



И ТАЗИ ГОДИНА ВТУ „Т. КАБЛЕШКОВ“ СПАЗИ ТРАДИЦИЯТА

Денят на кариерите, който се провежда на 10 октомври 2018 г. по инициатива на Центъра за кариерно развитие във висшето учебно заведение, привлече вниманието на много млади хора, които искаха подробно да се информират за предлаганите им възможности за бъдещо професионално развитие. Още в началото, когато идеята за инициативата стартираше, бе да се дадат възможности за срещи на студентите с фирмите-работодатели. По време, както на този, така и на предишните форуми, те им представят актуална информация за стипендиантските си програми, за свободните стажантски и работни позиции, както и за цялостната дейност на съответната фирма.

В изложението участваха 17 водещи компании, традиционни партньори на ВТУ, от секторите транспорт, спедиция и логистика, строителство, телекомуникации, енергетика. Между тях бяха София Франс Ауто, Астрехо Холдинг ЕАД, Евромаркет Груп АД, Ди Би Карго България ЕООД, „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, НК „Железопътна инфраструктура“, Софарма Трейдинг АД, Гебрюдер Вайс ЕООД, Интерлогистика ЕООД, Джи Пи

Груп АД, ДП „Транспортно строителство и възстановяване“, Виваком, ЧЕЗ България ЕАД, Централна енергоремонтна база ЕАД, Столичен електротранспорт ЕАД, Дирекция „Бюро по труда“ – Изток.

По време на кариерния форум, беше официално открита лабораторията „Горивни уредби на двигатели с вътрешно горене“, към катедра „Транспортна техника“, изградена със съдействието на „София Франс Ауто“, партньор на училището. Фирмата е официален вносител за България на Peugeot и Piaggio Commercial vehicles и официален дилър на пикапите Isuzu.

Лентата бе прерязана от зам. ректора проф. д-р инж.-мат. Петър Колев, доц. д-р инж. Веселин Стоянов, ръководител на катедра „Транспортна техника“ и Огнян Кирилов, мениджър „Бизнес развитие сервисна дейност“ от София Франс Ауто. Доц. д-р инж. Славчо Божков запозна присъстващите със спецификите на апаратурата в лабораторията и изказа своята благодарност както към фирмата дарител, така и към ректорското ръководство на ВТУ за оказаната подкрепа. Той изрази увереност, че новата лаборатория ще допринесе за повишаване интереса и мотивацията на



студентите от специалностите „Автомобилна техника“ и „Двигатели с вътрешно горене“ в процеса на обучението им по дисциплините „Автомобилни горивни уредби“ и „Горивни уредби на двигатели с вътрешно горене“.

В рамките на изложението се проведе и кръгла маса на тема „Образование – бизнес“ – успешно партньорство за качество и конкурентоспособност“, в която участваха представители на работодатели и партньорски организации, преподаватели и студенти, както и академичното ръководство на университета. Модератор на срещата бе Гергана Раковска, председател на Фондация на бизнеса за образованието. Всички участници се обединиха около желанието за тясно сътрудничество между бизнеса и образованието в полза на завършващите висшето учеб-

но заведение. Повдигнаха се важни въпроси за практическата насоченост на образованието и професионалната подготовка на младите специалисти. Коментираха се възможности за откриване на нови, актуални специалности, съобразени със съвременните и все по-бързо променящите изисквания и очаквания на модерната индустрия и технологии. Представителите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД подробно информираха, участващите в кръглата маса студенти, как са структурирани двете дружества „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД. Те разказаха за характера на работата, която биха могли да изпълняват бъдещите специалисти на позициите, предлагани им от стипендиантските и стажантски програми.

На стр. 5



Иновации

В ХОЛАНДИЯ ЩЕ ТЕСТВАТ АВТОНОМЕН ВЛАК



През следващия месец в Холандия ще бъдат проведени изпитания на автоматизиран товарен влак, чийто локомотив е оборудван с датчици за откриване на препятствия по релсите. Те ще се осъществяват по 100-километровото двулинейно жп трасе за карго товари Betuwe. Ако иновационната технология се докаже като надеждна, се предвижда по жп мрежата на страната да бъдат пуснати товарни влакове с автономно управление.

В експеримента ще участва премиерният през роботизация товарен състав BR203 на местния жп оператор Rotterdam Rail Feeding (RRF). Ангажирани в проекта са още държавната компания ProRail, която управлява холандската жп инфраструктура и френския железопътен производител Alstom. Мониторинг ще извършва и Инспекцията по околна среда и транспорт на страната (Human Environment and Transport Inspectorate — ILT).

Изпитанията ще протичат на участък от товарната линия Betuwe. Приоритет в програмата им е да бъде проверена работата на системата за автоматично управление GoA2 (вече 15 години използвана в метрото на Сингапур) на BR203. На нея засега са поверени по-голямата част от функциите на машиниста. Машинистът също ще се намира в локомотива и ще контролира как се справя апаратурата. При необходимост той ще може да се намесва в управлението.

В хода на експериментите предстои да бъдат изследвани различни аспекти от дейността на GoA2. Включително преминаване на влака от участък от линията, оборудван с европейската система за управление на жп движението ETCS ниво 1 към участък с ETCS ниво 2. Ще се следи още съумява ли роботизираната апаратура да регулира интервала на движение на състава и поведението на машинистите. Както и дали монтираните на композицията датчици за откриване на обекти върху релсите изпълняват предназначението си.

Чрез съвместната работа на системите за автоматично управление на влака и за управление на жп трафика (ERTMS) може да се повиши пропускателната способност на жп линиите и да се намалят интервалите между влаковете. Други възможни преимущества от съчетаването на тези технологии са подобряването на точността на жп движението и значителната икономия на енергийни ресурси. Компанията Alstom, заедно с още няколко свои партньори, в момента разработва перспективна система за автоматично управление на жп съставите в рамките на европейския проект Shift2Rail. Идеята е тя да получи широко разпространение в железниците по целия континент.

Транспортните експерти очакват използването на системата GoA2 (и подобни) в Холандия да помогне за

ликвидирането на многото съществуващи „тапи“ по товарната жп мрежа, в резултат от големия трафик. Успешен опит в това направление вече има по линията Thameslink във Великобритания. През март 2018 г. по нея успешно бе тестван роботизиран пътнически влак (управляван от същата система GoA2), който премина през тунел до центъра на Лондон. Като резултат бе взето решение от декември 2019 г. в британската столица да започне редовна експлоатация на цяла серия пътнически състави, снабдени с автоматизирано управление.

