния транспорт. Една от основните цели на организацията е развитие на европейския жп транспорт като един от най-сигурните и екологични.

В момента в CER членуват над 80 компании-оператори и инфраструктурни управители от страните-членки на ЕС. „Холдинг БДЖ" ЕАД е пълноправен член на CER и активно участва в дейността му.

РЪКОВОДСТВОТО НА „ХОЛДИНГ БДЖ" ЕАД

КАНИ

деца на служители да участват в още един международен конкурс за детска рисунка, организиран от CER (Общност на европейските железници).

Темата на конкурса е:

„Влакове, играчки и коледни подаръци".

В състезанието за най-хубава рисунка ще имат възможност да се включат деца до 12-годишна възраст.

Желаещите да участват в конкурса, могат да изпращат сканирани рисунки на електронната поща на „Холдинг БДЖ" ЕАД – bdz@bdz.bg или директно на електронната поща на CER – contact@cer.be

Изпратените сканирани рисунки трябва да са придружени със следните данни:

- име, фамилия и рождена дата на детето;

- име на майката или бащата/член от семейството – служител на БДЖ;

- адрес (вкл. пощенски код, населено място);

- еектронен адрес.

Крайният срок за изпращане на творбите е 17 октомври 2014 г.

Рисунките на всички участници ще бъдат публикувани на сайта на CER (http://www.cer.be/), а първите трима в съревнованието ще получат награди.

Класираната рисунка на първо място ще бъде коледната картичка на CER за 2014 година.

ОТ РЕЛСИТЕ КЪМ АСФАЛТА...

Двата държавни пътнически жп превозвача на Полша - PKP Intercity и Przewozy Regionalne – са загубили по 3 млн. пътници само за 7 месеца през тази година. В опита да се справят с кризисната ситуация компаниите започват все по-активно да оперират с автобуси. Парадоксалното е, че на този етап автобусните им превози – обяснени като временна мярка - се оказват по-доходни отколкото железопътните. Докога обаче ще продължава това неестествено положение? И дали няма да се превърне в ново статукво?!

Железопътните компании PKP Intercity и Przewozy Regionalne, които си поделят междуградските и крайградските превози в Полша, изненадващо слязоха от релсите и стъпиха върху автомобилните пътни платна. Вместо по железните пътища, те вече транспортират значителна част своите клиенти по автомагистралите. Така, съвсем очаквано, предизвикаха шок и ужас сред местните автобусни оператори. Ръководствата на последните започнаха да се главоблъскат дали ще могат да продължат дейността си занапред при наличието на такава мощна конкуренция. От автотранспортния бранш съвсем открито обявиха опасенията си, че тази уж временна мярка на пътническите железници може да се превърне в постоянна.

Автобусната „иновация" на PKP Intercity започна през септември. Оттогава междуградският държавен жп оператор организира изпълнението на 52 пътувания всеки ден. Част от автобусите бяха брандирани с неговото лого, а на други - поставени табелки с информация, че това е рейс на железницата. От компанията обявиха, че използват автобусния транспорт по маршрути, по които се провежда модернизация на железопътните линии или в райони с временно прекъснати жп комуникации. Ала само това ли стои в основата на необичайната мярка?

На практика, през последните години полските железници се опитват да адаптират част от своята жп мрежа и инфраструктура за високоскоростно движение. Целта е някои от линиите да станат подходящи за използване от високоскоростните влакове New Pendolino (EIC Premium), които предстои да се влеят в жп парка на PKP Intercity. Съставите от този тип (20 на брой) вече са купени и по план се предвижда да осъществят първото си редовно пътуване в страната през декември т. г. Ръководството на жп компанията се надява тези изключително модерни и бързи влакове да върнат пътниците отново на релсите. Дали това ще стане, предстои да разберем тепърва, а дотогава компанията се опитва да минимизира загубите си с автобусните превози.

Първоначално автобуси, брандирани с логото и цветовете на PKP Intercity, започнаха да се движат между Лодз (третия по големина полски град) и Варшава по безплатната автомагистрала А2. Оказа се, че те пътуват два пъти по-бързо, отколкото досегашните влакове, обслужвали маршрута, а експлоатацията им излиза значително по-евтино, отколкото жп движението. Последното се обяснява с факта, че разходите за шосейната инфраструктура са много по-малки в сравнение с тези за железопътната. Това също прави автобусните превози много по-доходна дейност за превозвача, което провокира PKP Intercity да я доразвие. Освен по маршрута Лодз - Варшава, компанията пусна 4 рейса да пътуват ежедневно и по линията Краков - Закопане. Жп превозите по нея в момента са преустановени заради строителни дейности по намиращата се в района хидро-електроцентрала Swinna Poreba. Автобуси бяха пуснати също между Олщин и Дзялдово. Истинският бум обаче се очаква след 12 октомври, когато е планирано затварянето и на дългото жп трасе Варшава - Бялисток. За да не изтърве клиентите си, и този маршрут ще бъде обслужван от автомобили на монополиста.

Тези инициативи предизвикаха разгарянето на истинска война за пътниците. Polski Bus - най-големият автобусен превозвач в Полша, не прие просто да наблюдава как PKP Intercity превзема сегмента му и контраатакува. От ръководството му обвиниха държавната железница в нечестна конкуренция. Оттам заявиха, че ако автобусите на PKP Intercity и Przewozy Regionalne се използват за превозване на пасажери, само когато линиите се ремонтират, това би било нещо нормално. На практика обаче железопътните дружества вече са открили автобусни комуникации до едни от най-атрактивните дестинации - туристическите региони Бещади, Казимеж Долни, Йеленя Гура и други.

Атаката на Polski Bus неслучайно е насочена и към компанията за крайградските жп превози Przewozy Regionalne. Поводът за това е, че тя вече две години (значително по-рано от PKP Intercity) развива и паралелен автобусен бизнес. Повече от 40 автобуса, боядисани във фирмените й цветове, се отправят по различни направления всяко денонощие. Благодарение на това, пътуващите от Подкарпатското воеводство за Краков, Катовице и Вроцлав могат да преодолеят маршрута за два часа по-бързо, отколкото с влак.

За първите 7 месеца от годината PKP Intercity и Przewozy Regionalne са превозили с над 6 млн. по-малко пътници

Полските жп оператори в момента печелят повече от автобусните превози, отколкото от железопътните

Първият полски New Pendolino е представен на гарата във Вроцлав през август 2013 г. Впоследствие съставът преминава изпитания по полската жп мрежа

От PKP Intercity значително по-късно започнаха да залагат на автобусните трансфери в такива размери. Случи се, когато стана ясно, че за седемте месеца от тази година, дружеството се е лишило от нови над 3 млн. клиенти.

През първото полугодие и началото на второто на 2014 г. PKP Intercity е превозила 14,74 млн. пасажери. За сравнение през същия период на миналата година транспортираните от компанията пътници са 18,1 млн. души. Това означава, че броят на желаещите да пътуват с влаковете й за година е спаднал с 23 процента. На свой ред жп дружеството Przewozy Regionalne за същия период е изгубило 7,3 на сто от клиентите си или приблизително такъв брой пасажери като междуградския монополист.

Отливът на пътници не е епизодично явление, а зашеметяваща с мащабите си тенденция. Статистиката сочи, че за последните 6 години пътникопотокът на железниците в Полша е намалял драстично. През 2008 г. само от услугите на PKP Intercity са се възползвали 50 млн. човека, докато днес те са над две трети по-малко.

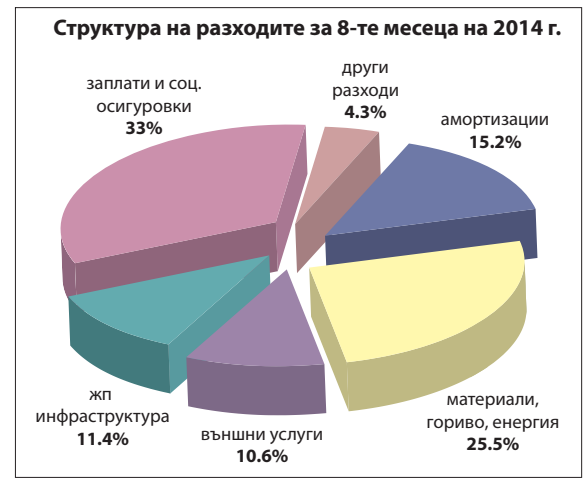
Главната причина е динамичното развитие на качествените автомобилни пътища. След откриването на автомагистралата А2, още една „целувка на смъртта" за PKP Intercity стана пускането в експлоатация на новите участъци от пътните трасета А1 и Е65 до Гданск. Надеждите са, че с влизането в експлоатация на високоскоростните влакове New Pendolino (EIC Premium) полският жп транспорт ще възвърне загубените си пазарни позиции. Доставката на произвежданите от френската компания Alstom 20 състави от този тип трябва да бъде завършена през 2015 г. Възможно е обаче въпросните експреси и да не оправдаят очакванията. Билетите за тях няма да са от най-евтините, тъй като железниците ще трябва да калкулират и високата цена, за която са ги купили (заедно с договора за 17-годишно техническо обслужване, стойността на проекта е 640 млн. евро). Вероятно това ще дистанцира много от пътниците. Така че автобусният бизнес на PKP Intercity и Przewozy Regionalne едва ли ще бъде прекратен.