В Нидерландия смятат, че технологията може да се окаже много полезна и по жп коридора A2. Товарните влакове, идващи от линията Betuwe, се налага да влизат в Амстердам по мрежа от жп трасета, по които освен тях пътуват и пътнически композиции. Системата за автоматично управление е в състояние да съгласува скоростите на карго и пътническите влакове и да гарантира безопасното им паралелно движение.

Експертите са категорични, че за да могат да оперират надеждно и безопасно роботизираните карго жп състави трябва да притежават устройства за откриване на препятствия по железния път. Ето защо предстоящите изпитания в Холандия, на които се тестват такива датчици, ще бъдат важни за напредъка в това направление.



Инфраструктура

Виетнам ще строи скоростна жп магистрала



Правителството на Виетнам планира да инвестира 58 млрд. долара в построяването на високоскоростна железопътна магистрала, която ще свързва северната с южната част на страната. Линията ще се простира между столицата Ханой и втория по големина виетнамски град Хошимин. Ще е с дължина 1545 км, две релсови платна с ширина 1435 мм и 23 гари по маршрута.

Проектът предвижда строителството да бъде на няколко етапа. Във всеки ще се изграждат определени жп участъци. Всичките трябва да бъдат въведени в експлоатация между 2040 – 2045 г. До завършване на строителните

дейности влаковете ще се движат по вече изградените отсечки със скорост 160 - 200 км/ч. След откриването на целия железен път съставите вече ще могат да пътуват до 350 км/ч.

Високите скорости ще позволят жп трансферът от Ханой до Хошимин да се осъществява три пъти по-бързо отколкото сега. Времето за път ще може да се съкрати от 24 часа в момента на 8 часа. Транспортните експерти смятат, че те ще привлекат значителна част от пътниците по направление. А това ще направи железниците сериозен конкурент на авиокомпаниите, които имат редовни полети между двата града.

Нова сделка

Още влакове за метрото на Доха

Железниците на Катар (Qatar Railways) поръчаха на японския производител на подвижен състав Kinki Sharyo допълнителна серия от 35 тривагонни мотриси за метрото на столицата Доха. Подобно на вече заявените 110 идентични състави, наречени Al Faras, те ще са напълно автоматизирани и могат да оперират без машинист на борда.

Допълнителната серия се заявява с цел да се увеличат превозните възможности на метрополитена на катарската столица по време на Световното първенство по футбол, на което тя ще е домакин през 2022 г. Очаква се по време на Мондиала страната да бъде посетена от около милион фенове на футболния спорт.

Подземната железница на Доха все още се доизгражда. Но довършителните работи по повече от 90 процента от инфраструктурата (линии, 37 метростанции, енергийни и контролни сис-

теми) са финализирани и се очаква да бъде пусната в експлоатация през 2019 г. Транспортната администрация на Доха има мащабни планове и за по-нататъшното разширяване на мрежата. Поръчката на допълнителните мотриси е в унисон с тях.

Qatar Railways подписа договор с компанията Mowasalat, предоставяща таксиметрови услуги в Катар. С него таксиметровия оператор се ангажира да предоставя намаления на пътниците, които вземат такси от метростанциите или до тях. Това ще позволи на местните жители и туристите да използват обществения транспорт дори при неблагоприятни климатични условия. Инициативата не само ще разтовари автомобилните артерии, но и ще помогне да се промени транспортната култура на населението. В момента повечето катарци предпочитат да използват личните си автомобили вместо градския и таксиметровия транспорт.



ГЕРМАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ - ПОВЕЧЕ ИКОНОМИИ И ФОКУС ВЪРХУ МОБИЛНОСТТА

През първото полугодие на 2018 г. печалбата на държавните железници на Германия Deutsche Bahn (DB) спадна със 17,4 процента или до 974 млн. евро. Ръководството им определя като основна причина „свиването“ при товарните превози. Все пак висшите мениджъри на компанията се надяват до края на годината да бъдат достигнати същите резултати като през 2017 г. На този фон железопътният монополист въведе и строги икономии върху разходите, но продължава да инвестира сериозно в развитието на скоростните влакове и инфраструктурата.

Сериозните проблеми на DB през първата половина на 2018 г. бяха свързани с дългия период на лошо време в страната (много снежна зима, зимни и пролетни бури, силни ветрове, наводнения). Както и със серията железничарски стачки във Франция, Холандия и Великобритания. Поради това германските железници се сблъскаха с проблеми при организацията на превозите. Товарооборотът на компанията през периода се съкрати с 6,7 на сто – до 44,5 млрд. тонкилометра в сравнение с 47,8-те млрд. тонкилометра през първото шестмесечие на 2017-та. Обемът на каргото се е редуцира със 7 процента (до 129,4 млн. тона), а доходите на товарния оператор DB Cargo – спаднаха с 1,8 на сто (до 2,11 млрд. евро).

Въпреки, че общият доход на DB през първите 6 месеца на 2018 г. е „скочил“ с 2,3 на сто (до 21,55 млрд. евро), оперативната (EBITDA) и чистата печалба са намалели съответно с 10,5 (до 2,3 млрд. евро) и 27,9 (до 562 млн евро) процента. Същевременно е регистриран ръст от 2,8 процента (до 8,3 млрд евро) в приходите на транспортно-логистичното подразделение на DB – компанията DB Schenker. Постъпленията от пътническите превози по дългите маршрути през първото полугодие на годината също са в пик. При наблюдения за това време 6-процентен ръст на пътническите превози те са със 7,3 процента по-високи (2,18 млрд евро). При регионалните жп комуникации броят на пасажерите е останал почти непроменен. И въпреки изминатите в сегмента 20,6 млрд. километра, там се наблюдава повишаване на приходите само от 1,7 на сто (до 4,3 млрд. евро).

Общите инвестиции на DB през първото шестмесечие на

2018 г. са се увеличили с 2,7 процента (до 4,2 млрд. евро). Това се дължи на увеличаването на разходите за жп инфраструктурата и закупуването на нов подвижен състав. В резултат задлъжнялостта (към финансови институции, партньори и др.) на националния жп превозвач на Федералната република се е увеличила с 5,8 на сто, до рекордните 19,7 млрд. евро. Факт, който предизвиква опасенията за финансовото състояние на холдинга. С цел да се забави ръстът на дълговете до всички подразделения на жп монополиста е спусната директива да се наложи строг контрол върху разходите до следващо разпореждане.

Въпреки тази мярка DB ще продължат досегашните си политики на обновление на подвижния състав и инфраструктурата. Надзорният съвет на германските железници утвърди решението на компанията за закупуване на допълнителни високоскоростни влакове ICE 4 за сумата от 700 млн. евро. 18 седемвагонни експреса от типа са поръчани на Siemens Mobility. Те са предназначени за дъщерния на концерн жп оператор DB Fernverkehr, който изпълнява превозите по дългите маршрути. Електросъставите ще бъдат доставени през 2023 г. Същите ще допълнят вече придобитите за железопътния флот на DB 119 влака-стрели ICE 4 (19 композиции в 7-вагонна и 100 в 12 вагонна конфигурация).

Освен това DB предвиждат да закупят 50 нови пътнически вагона. С по един от тях ще бъдат удължени половината от вече поръчаните 12 вагонни експреси ICE 4. Така вместимостта на всеки състав ще се повиши от 830 до 918 пътнически места, а дължината - до 375 м. Очертава се това да станат най-дългите пътнически композиции на германските



Deutsche Bahn поръча допълнителни експреси ICE 4 за поемане на пътническия поток по дългите жп маршрути

железници. Решението за новите инвестиции в подвижния състав на DB Fernverkehr е съобразено с нарастващия интерес на пътниците към трансферите по дългите жп маршрути в Германия. През 2017 г. по тях са транспортирани над 143 млн. души. От жп монополиста имат идея също да повишат максималната експлоатационна скорост на влаковете-стрели ICE 4 от 250 до 265 км/ч. Специалисти на концерн проучват какви са техническите възможности на жп инфраструктурата за това.

Надзорният съвет на DB дава зелена светлина и за инвестирането на 320 млн. евро в капитално-възстановителен ремонт и обновяване на пионерите в германските скоростни превози - влаковете тип ICE 1 (доставени през 1991 г.) Целта е да се удължи срокът на експлоатацията им до 2030 г. По този начин федералният превозвач увеличава и оперативните резерви на своя флот. Съставите ще получат нова тапицерия на седалките, килими, модерна информационна система за пътниците и подобрена технология за задвижване.

Други 825 млн. евро железниците на Федералната република ще дадат за реконструкцията на високоскоростни линии. Дъщерното на концерн дружество DB Netz, което поддържа германската жп мрежа, възнамерява на няколко етапа да извърши модернизация на първите две скоростни жп магистрали в Германия: Хановър – Вюрцбург и Манхайм – Штутгарт. Те са въведени в експлоатация преди 27 години (1991 г.). Реконструкцията на първата е планирано да започне още догодина, а на втората – през 2020 г. При изпълнение на планираните дейности, влаковете, преминаващи по тях, ще бъдат пренасочвани по обходни маршрути.

По трасето Хановър – Вюрцбург предстои да се положат 532 км нови релси, 224 жп стрелки, 800 000 траверса и да се насипят 500 000 тона баласт. Строителните дейности се



Германските железници искат да повишат максималната експлоатационна скорост на най-модерните си влакове-стрели до 265 км/ч.



Предстои обновяване на първите две скоростни жп магистрали в Германия

оценяват за 640 млн. евро. По коридора Манхайм – Штутгарт е предвидено да се обновят 190 км железни пътища и 54 стрелки, да се насипе 200 000 тона баласт и положат 315 000 бетонни траверси. Всичко това ще струва 185 млн. евро.

Преди няколко седмици стана ясно каква ще е посоката на развитие на железниците в Германия. На изложение-то InnoTrans 2018 в Берлин министърът на транспорта и цифровата инфраструктура Андреас Шойер презентира стратегическия план за развитие на жп отрасъла до 2030 г. Стана ясно, че фокусът му е насочен върху мултимодалността, иновациите и дигитализацията на релсовия транспорт.

За подобряване на мобилността на населението немското транспортно ведом-

ство е създадо програма за финансиране на съответните одобрени проекти в това направление. В него попадат и цял куп иновационни предложения. Цифровизацията ще се развива благодарение на новите софтуерни приложения на Deutsche Bahn, най-популярното от които е за навигация при мултимодалните превози.

Независимо от колебанията в приходите и обемите на превозите на федералния жп транспорт се очертава светло бъдеще. Министър Шойер посочва, че автомобилният транспорт в страната отстъпва все повече територии на железопътния. „В момента те се съревновават за привличане на потенциалните пътници. И автобраншът губи позиции“ – отбелязва държавникът.

Ивайло ПАШОВ



DB отбелязва спад при товарните превози и намалени печалби от тях

ПРЕЛЕЗИТЕ – НЕВРАЛГИЧНИТЕ

Могат ли шофьорите да бъдат толерантни?

Точен отговор на въпроса за настоящата и бъдеща толерантност на шофьорите все по-трудно може да се даде. Особено, когато той засяга едни от най-невралгичните точки по железопътната мрежа у нас – жп прелезите. Дори в годишния доклад за състоянието на безопасността през 2017 г., публикуван през септември т. г. на сайта на Националния орган по безопасност – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“, се разглеждат като „критични места“. Докладът акцентира върху няколко рискови категории, свързани с темата. Те включват „пътници“, „служители или подизпълнители“, „ползватели на железопътните прелези“, „нарушители“, „превоз на опасни товари“ и др. И докато при всички останали категории пострадали няма или са единични случаи, то при прелезите са регистрирани 11 значителни произшествия с осем души тежко ранени и пет загинали. Обезпокоителното е, че при всички случаи става дума за шофьори, които не са се съобразили с сигнализация-

та, с цялата пътна обстановка и са пресичали при спуснати бариери.

В доклада е отбелязано, че произшествията на прелези в разглежданата година са общо 23. През 2016 г. те са били 18, от които 5 са „значителни“, през 2015 г. – 20, от които 6 са „значителни“, а през 2014 са 21 с 11 „значителни“ произшествия. Изводът е, че „основната причина за тяхното възникване е нарушаване на правилата за безопасност от водачите на пътни превозни средства и незачитане на сигналите, забраняващи преминаването през прелеза, поради приближаващ влак“. Най-тревожното обаче е тенденцията, която не е за ограничаване, а за разрастване на явлението. Тя продължава и в момента, независимо от предприеманите технически подобрения и конкретните мерки, които непрекъснато се вземат за обезопасяване на жп прелезите. Инцидентите от този род са изключително травмиращи и за локомотивните машинисти, които нямат вина

за проявеното безразсъдство на останалите участници в движението.