Ивайло ПАШОВ

ИНФРАСТРУКТУРНИТЕ РЕМОНТИ – ПРОБЛЕМ ЗА ТОВАРНИТЕ ПРЕВОЗИ

От стр. 1

един и седем – осем месеца. По някои участъци например, като Пирдоп – Антон, предварително обявения срок дори не е спазен и ремонтът е удължен допълнително. Липсата на инфраструктурен капацитет силно затруднява експлоатационната обстановка, налага чести корекции в разписанията на товарните влакове и увеличава непланираните разходи, коментират експерти в „БДЖ –Товарни превози“ ЕООД. Те обаче няма как да не се направят, защото без тях не могат да се поддържат локомотивите и да се заплаща извънредният труд, положен от персонала. Поради наложителните ремонти, в много от жп участъците, средно с 16 на сто е намалена брутната тежина на товарните влакове с дизелова тяга. Всичко това отново е довело до повече разходи и е понижило ефективността на превозите, обобщават същите специалисти в отдел „Анализи и планиране на финансовите резултати” на товарното дружество. По думите им за осемте месеца на 2014 г., вследствие прекъсванията по железопътната мрежа, са отчетени допълнително над 79 млн. бруто тон километри. В зависимост от



вида на участъка и дали е ползвана дизелова или електрическа тяга, за енергийни ресурси са отчетени 709 298 лева над планираните разходи. Отделно на съответния персонал, работил по обиколните маршрути през 2014 г., са изплатени още 308 865 лева. Така общият размер на допълнителните разходи е достигнал над 1 млн. лева, без в тях да бъдат включени и необходимите средства за текущо поддържане на по-големия брой локомотиви, пуснати в експлоатация.

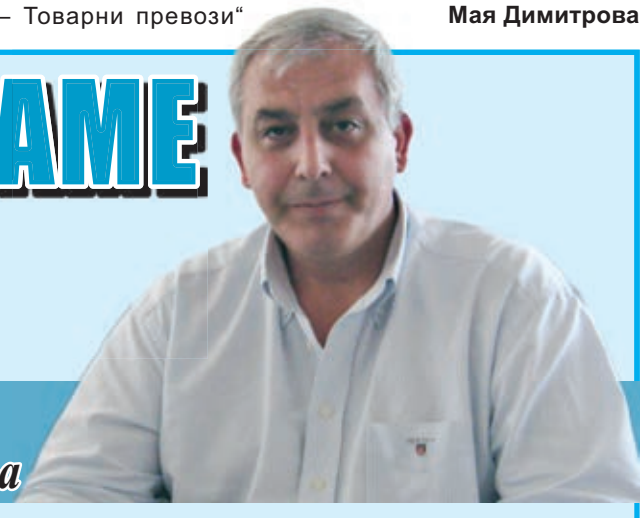
В резултат на прекъсванията около 289 хил. тона товари не са били превозени, а пропуснатите ползи са достигнали около 1,5 млн. лева. Става въпрос за конкретни отсечки, при които клиентите не са приели обходните алтернативни маршрути. Такъв е случаят между гарите Любеново предавателна и Димитровград юг, където в продължение на три месеца, от юни до септември влакове не са се движили. През същия интервал на 2013 г. от там са били транспортирани над 283 хил. тона с повече от 5500 вагона, от които приходите за дружеството са били над 1 млн. лв. Сега, въпреки предложената комплексна преференциална цена на фирмата-товародател за обиколен маршрут, тя значително е намалила подаваните обеми, за което е заплатила едва около 22 хил. лв. Тревожното е, че почти във всички случаи става дума за лоялни товародатели, които поради посочените проблеми са предпочели да потърсят услугите на алтернативния автомобилен транспорт. Още подобни примери могат да бъдат цитирани и след затварянето на отсечките Димитровград север – Хасково и Плачковци – Кръстец – Радунци.

За да запази партньорите си и коректно да изпълни сключените с тях договори ръководството на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД провежда последователна гъвкава ценова и търговска политика. Благодарение на нея преобладаващата част товари, които е трябвало да преминават през затворената жп мрежа, са транспортирани през обходни линии. Обобщените анализи обаче показват, че претърпените загуби и пропуснати ползи са за повече от 2,5 млн. лева.

Една характерна подробност от началото на годината, в сравнение с 2013 г., е и спадът на товарите в международните съобщения. Въпреки че при износа и вноса се наблюдава увеличение, съответно с 19,8 процента и 8,4 процента, те не са в състояние да компенсират значително свилия се с около 45,8 процента транзит. Наблюдава се и намаляване на контейнерните и конвенционални композиции, преминаващи през страната ни между Турция, Унгария и Австрия. Това, според експертите в дружеството, отново е в резултат на зачестилите прекъсвания на движението по националната жп инфраструктура, чрез което се увеличават времето за пътуване и се влошава качеството на услугата.