„Основната цел при изпълнението на инвестиционната програма на НК „Железопътна инфраструктура“ при съоръжаването на прелезите с всички необходими съвременни технически средства е намаляването

на смъртните случаи и тежките наранявания по железопътните прелези – се казва още в годишния доклад на ИАЖА. – Осъществяваната от компанията финансова стратегия в тази насока се базира, както на средствата, осигурявани от националния бюджет на България, така и от европейските фондове – Оперативна програма „Транспорт“ 2007 г. – 2013 г. и ОП „Транспорт и транспортна

инфраструктура“ 2014 г. – 2020 г. Националната компания полага усилия да намали инцидентите на жп прелезите в страната, интензивно подменя прелезни устройства и изгражда еластични настилки, които осигуряват безпрепятствено и комфортно преминаване на моторните превозни средства.“

Само през 2017 г. за рехабилитация и текущо поддържане на железопътни прелези и съо-



ТРЕТА СРЕЩА НА МИНИСТРИТЕ ПО ТРАНСПОРТ ОТ ИНИЦИАТИВАТА 16+1

Заместник-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев участва в Третата среща на министрите по транспорт на страните от Централна и Източна Европа и Китай. Събитието, което се проведе между 16 и 17 октомври в Белград, бе открито

от президента на Сърбия Александър Вучич и вицепремиера и министър на строителството, транспорта и инфраструктурата Зорана Михайлович.

В рамките на форума заместник-министър Занчев очерта транспортните връзки по направление запад-изток,

както и възможностите за комбинирани превози. „Капацитетът и функционалността на двете черноморски пристанища Варна и Бургас предоставят добри подходи за прехвърляне на товарите от морски към железопътен или пътен транспорт“, допълни още той.

Велик Занчев отбеляза, че съществуващата пристанищна инфраструктура в България е с висока гъстота и има наличен свободен капацитет. „Тенденцията за развитие на морските ни пристанища е свързана с активно привличане на частни инвеститори в дейностите по

изграждането и управлението им“, заяви още заместник-министърът.

„Добавената стойност, която ще се създаде от сътрудничеството в рамките на инициативата „16 + 1“, е от особено значение за България“ каза в заключение той.



ТОЧКИ НА ЖП МРЕЖАТА

В началото на октомври изпълнителният директор на ИА „Железопътна администрация“ Веселин Василев връчи на Генералния директор на ДП „НКЖИ“ инж. Красимир Папукчийски три разрешения, свързани с въвеждането в експлоатация на модернизирана структурна подсистема „Енергия“ и на нова структурна подсистема „Контрол, управление и сигнализация“. С тях се постига една от основните цели за подобряване на железопътната инфраструктура във връзка с повишаване на безопасността на движение и осигуряване на оперативна съвместимост в рамките на Европейската общност.

Разрешенията за въвеждане в експлоатация на новите структурни подсистеми са: „Енергия“ на обект „Рехабилитация на железопътните отсечки Стара Загора - Завой (до км 190+590 в между гарите Ямбол – Завой) и Завой Зимница (от км 192+706 до входната стрелка на гара Зимница), включително главните коловози и гарите Стара Загора и Ямбол и всички спирки между тях с приблизителна разгъната дължина на железния път 120 км“ и „Контрол, управление и сигнализация“ в железопътната отсечка Пловдив – Свиленград – турска/гръцка граници по железопътни линии №1 „Държавна граница със Сърбия – Калотина-запад – София – Пловдив – Димитровград – Свиленград – държавна граница с Турция“.

Документите за въвеждане в експлоатация са издадени според изискванията на Директива 2008/57/ЕО за оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността, Закона за железопътния транспорт, Наредба № 57 за постигане на оперативна съвместимост на националната железопътна система с жп инфраструктурата на Европейския съюз.

ръжжения са вложени 3 373 306 лв. или 1 724 946 EUR. Докато през последните четири години до 2017-а са инвестирани в съвременни автоматични прелезни устройства 16 млн. лв. (8,181 млн. евро). Новите съоръжения са автоматизирани, като за разлика от ръчните бариери (спускани и вдигани от прелезопазач), те се задействат автоматично при преминаването на влака. Всички съвременни прелезни устройства са снабдени с допълнителна трета бяла, бавно мигаща светлина, която индикира, че не са повредени и безопасно може да се пре-

мине през тях. За по-стриктен контрол и превенция допълнително се монтират камери. За периода 2018 г. - 2020 г. отново са предвидени значителни средства в размер на 8 000 000 лв. за съоръжаването на 22 прелеза с нова автоматика.

Във връзка с десетото издание на ILCAD, на прелеза при врачанското село Бели извор е изложен автомобил, претърпял злополука при неправилно преминаване. Целта на акцията е непрекъснато да провокира вниманието на водачите на моторни превозни средства като постоянно им напомня какви могат да бъдат последствията

при неспазване на правилата за движение. Мястото не е избрано случайно, е отбелязано в доклада. Прелезът се намира на околновръстния път на Враца, в посока Видин, където движението на товарни автомобили е изключително интензивно. Обръща се и внимание, че през 2017 г. в НКЖИ са регистрирани 273 случая на повредени бариери вследствие на сблъсък с автомобили или вандалски действия. От тях 73 са станали на въпросния врачански прелез при Бели извор. От началото на 2018 г. умишлените повреди на бариерите при селото са 23.

Показателно за съмнителната култура и коректност на шофьорите е фактът, че железопътната ни инфраструктура е с един от най-високите проценти на автоматични и технически средства за сигнализиране на жп прелези, не само в региона, но и в Европа. Но статистиката сочи, че само за последните 3 години, разглеждани в годишния доклад на ИАЖА (2015, 2016, 2017 г.), при инциденти на прелези са ранени 25 души, а загиналите са 11. До 1 юни 2018 г. инцидентите са 13, с 6 ранени и двама загинали.

Показателен за безотговорността, граничеща с арогантност и бабаищина са и един от най-пресните случаи. На 20 юли т.г. за по-малко от два часа стават две катастрофи. В първата, между гарите Калояново и Граф Игнатиево, при опит за преминаване при спуснати бариери, лек автомобил е ударен в задната му част от преминаващия пътнически влак, който пътува по направление Карлово - Пловдив. За щастие няма пострадали, но са насени леки материални щети по локомотива. Автомобилът е избягал от местопроизшествието. Вторият инцидент е между Суворово и Девня. Отново при редовно задействана звукова и светлинна сигнализация, предупреждаваща за приближаването на влак, лек автомобил прави опит да

премине, незабелятайки подаваните от съоръжението сигнали. Ударен е от пътнически влак, който пътува от Добрич за Варна. Пострадали няма, но се налага за около час и половина жп движението да бъде преустановено. Последствията от една страна рефлектират върху превозвача „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД, който нарушава графика си, а от друга - върху пътниците, чието лично време е загубено в престои.

Освен морална страна има и конкретни отрицателни икономически измерения. Като пример може да се посочи кражбата и унищожаването на, релейната апаратура на прелез между Ловеч и Троян, установена на 16 февруари т.г. Заради вандалския акт е прекъснато за няколко дни звуковото и светлинно действие на автоматичната прелезна сигнализация, което е застрашило безопасността на движение, а скоростта на влаковете е намалена до 15 км/ч.