Мая Димитрова

ИДЕЯТА Е ДА АКТИВИЗИРАМЕ РАБОТНИЧЕСКИЯ СПОРТ



Обобщава Петър Бунев, председателят на СЖБ, след приключването на тазгодишната железничарска спартакиада

- Г-н Бунев, тази година за пръв път в железниците спартакиадата се проведе съвместно с Българската работническа федерация „Спорт и здраве“. Каква беше ролята на синдикатите в подготовката ѝ?

- Това е организация в структурата на КНСБ, която организира спартакиади, както и други спортни изяви на различни отрасли. Има голям опит, дори участваше в подготовката на Световните работнически игри, които се проведоха в България. Затова решихме да работим с нея, за да повдигнем нивото. През юли изпратихме писма – покани до всички работодатели в сектора на железопътния транспорт. Целта беше съвместно да организираме различните спортни изяви и ако е възможно да увеличим дисциплините, в които нашите хора се състезават.

- Кога е създадена федерацията?

- Веднага след демократичните промени у нас, през 1992 – 1993 г. Смятам, че тя има определен положителен принос за по-професионалното провеждане на тазгодишната железничарска спартакиада. Организацията на всички срещи бе на значително по-високо ниво и личеше, че е направена от хора, които са участвали в много по-големи спортни събития отколкото е нашето. В курорта „Свети Константин и Елена“ бяха осигурени и съдиите, и лекарските екипи, и линейките. Всичко бе предвидено, в случай на внезапно възникнал проблем, който е напълно възможно да се появи при едно спортно състезание.

Тъй като за пръв път работим съвместно, в последния момент се появиха някои детайли, за които се наложиха дребни компромиси, свързани с регламента. Например заявките за участие, които не бяха подадени в определения срок на организаторите, за да се изготви навреме програмата за участие. Тя окончателно бе завършена в нощта преди старта, защото хората и след пристигането си продължаваха да заявяват кой в какъв вид спорт ще участва. Оттук нататък обаче, ако продължим сътрудничеството си с федерацията подобни пропуски няма да бъдат допускани. И още – тази година не се проведоха регионални състезания, на които да се излъчат победители. В бъдеще идеята е те да предшестват, а на финала най-добрите в тях да се срещнат на национално ниво.

- Възнамерявате ли на регионално равнище да търсите съдействието на Българската работническа федерация?

- Все още е рано да се каже. На местно ниво може сами да направим организация, за да съставим отборите, които ще участват на национално ниво в шестте – седемте вида спорт, застъпени в спартакиадата. Но, за да се постигне равнопоставеност, държим да има представители на всички дружества. Защото, ако от едното дойде само един отбор, а от другото два, естествено е предимството да натежи на страната на по-широкото представителство. През следващата година ще подобрим регламента точно в тази насока. Така ще се знае например, че пътническото или товарното дружество на БДЖ ще изпрати по един или по два мъжки и по толкова женски отбори. Всъщност основният замисъл е да активизираме работническия спорт и да привлечем повече железничари да спортуват.

- Но нали и преди са били организирани различни спортни изяви и спартакиади?

- Националните прекъсват някъде около 1997 г. Сега се опитваме да възродим тази хубава традиция не само в национален мащаб, но и по места. Ако повече хора се запалят активно да спортуват и то не само преди спартакиада, а редовно, през цялата година, резултатите ще са далеч по-добри. Не става дума само за престиж, но и за повишаване на индивидуалния здравословен статус на всеки човек поотделно. Освен това постоянните тренировки подобряват спортната квалификация, изграждат положителни качества, свързани с екипността.

- Съществуват ли необходимите условия по места, за да се постигне това, към което казвате, че се стремите?

- Ако трябва да бъда откровен те са доста скромни. Но мисля, че при толкова собствени терени, с които железницата разполага и с малко средства, но с голямо желание и мобилизация от наша страна като синдикати, спортните площадки могат да се възстановят. На този етап това продължава да звучи като пожелание. Трябва обаче да се търсят възможности като преди всичко се ангажират местните ръководители. Убеден съм, че никой от тях няма да откаже съдействие.

- Как оценявате, г-н Бунев, приключилата спартакиада в сравнение с предишните?

- Не мога да ги коментирам, защото не съм участвал в подготовката им. Но твърдя, че за сега сме направили първата крачка. Ако има воля и желание в ръководствата на БДЖ и НКЖИ ще може да възродим добрата традиция и значително да разширим параметъра на спортуващите железничари.