Анализите и изчисленията, направени в годишния доклад на ИАЖА показват, че през 2017 г. стойността на показателя „икономическо въздействие само от значителни произшествия“ е 27,67 млн. лева (14,146 млн. евро), докато през 2016 г. е 38,6 млн. лева (14,736 млн. евро). Понижението през 2017 г. се дължи основно на липсата на тежки железопътни произшествия, е констатацията, която се прави в доклада.

През тази година до края на месец септември са станали 21 произшествия на прелези, в които са загинали 4 души, а 7 са ранените. В момента все още е твърде рано да се направи точна оценка на общата икономическа щета, но тя така или иначе съвсем няма да е незначителна, както за превозвачите, така и за инфраструктурата.

Страниците подготви
Мая Димитрова

**И ТАЗИ ГОДИНА
ВТУ „Т. КАБЛЕШКОВ“
СПАЗИ ТРАДИЦИЯТА**

От стр. 1



Експерти от НКЖИ също представиха по време на Деня на кариерите възможностите за кариерно развитие в структурите на компанията. Служители от отдел „Управление на човешките ресурси“ запознаха студентите от висшето училище с историята, основните дейности и спецификата на работа в инфраструктурата. Бяха представени възможностите за професионална реализация в системата, както и за успешно стартиране в кариерата чрез стажантската програма и програмата за развитие на кадрите, съпроводени с прак-



тическо обучение на младите специалисти от висшите учебни заведения.

Своята професионална реализация в НКЖИ могат да намерят младежи, завършили специалностите „Комуникационна и осигурителна техника“, „Технология и управление на транспорта“, „Транспортно строителство“, „Електроенергетика и електрообзавеждане“, „Транспортна техника“, „Железопътна техника“, „Икономика на транспорта“ и „Транспортен мениджмънт и логистика“.

В представянето беше подчертано, че ВТУ „Тодор Каблешков“ е тясно свързано с развитието на железопътния транспорт в страната, а партньорството между двете институции е с дългогодишна история.





ДИМИТРОВ ДЕН

тор Галерий го хвърля в тъмница, а по-късно, на 26 октомври 306 г. нарежда да бъде убит.

Тогава християнската църква го провъзгласява за мъченик на вярата и светец, а жителите на Солун започват да го почитат като покровител на града. Празникът на Свети Димитър се чества в Солун още от V в., а скоро след това е пренесен и в Тракия, и Македония.

В народния календар честването на св. Димитър се свързва с поврат в годишното време и с началото на зимата. Според поверието от бялата брада на светеца се изсипват първите снежинки. Тогава стопаните прибират ралата си под стрехите и подреждат дървата за огрев. Този ден е известен също и като Митровден или Разпус. С него завършва периодът, за който се наемат сезонните работници - говедари, овчари, ратаи, и става разплащането с тях. Понякога като заплата се дава освен определената сума, още

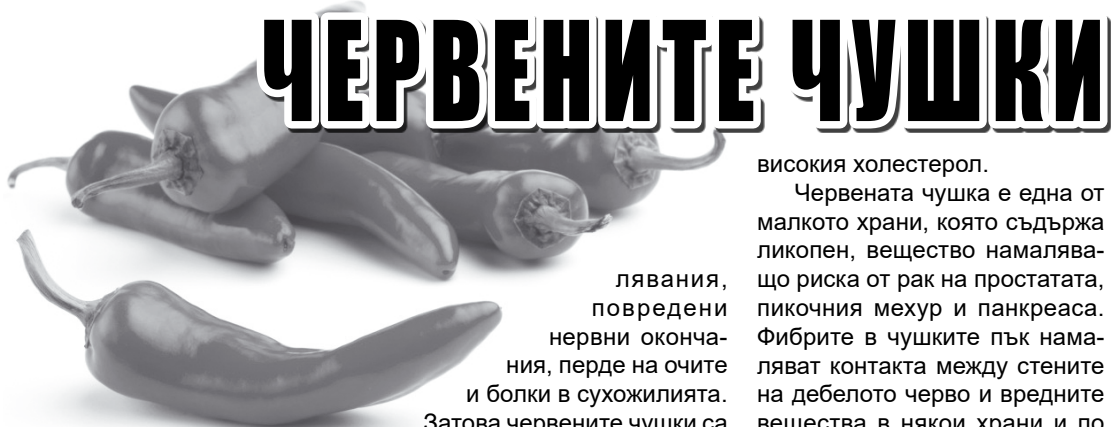
кат дрехи и по чифт цървули за всеки от зимните месеци. Започва и спазаряването на работници за следващата година.

Според народното поверие от Димитровден започва подготовката за т.нар. „миши празници“ на следващия ден. В старопланинските райони стопаните следят за първия гост, който прекрачи прага на къщата. Ако той е добър и имотен човек, вярват, че следващата година ще е богата, здрава и плодородна. Пълнолуние ли е в нощта срещу Димитровден, ще се роят пчелите и кошерите ще бъдат пълни с мед. Тази нощ е важна и за хората, които търсят заровени съкровища. Те вярват, че тогава небето „се отваря“ и заровените жълтици проблясват със синкав пламък.

На този ден празнуват всички, които носят имената: **Димитър, Димитрина, Димитричка, Димитра, Диман, Димана, Димка, Димо, Митра, Митре, Митко, Митка, Митьо.**

На 26-и октомври източно-православната църква празнува деня на св. Димитър. Той е роден през III в. в гр. Солун, а баща му е тогавашния градоначалник. След неговата смърт император Максимиан Херкул възлага този пост на Димитър, който е приет с голяма радост и почит от жителите на града.

Като управител на Солун Димитър открито изповядва и слави християнската вяра. Недоволен от неговото поведение, импера-



ЧЕРВЕНИТЕ ЧУШКИ

Червените чушки през този сезон са доста разпространени и ни предлагат идеална възможност да се храним здравословно. Те са ярки на цвят, сочни и могат да се приготвят по много различни начини.

Отличен източник са на витамини С и А, а също и мощни антиоксиданти. Събрани заедно, тези вещества противодействат на свободните радикали в организма - нестабилни кислородни молекули, които причиняват преждевременното стареене на кожата и могат да доведат до натрупване на холестерол в кръвоносните съдове.

Свободните радикали могат да причинят и сърдечни забо-

лявания, повредени нервни окончания, перде на очите и болки в сухожилията.

Затова червените чушки са много полезни, защото предоставят естествени вещества на организма, които да се борят със свободните радикали и по този начин го предпазват от много болести.

Пиперът съдържа още витамин В6 и фолиева киселина. Тези две вещества са изключително важни за намаляване нивото на хомоцистеин. Големи количества от него причиняват вреди на кръвоносните съдове и повишават риска от инфаркт. Освен, че витамините в червените чушки действат разрушително на хомоцистеина, те го превръщат в полезен за тялото и доставят на организма фибри, които му помагат при борбата с

високия холестерол.

Червената чушка е една от малкото храни, която съдържа ликопен, вещество намаляващо риска от рак на простатата, пикочния мехур и панкреаса. Фибрите в чушките пък намаляват контакта между стените на дебелото черво и вредните вещества в някои храни и по този начин се намалява риска от рак на дебелото черво.

Ако сте активен или пасивен пушач, храни като червените чушки могат да спасят живота ви. Бензопиренът в цигареният дим предизвиква недостиг на витамин А в организма, а от там и рак. Затова е препоръчително да се консумират червени зеленчуци.

Червените чушки са добра защита срещу катаракта, най-вероятно заради съдържащите се в тях бета-каротин и витамин С. Те съдържат и лутеин, който предпазва от дегенерация на макулата, което е основната причина за слепота при възрастните.

Тайландска салата с портокалов дресинг

Необходими продукти:

3 червени чушки
(нарязани на тънки ивици)
1 краставица
(нарязана на парчета по дължина)
10 чери домати
(нарязани на четвъртинки)
1 ч. ч. соеви кълнове
20 листенца пресен босилек
2 с. л. сусамово олио
2 с. л. портокалов сок
2 с. л. кафява захар
2 с. л. сусамови семена

черен пипер
сол

Начин на приготвяне:

Смесете краставицата, доматиите, соевите кълнове, чушките и босилека в подходяща купа. Разбъркайте добре сусамовото олио, портокаловия сок и кафявата захар. Залейте салатата с така приготвения дресинг, наръсете със сусамовите семена и овкусете със сол и черен пипер.



Панирани червени чушки

Необходими продукти:

1 кг чушки
2 яйца
Брашно
масло

Начин на приготвяне:

Подбират се едри и с правилна форма червени

чушки. Опичат се, обелват се и се изчаква да изстинат. В две чинии се поставят разбитите яйца и брашното, за да се панират. Чушките се овалват първо в яйцето, след това в брашното. Пържат се в нагорещеното масло.



5 неочаквани ползи за здравето от есента

Много хора не обичат есента. Свързват я със студено време, с края на лятото, с края на слънчевите дни, с приближаването на зимата, с навличането на дрехи, с носенето на чадър в чантата.



Има много причини, по които човек би могъл да се настрои негативно, щом е с такава нагласа. Но есента има своите полезни за здравето влияния. Изследванията показват, че този красив и цветен сезон заслужава повече приветствие. Ето защо.

1. Лекото открехване на прозореца през есента нощем засилва имунните защити.

Множество изследвания по темата са доказали, че температурата в помещението за сън не трябва да е висока. Само така организмът може да се отърси от натрупания през

деня стрес и да се подготви за някои специфични функции през нощта.

Лекото открехване на прозореца през есента позволява на имунната система да се подготви за зимата и сезона на вирусните инфекции. Освен това сънят ви ще е по-здрав.

2. Съзерцаването на красивите есенни цветове помага за подобряване на настроението.

Есента предполага прелестна палитра от цветове, кой от кой по-красиви и топли. Съзерцаването на тези нежни цветове стимулира мозъка да

произвежда повече серотонин. Така настроението се подобрява, а преодоляването на депресивните състояния става по-лесно.

3. Есента предлага невероятен избор от много полезни храни.

Есенната реколта на плодове и зеленчуци е една от най-полезните. Консумираните през есента сезонни продукти са богати на много слънчеви витамини, минерали, обикновено са бедни на калории като тиквата, например, но са истинска бомба от полезни хранителни вещества.

4. Хормоналните промени през есента влияят добре на сексуалния живот.

Есента може да е истински афродизиак. Сезонът, в който ти се иска да се сгушиш на топло предразполага към интимности. Промяната в хормоналния статус също играе голяма роля в повишеното либидо.

5. Облачното време стимулира паметта.

Свежият и по-студен въздух през есента дава нов тласък на мозъка след горещото лято. Паметта се подобрява заради притока на свеж кислород.

5 начина да направите дрямката по-ефективна



Една добра дрямка е като рестартиране на компютъра. Ако се чувствате изтощени или се приготвяте за дълга вечер, няколко минути сън може да ви ободри, да подобри настроението ви и да ви направи побдителни. Ако обаче подходите към дрямката по неправилен начин, вероятно ще се почувствате още по-отпаднали.

Съществуват редица дребни съвети и трикове, които ще ви направят истински експерти в това отношение. Ето и част от тях.

1. Правете кофеинови дрямки

Напук на всякаква логика – някои учени ни съветват да

пием една малка чашка кафе преди 20-минутна дрямка. Кофеинът ще се активира, когато вече сте се събудили. Според изследователите тези кофеинови дрямки могат да бъдат много по-ефективни от стандартните. Важно е да не лягате за повече от 20 минути. В противен случай ще заспите по-дълбоко.

2. Нагодете дрямката спрямо нуждите ви

Важно е да знаете коя дрямка е най-подходяща за вас.

- Нуждаете се от малко сън, преди голям изпит? Легнете за 90 минути. Експерименти показват, че хората, които спят за час и половина, се справят 40 процента по-добре на раз-

лични тестове (по-добре дори и от онези, които са дремнали за по-кратко време). Сънищата и REM фазата изглежда влияят благотворно на дрямките.

- 10-минутните дрямки са идеални за хората, които се нуждаят от бърз прилив на енергия (без да чувстват отпадналостта, свързана с по-дългия сън).

- Ако отпадналостта от дългата дрямка не ви пречи, легнете за 20 до 30 минути. Пак ще се чувствате будни и ще подобрите когнитивните си способности.

3. Спете преди 17:00 часа

Дрямките преди вечерното лягане не са добра идея. Особено ако имате проблеми със съня през нощта. Експерти препоръчват да не полагате след 17:00 часа.

4. Пийте чаша студена вода след това

Ако чувствате отпадналост след дрямка, изпийте чаша студена вода. Това е лесен трик, който ще победи дезориентацията.

5. Не е нужно да лежите

Всеки, който пътува често или обича да подрямва в метрото, ще ви каже същото. Подремването в седнало положение е толкова ефективно, колкото и в легнало.

Храни и аромати, от които ни боли глава

За главоболието има милион причини: от преумора, при стрес, когато сме сред природата, заради промяната на времето или от недоспиване, от многото виждане и четене или от неправилна стойка, при махмурлук или от някои видове боя, заради начина на хранене...