ДОБРАТА СТОЙКА НА ТЯЛОТО

ПРАВИ И ДЕНЯ ДОБЪР

Колкото и необичайно да ви се струва, един от начините да повдигнете самочувствието си, да повишите своята мотивация и да намалите стреса е да поддържате стойката си изправена. Да, точно както родителите ви съветват цял живот! Това напомняне определено се оказва съвсем на място, тъй като ползите от правилната постановка на тялото засягат не само това как изглеждате в огледалото. По-долу посочваме няколко важни причини, които да ви мотивират да изправяте гръба си и да внимавате за позата, която заемате, когато се занимавате с каквото и да било.

ДОБРАТА СТОЙКА ПОВИШАВА САМОЧУВСТВИЕТО

Когато стане въпрос за самооценка, ние обикновено си поставяме неправомерно ниска такава, което рефлектира негативно върху всяко наше следващо действие. Проучвания доказват, че когато тялото ни заеме правилна стойка, самочувствието ни се покачва и отдаваме нужното внимание на ценните си качества и предимства. Изправеният гръб е ключът към отличното ни представяне на презентации или дори романтични срещи.

ИЗПЪНАТИЯТ ГРЪБ ПОДПОМАГА ПРИЛИВА НА ЕНЕРГИЯ

Всички ние често ставаме жертви на типичното следобедно отпускане, но преди да посегнете към третата чаша с кафе – замислете се и проверете каква поза сте заели. Ако отделите малко време за разтягане на тялото и нагласяне на стойката, със сигурност ще се почувствате заредени с нужната енергия. Британски проучвания доказват, че изправеният ни гръб възвръща изгубената ни сила и спомага да преодолеем депресивните настроения.

ПРАВИЛНАТА ПОСТАНОВКА НАМАЛЯВА НЕНУЖНИЯ СТРЕС

Изпънатото ни и бодро тяло е отличен помощник, когато сме притиснати от крайни срокове или задачи за изпълнение. Когато седим, изпънати като струна, сме много по-продуктивни, концентрирани и успяваме да надмогнем негативните емоции, свързани с работата. Тази правилна поза също спомага за забележимото покачване на настроението ни и по-бързото справяне със стреса, който вече не може да наруши акуратното изпълнение на нашите задължения.

ИЗПЪНАТИЯТ ГРЪБ НИ ПОМАГА ДА ПРЕОДОЛЕЕМ СТРАХА

Различни изследвания показват, че когато сме отпуснати и прегърбени, сме податливи на уплаха от различни предстоящи събития, които имат значение за нас в служебен или личен план. Следващият път, когато ви очаква важно интервю за работа или пък представяне на проект – изправете раменете и изпънете гърба си, това със сигурност ще заличи каквито и да било тревоги и ще доведе до отлично справяне на даденото предизвикателство.

ДОБРАТА СТОЙКА НИ ПРАВИ ДОСТАТЪЧНО ПРОДУКТИВНИ

За да се заредим с енергия, вършейки възложените ни задачи, е достатъчно да отделим малко време за да се разтегнем, да коригираме положението на своя гръбнак и позата, която сме заели. Изправеният гръб помага на тялото ни да се опъне и изпраща сигнали на мозъка, че сме в състояние за работа, което от своя страна повишава нивото на тестостерон и води до увеличаване на продуктивността. Учени доказват, че промяната в нивата на тестостерона в нашия организъм, когато коригираме стойката си, е равна на тази, когато спечелим оспорвана игра.

ПРАВИЛНАТА ПОЗИЦИЯ НА ТЯЛОТО ОПТИМИЗИРА ДИШАНЕТО

Когато сме отпуснати и прегърбени, спираме нужния приток на въздух за организма. Седейки изправени, увеличаваме приема на кислород с цели 30 процента, според друго британско проучване. Правилната стойка разтваря гръдния ни кош и позволява на повече кислород да навлезе в тялото и мозъка ни, което пък допринася за споменатия по-горе прилив на енергия. Освен това, по-голямото количество въздух е еквивалентно на по-добро дишане, което е естественият способ на тялото ни да се поддържа спокойно, освобождавайки ни от всякакъв ненужен стрес.

КАПЕРСИТЕ – НЕОБИЧАЕН ДЕЛИКАТЕС ОТ СРЕДИЗЕМНОМОРИЕТО

Малките зелени топчици създават заблудата, че са плодове, а всъщност са недоразвитите пъпки на бодливия храст каперсник. Растението е широко разпространено из Средиземноморието и Близкия Изток, а също се култивира усилено и в Северна Америка. Каперсникът е изключително издръжливо растение, което може да вирее върху гол камък и да понася соления морски бриз и уморителната жега. Любопитен факт е, че то може да се види на прословутата Стена на плача в Йерусалим, където корените му са плъзнали из пукнатините.

Най-често цветните пъпки се консумират пресни, но из хранителните магазини се срещат и мариновани. Имат вретеновидна форма, достигат до един сантиметър на дължина, изпълнени са със семена, а вкусът им е плътен и наситен, даже леко лютив. Високата им цена се обяснява с трудоемкото събиране на пъпките. Най-високо оценени са дребните каперси, отглеждани из Южна Франция и гръцкия остров Санторини. След като бъдат обрани, цветовете на каперсника се мариноват за близо три месеца в оцет, вино и саламура, като така придобиват тъмнозеления си цвят, лимонов вкус и плътна консистенция. Именно тази обработка ги прави изключително свежа добавка за салати, туршии, сосове, паста и различни видове меса и риба. Любопитен факт е, че маринованите семена от цветето латинка са отличен заместител на деликатесните зелени пъпчици и затова в Западна Европа и САЩ често са наричани „каперсите на бедните“.

Освен че имат изискан вкус, каперсите са богати на йод, витамин С, фибри, ненаситени мазнини и органични киселини. Ако те не бъдат подложени на топлинна обработка, всички полезни вещества в тях се запазват в оптимално количество. Отварата от цветовете на каперсника помага за бързо заздравяване на рани, при зъбобол и за укрепване на сърцето и щитовидната жлеза. Отварата от корените на растението пък е отлично обезболяващо средство. Маслото от семената на каперсите се използва за масаж. Важно е да се спомене, че цветните пъпки не се препоръчват за хора с жлъчни, бъбречни и чернодробни заболявания.

САЛАТА ТАРТАР ОТ СЬОМГА С КАПЕРСИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:
100гр. филе от сьомга;
1 ч.л. майонеза;
1 ч.л. каперси;
1 ч.л. лимонов сок;
2 стръка копър;
сол и черен пипер на вкус.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:
Прясното филе от сьомга се нарязва на едри кубчета и заедно с копъра, майонезата, отцедените от маринатата каперси, прясно изцедения лимонов сок и подправките се поставя в чопър. Всичко се смила на бавни обороти и за кратко, докато стане на ситни парченца. Тартарът от сьомга се разбърква и се сервира веднага, поднесен с препечени филийки пълнозърнест хляб.

КАПОНАТА С ПАТЛАДЖАН И КАПЕРСИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:
2 средно големи тиквички;
1 средно голям патладжан;
1 голям домат;
1 ч.л. каперси;
2 с.л. маслини;
1/2 глава лук;
3 скилидки чесън;
риган, мащерка, сол и черен пипер на вкус.

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:
Ситно нарязаните лук и чесън се задушават в малко зехтин. Добавят се нарязаните на кубчета тиквички и патладжан. Разбърква се добре. Прибавят се нарязания на кубчета домат, каперсите и маслините, почистени от костилките и нарязани на четвъртинки. Добавят се подправките и ястието се разбърква от време на време. Когато зеленчуците омекнат напълно, се сваля от огъня.

ОБИЧАЙ СЕБЕ СИ

така, както обичаш най-добрия си приятел

Повечето от нас са много силни в ролята на „най-добрия приятел“. Даваме кураж, подкрепяме, приемаме, насърчаваме и изобщо оказваме благотворно влияние върху онези, за които ни е истински грижа. Подобно поведение към близките ни приятели е съвсем естествено и ние го практикуваме без усилие. Защо тогава се оказва толкова трудно да бъдем такива и в отношенията със самите себе си?

Ако се отнасяме към себе си със същата обич и загриженост, с каквато обграждаме близките си хора, ще живеем по-щастливо и ще бъдем по-здрави. Малките жестове към собственото ни „аз“ могат да повдигнат самочувствието ни и да подобрят качеството на нашия живот.

На първо място, приемайте себе си такива, каквито сте. Малцина сякаш успяват, но пък ако си създадете този добър навик, ще бъдете много по-удовлетворени от живота. Попитайте хората от близкото си обкръжение кои според тях са вашите положителни качества. Възможно е да останете учудени от отговорите им. При всички случаи е добре да се вслушате в казаното и сами да оцените силните си страни. Не забравяйте да върнете жеста и да споделите с приятелите си кои според вас са техните прекрасни черти от характера. Когато приемаме себе си с добронамереност и разбиране, а не се измъчваме с убийствена самокритика, даваме воля на цялата енергия, скрита в нас и неизявена до момента заради преградите, които сами си поставяме.