Неправилното хранене наистина може да причинява пристъпи на главоболие, а следните 6 продукта могат да бъдат доста опасни, тъй като усилват болката:

Червено вино и бира

Изключете ги от менюто си, защото при около 25% от хората именно те са причина за най-тежките атаки на главоболие, както показват проучванията.

Алкохолът като цяло е рисков фактор за мигрена, тъй като причинява обезводняване.

Шоколад

Колкото и да го обичате, имайте едно на ум – шоколадът е на второ място в списъка на главните виновници на пристъпи на главоболие след алкохола. Приблизително при 22% от пациентите с хроническо главоболие то е предизвикано именно от консумация на шоколад, съдържащ кофеин и бета-фенилетиламин.

Пушени меса и колбаси

Постарайте се да се отка-

жете от хот-дог и други храни със съдържание на колбаси и пушени меса, защото те съдържат консерванти на основата на нитрати, за да се съхранят цветът и ароматите в тях. Тези нитрати предизвикват свиване на кръвоносните съдове в мозъка и провокират главоболие.

Някои видове сирена

Фета, синьо сирене, пармезан, бри и други скъпи сирена не са никак препоръчителни, ако често ви боли глава, заради наличието на тирамин в тях – вещество, пряко свързано с главоболието. Тираминът се образува, когато белтъчините се разпадат по време на стареенето на продуктите, а тези сирена зреят продължително и по специална технология.

Замразени храни

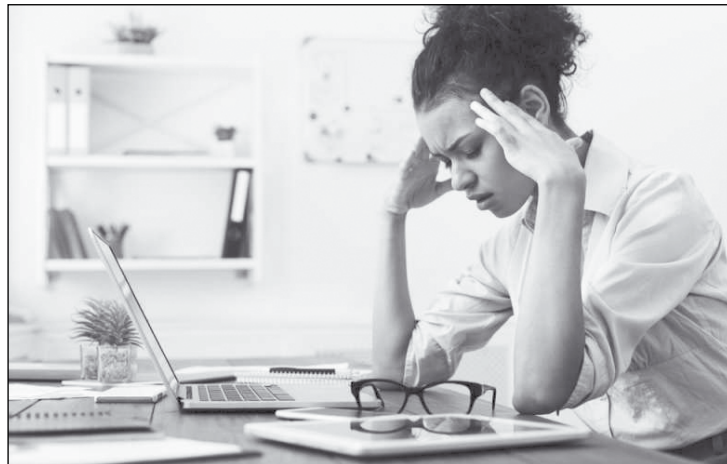
Уви, и сладоледът, и всяка друга замразена храна е виновен за определен вид главоболие. Особено, ако се консумират след интензивни физически натоварвания или в прекалено горещо време.

Банани, авокадо, цитруси

Те могат да усилят главоболието, а също и някои сушени плодове.

Освен консумацията, дори и само уханието на някои от храните може да усили специфичната болка в главата. Сред провокаторите са:

Миризмите на лук и чесън, миризмата на готвено, миризмата на цигарен дим, освежителя за въздух, някои силни парфюми.



10 съвета за спокойно и безпроблемно пътуване със самолет



Внимавайте откъде купувате самолетни билети

Историята познава всякакви случаи, включително купуване на самолетни билети от частни лица. Забравете за това. Да придобиеш право на продажба и издаване на самолетни билети не е толкова лесно и изисква да отговаряш на различни изисквания. Само акредитираните от IATA агенции и авиокомпаниите могат да издават самолетни билети.

Пазарувайте онлайн

Живеем в свят, в който намираме отговор на всеки въпрос за секунди, сравняваме хиляди оферти онлайн, плащаме дистанционно и пестим много време и средства. Няма нищо по-лесно, бързо и удобно от това да организирате пътуването си онлайн, стига да сте сигурни, че купувате от надежден уебсайт. Уверете се, че сайтът е сигурен, с добра репутация и силно присъствие в онлайн пространството.

Застраховайте се

Никога не гледайте на застраховката като на излишен разход. На път рисковите ситуации са много и непредвидими. Една обикновена туристическа застраховка, която струва само няколко евро може да ни спести доста големи главоболия и разходи. От забавяне на полет, загуба и повреда на багаж до злополука, застраховката макар и принципно незадължителна, следва винаги да върви в комплект с вашето пътуване.

Резервирайте хотел заедно с полета

Някои доставчици на туристически услуги предлагат значителни отстъпки за хотелско настаняване при резервация заедно с полет. Това е така, тъй като хотелските комисионни са доста по-високи и по този начин компаниите стимулират техните продажби. С резервация на полет е възможно да спестите до 30% от цената на хотелското си настаняване.

Ползвайте мобилно приложение

Мобилните приложения за пътуване ви дават възможност да организирате и контролирате пътуването си навсякъде и по всяко време, дори докато сте на път и не сте пред компютъра си. Освен удобството, често мобилните приложения

предоставят и допълнителни отстъпки.

Не купувате в последния момент

Мит е, че самолетните билети в последния момент са на безценица. Да, възможни са и такива случаи, но доста по-вероятно е да са десеторно по-скъпи от обикновено. Затова е най-добре по възможност да купувате билетите си отрано. За по-ниска цена, опитайте да изберете полет в средата на седмицата в ненатоварен сезон.

Летете до съседни градове

Ако търсите полет от Варна до Амстердам, например, това ще ви струва поне 200 евро и то с прекачване. Можете обаче да закупите билети до Айндховен, който се намира наблизо, и да се придвижите до Амстердам с влак за символична сума. Самолетните билети от Варна до Айндховен струват едва 20 евро в посока. Такива малки хитринки могат да ви отворят врата към много мечтани дестинации.

Проверете какво е включено в билета

Самолетният транспорт стана изключително достъпен и масов начин за придвижване, но това си има своята цена. Изгодните самолетни билети вече не включват много от преимуществата и удобствата, които предлагаше пътуването със самолет преди години. В зависимост от авиокомпанията, както и от тарифата на вашия самолетен билет, цената на билета може да не включва храна на борда, регистриран багаж, а в някои случаи дори и стандартният ръчен багаж до 10 кг. Най-евтините билети не включват и възможности за промени или възстановяване на суми по анулации. Някои авиокомпаниите таксуват за липса на онлайн регистрация. Добре е да сте запознати с всички тези детайли предварително, за да имате спокойно и безпроблемно пътуване и да не се налага да доплащате такси на летището.

Забранени вещи на борда

Авиокомпаниите имат специфични правила за превоз на определени вещи в ръчния и регистриран багаж. Ако летите за първи път и се колебаете дали можете да вземете някоя вещ в ръчния си багаж, поинтересувайте се предварително.