Насърчавайте самите себе си, когато преследвате определена цел, свързана с вашето здраве. Градивната самоподкрепа ще ви даде сили, докато разрушителното самосъжаление и негативизъм допълнително ще влошат нещата. Записвайте всяко свое постижение по пътя към по-здравословен живот – независимо дали това е по-малкият брой изпушени цигари през деня или първите опити за сутрешна гимнастика. Психолозите твърдят, че когато отбелязваме успехите си върху лист хартия, те добиват още по-голяма значимост и стават сякаш още по-реални.

Бъдете състрадателни към самите себе си и си прощавайте. Стресът, депресията и усещането за малоценност могат да бъдат преодолени ако не сме толкова строги и взискателни към собственото си „аз“. Давайте си време за любими занимания и се научете да си улеснявате живота. Както от състрадателност сте готови да отмените приятел от някоя досадна задача, така бъдете готови да намерите начин да облекчите и бремето на собствените си задължения. Това не означава да станете безотговорни, а просто да потърсите по-ефективен път към изпълнението на даден служебен или житейски ангажимент.

Ходенето пеша помага при артрит

Хората, страдащи от артрит, могат да предотвратят влошаването на своето състояние ако извървяват по 5 км или 6 000 стъпки на ден. Според учени от университета в Бостън, ако колената ви страдат от това коварно заболяване трябва да ползвате педометър, за да измервате колко стъпки правите на ден, подобно на хората с наднормено тегло, които ежедневно следят показанията на кантара.

Артритът на колената е най-разпространения проблем със ставите. Те се подуват, „вдървяват“ и стават твърде болезнени. Това на свой ред затруднява извършването на обичайни дейности като придвижване, обличане, измиване и пр.

В проучването на бостънския университет са взели участие 1 800 мъже и жени на възраст между 50 и 79 години, като част от тях са с потвърден остеоартрит на колената, а други – предразположени към това заболяване. В продължение на една седмица те са отчитали с педометър броят на извървените стъпки на ден и скоростта на движение. Точно след две години, през които участниците в експеримента са поддържали обичайния си двигателен ритъм, те са повторили едноседмичното контролирано отчитане на броя на стъпките на ден. Резултатите показва, че колкото по-затвърден е станал навикът за ежедневно изминаване на няколко километра пеша, толкова по-голямо облекчение е постигнато по отношение на симптомите на артрита.

Движението действа като смазка за ставите. Според проф. Алън Силмън от британската асоциация за изследване на артрита, „разходките са от изключително значение за пациентите с това заболяване. Достатъчно е хората просто да изберат удобни обувки с дебели и меки подметки и да намерят собствения ритъм на вървене. Възрастните пациенти често си мислят, че ходенето пеша ще влоши състоянието им, но в действителност именно обездвижването е най-голямата опасност“.

Ако преценявате, че ползването на бастун облекчава болката в колената при движение, не се колебайте да намерите такъв, който ви дава сигурна опора. След това, просто заключете входната врата и обиколете околните улици, разходете се до близкия парк, посетете някоя квартална галерия или просто се погрижете за градинката пред блока. Движението ще ви донесе прилив на енергия и радост от това, че сте полезни за себе си и можете да си доставите удоволствие.

НАЙ-ДЪЛГИЯТ ВИСЯЩ МОСТ В СВЕТА

Най-дългият висящ пешеходен мост в света се намира близо до град Сочи в Русия. Съоръжението с дължина близо 1 км е разположено над долината Красна поляна и може да поеме тежестта на 30 000 души наведнъж.

Гледките от моста са зашеметяващи, а за най-смелите има и допълнителни атракции. От специална платформа, разположена в един от най-високите сектори на конструкцията, любителите на бънджи скокове могат да полетят близо 200 м надолу в бездната. Тези, които имат нужда от още адреналин, могат да изберат екстремното спускане тип „тролей“ по жица със скорост около 112 км/ч на височина над 150 м над долината.

Собствениците на съоръжението вече успешно са подали неговата кандидатура пред книгата на рекордите „Гинес“ за най-дълъг висящ пешеходен мост на планетата.

ЗАЩО ДУБЛЬОРИТЕ ОСТАВАТ „НЕЗАБЕЛЯЗАНИ“?

В много култови сцени от известни филми участват дубльори, а не познатите ни звезди от киното, но ние като зрители рядко си даваме сметка за това. Според изследователи, успешното заличаване на физическите разлики между актьора и неговия дубльор не е въпрос на снимачна техника, а по-скоро реакция на собствения ни мозък.