135 ГОДИНИ „ОРИЕНТ ЕКСПРЕС“

През октомври 1883 г. легендарния
люксован влак се отправя на първото си
официално пътуване

(Продължение от бр. 23)

Заради многото желаещи да се качат на луксозната композиция, от 1 юни 1884 г. тя започва да пътува ежедневно от Париж до Виена. Тогава и компанията на Нагелмакерс сменя названието си на Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. През 1885 г. се появява и нов маршрут до Истанбул. По това време пътува от Париж до Ниш, откъдето заради липсата на жп линия пътниците са прехвърляни с карети до София. От Белово, ги очаква Румелийската железница за Босфора. По-късно балканската релсова мрежа е доизградена и директната жп връзка между града на любовта и бившата турска столица става факт.

През 1889 г. разстоянието от 3000 км между Париж и Истанбул се изминава за 67 часа. След по-малко от година времето за пътуване е намалено с още 5 часа, защото влакът развива нечувана за онова време средна скорост от 50 км/ч. Разбира се, продължителността на воаяжа зависи и от маршрута. Пътуванията

се редуват през Букурещ и Констанца, София или Солун.

През 1891 г. съставът е преименуван от „Експрес Ориент“ (Express d'Orient). Така „Ориент Експрес“ (Orient Express) остава в историята под такова название. Често обаче бива наричан и „Кралят на влаковете“ или „Влак на кралете“. И то с основание!

Шикозният хотел на релси бързо привлича елита на Европа. Аристократи, богати фабриканти, дипломати, политици, артисти, творци и дори кралски особи бързат да се докоснат до шеметното изживяване, което предлага. В онези времена това пътуване се е считало за изключително престижно и сред най-незабравимите и авантюристични пътешествия, които може да предприеме човек. А и само заможните могат да си позволят скъпия билет - пропуск към един друг свят на стил и разточителство.

По съвременните стандарти „Ориент Експрес“ отговаря на 5-звезден хотелски комплекс. Всичко във влака „ухае“ на скъп разкош. В спалните вагони има по 10 едноместни и двуместни



Купе-апартаментите в спалните вагони предлагат много комфорт, екстри и практични решения

купета, чийто стени са облицовани със скъпи сортове дърво (основно абанос) и превъзходно инкрустирани. Полилеите са изработени от кристал, щорите и завесите от генуезко кадифе, спалното бельо е копринено. Друга невиджана до момента екстра за европейски жп транспорт е наличието на мивка с топла и студена вода.

Луксът е съчетан с изключителна практичност. Помещението за спане лесно се превръща в уютен, компактен хол с диван и малка масичка след прибирането на съгваемите към стените легла. Помислено е и за развлечението на пасажерите. Във влака е налична дори мини библиотека.

24-местният вагон-ресторант е декориран в стила на салоните на Людовик XV. На стените са окачени акварели на Делакроа и други класици на световната живопис. Менюто съответства на интериора и надминава претенциите и на най-луксозните парижки ресторанти. Кухнята предлага само деликатесни блюда. Те включват есетра, фазан, дивеч, черен хайвер и какво ли не още. Шеф-готвачите с готовност удовлетворят всяка вкусова прищявка. А преминалите през специален подбор стюарди и келнери удовлетворяват всички останали капризи.

Въпреки целия разкош и елитарност, в началото пътуването с „Ориент Експрес“ до Истанбул, се гледа като на опасна авантюра. При първите воаяжи по дестинацията на господата дори бива препоръчвано да носят оръжие, а на дамите – да спят... облечени (за да могат да бягат при нужда). По-известните пасажери пък са

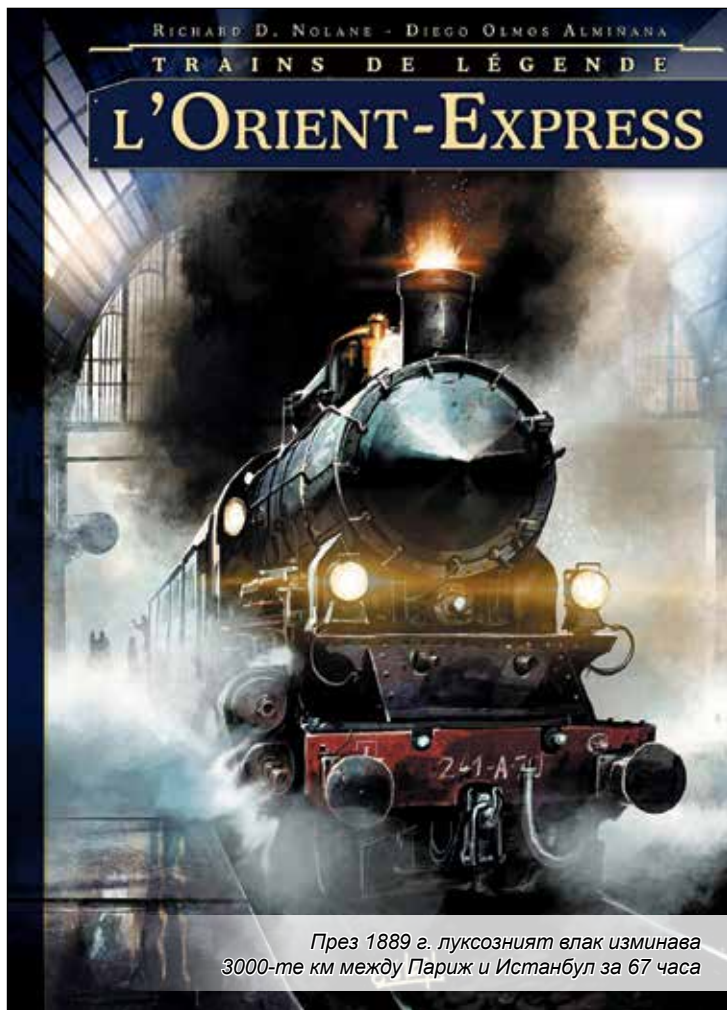
съветвани да си наемат лична охрана. Маршрутът е дълъг и загадъчен, малко познат, а по-голямата му част пресича планините на „тъмните“ Балкани... Но като цяло тези страхи се оказват неоснователни.

Това не означава, че инциденти липсват. На няколко пъти влакът действително е

подложен на нападения. Една от версиите е, че зад тях стоят собствениците на луксозните круизни параходи, които търпят огромни загуби заради популярността на „Ориент Експрес“. Заради него богатата клиентела „мигрира“ от океана към сушата.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



През 1889 г. луксозният влак изминава 3000-те км между Париж и Истанбул за 67 часа



Маршрутите на състава от края на XIX век



Композицията включва и панорамен вагон-салон



Пътниците се радват на богато меню с куп деликатеси

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