Учени от калифорнийския университет доказаха, че тази привидна заблуда на възприятията е всъщност механизъм за оцеляване, тъй като мозъкът ни изпраща сигнали, които да ни дадат усещането за стабилност в един визуално хаотичен свят. Човешкото съзнание е устроено така, че да възприема образите на вече познати хора като някаква постоянна даденост. Именно благодарение на този „механизъм на стабилността“ ние разпознаваме лицата на близките си, например, въпреки че те могат да изглеждат по различен начин в зависимост от осветлението и обстановката. С други думи, веднъж привикнало към даден образ, човешкото око продължава да го възприема като еднакъв в различни ситуации. Тъкмо тази своеобразна „инерция“ на зрителните възприятия е и причината да не забелязваме понякога и кинематографичните гафове, когато в един кадър героят е със зелена риза, например, а в следващия той вече е облечен в сиво поло.

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

„ДЕЛИКАТЕСНИТЕ“ ВЛАКОВЕ

Новият хит сред любителите на железопътните пътешествия са гастрономическите жп турове

Съчетаването на традиционния гастрономически туризъм с романтичните влакови пътешествия не е новост. Железопътните круизи по цял свят не минават без спирки на луксозните влакове в провинциите по маршрута, без гощавки с традиционни местни деликатеси и напитки. Уви, на тези елитни удоволствия могат да се наслаждават малцина. Причината за това е проста – билетът за пълните с екстри, елитни туристически композиции рядко е по джоба на обикновените хора.

Напоследък обаче се наблюдава пропукване на статуквото. Все повече железопътни компании изкушават желаещите да изпитат подобни удоволствия с достъпни ... гастрономически турове. По време на тези пътешествия пасажерите получават възможност не само да се насладят на красивите гледки, но и да опитат вкусотии от областите, през които преминават. Съставите, с които се извършват пътуванията не са толкова лъскави и „многозвездни” както луксозните им „събратя”, но това не притеснява туристите. Тъй като кулинарните екскурзии най-често са еднодневни, комфортът, който композициите предоставят, е повече от достатъчен.

Едни от пионерите в тази иновация са славещите се с вкусната и здравословна кухня и кулинарните си достижения италианци. Вече три години регионалният жп превозвач Trenord, оперираш в северната италианска провинция Ломбардия, предлага незабравими разходки с

Рисунките по стените на вагоните издават кулинарното предназначение на влака

На туристите се поднасят традиционни мезета, сирена, вина и ястия от северните Апенини

Виното се сервира от сертифицирани сомелиери

Желаещите да пътуват с „Влака на вкуса” са много

Влакът има приятен интериор

гастрономическия влак „Treno dei Sapori” („Влак на вкуса”). Този необичаен състав е формиран от дизелов локомотив и два вагона, в които могат да се настанят общо 84 пътници. В първият вагон са разположени лоби бар и ресторант, съответно с 12 и 24 места. Във втория има два салона за хранене, разчетени за по 26 и 22 души. Понякога се използва и трети сервизен вагон.

Композицията пътува 9 месеца в годината - от април до декември включително. През всеки от тях тя извършва по 5 туристически воояжа по част от линията Бреша – Едоло. Пътуването започва от гарата на град Изео, разположен край огромното едноименно ледниково езеро Лаго д‘Изео. Маршрутът минава през долината Вал Камоника, където се намира една от най-големите находки на доисторически скални рисунки (с над 300 000 символи и фигури), датирани от около 8000 години пр.н.е. Линията се вие и през хълмовете на областта Франчиакорта, прочута с лозята и виното си. Крайната гара е в живописния алпийски курорт Едоло.

Удобно настанени покрай масите и бара, пасажерите могат не само да съзерцават красотите на уникалната природа по маршрута, но и да опитат всички традиционни блюда, с които се славят северните Апенини. По време на пътуването им се предлага сезонно меню от характерни за региона кулинарни изкушенияр, в т.ч. студени мезета и сирена, сервирани с първокласни местни вина, разнообразни ястия, десерти и дори местна минерална вода.

Онези, на които не е много удобно да седят край прозорците, имат възможност да се любуват на пейзажите на големи телевизионни екрани, разположени по стените на влака. На тях се изобразява гледката, заснета от видеокамерите, монтирани на покрива на композицията.

За участниците в кулинарния тур се грижат професионален готвач, сервитьори, сертифицирани сомелиери и екскурзоводи. Последните организират кратки екскурзии за пътниците на всяка от спирките по трасето. В тях ги запознават със забележителностите и обичаите на региона, като поставят особен акцент върху гастрономията.

Приключението с „Treno dei Sapori” е достъпно на изключително скромна цена – само срещу 54 евро. За да бъде изживяно обаче се налага ранна резервация, защото туристическите агенции често изкупуват местата за няколко жп круиза напред.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ

Продължава АБОНАМЕНТ 2015

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

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.