СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

15 - 28 ноември 2018 г. Цена 60 ст. София, година XXVII, брой 28

Доставка
METROPOLIS ПРИСТИГНА В ДУБАЙ на стр. 2

Дебют
ПЪРВАТА ВИСОКОСКОРОСТНА ЛИНИЯ В АФРИКА на стр. 5

ПЛОВДИВ – БУРГАС
ЩЕ СЕ РЕМОНТИРА С 293 МЛН. ЕВРО ПАРИ

Европейската комисия отпусна 293 млн. евро за модернизация на жп линията от Пловдив до Бургас, съобщиха от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. С тези средства ще бъде завършена изцяло рехабилитацията на 293-километровата отсечка, която започна в миналия програмен период на ОП „Транспорт" 2007 – 2013 г.

Общата стойност на проекта „Рехабилитация на железопътната линия Пловдив – Бургас, Фаза 2" е 414 млн. евро. От тях до 293 млн. евро се предоставят от Кохезионния фонд на ЕС, чрез Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура" 2014 - 2020 г., а 121 млн. евро е националното съфинансиране.

Проектът включва модернизация на железопътните отсечки Оризово-Михайлово, Скутаре-Оризово, Ямбол-Зимница, Стралджа-Церковски, както и изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации по направлението от Пловдив до Бургас. Предвижда се рехабилитация на железния път и контактната мрежа в посочените участъци, с обща дължина около 90 км, както и изграждане на 26 км ново жп трасе.

За повишаване на безопасността на железопътната инфраструктура, ще бъдат избегнати всички пресичания на едно ниво между железопътния транспорт, автомобилното движение и пътниците. В обхвата на трасето ще бъдат премахнати 37 съществуващи прелеза, които ще се заменят от два нови моста, 33 пътни надлеза, един пешеходен и 4 подлеза за пешеходно преминаване.

До момента скоростта по железопътната линия, в участъците, които не са ремонтирани, е между 50 и 80 км/ч, а след приключване на строителството, максималните скорости за движение ще достигат 160 км/ч. Това ще намали времето за пътуване с влак от Пловдив до Бургас с около 40-50 мин.

През април 2018 г. приключи модернизацията на участъка Стралджа – Церковски. В момента продължава строителството на 26-километровата отсечка Скутаре – Оризово. Очаква се тя да бъде завършена в началото на 2019 г.

През юли 2018 г. беше стартирана обществена поръчка за рехабилитация на жп линията Оризово - Михайлово на стойност 248 млн. лева, но заради обжалвания все още няма избран изпълнител.

В ход е още и търга за изграждане на системи за сигнализация и телекомуникации за целия участък между Пловдив и Бургас, с прогнозна стойност 195 млн. лева. Предстои до края на ноември НКЖИ да подпише договор с изпълнител, след което започват реалните дейности. Аналогични системи вече функционират по обновените трасета Септември – Пловдив и Първомай – Свиленград.

Последният срок за изпълнението на всички дейности по проекта е края на 2023 г.

ПРОФЕСИОНАЛИЗМЪТ ОТНОВО ПРЕДИЗВИКА ВЪЗХИЩЕНИЕ

Железопътната инфраструктура подлежи на непрекъсната инспекция. Това заяви министър Росен Желязков по повод инцидента с влака в Кресненското дефиле. Той уточни, че преди всеки сезон се проверява цялата железопътната мрежа за готовността й спрямо предстоящите метеорологични условия. „Служителите на Национална компания „Железопътна инфраструктура" освен това инспектират ежедневно участъците от жп линиите", допълни още министърът.

Росен Желязков определи инцидента като класически случай на форсмажор с непреодолима сила, който за щастие се е разминал без сериозни последствия за пътуващите във влака. Той информира, че в момента се извършват действия по разчистване на железния път и се работи при изключително тежки метеорологични условия.

Денонощната работа на аварийните екипи на НКЖИ продължи и до влизането в печат на вестника, така че отсечката в района на с. Черниче, между Благоевград и Петрич, не беше отворена за движение. Веднага след инцидента БДЖ осигури автобуси, които се движат по графика на влака и превозват пътниците в затворения участък.

Общо осем души са потърсили медицинска помощ, но по-сериозно пострадали са били началникът на влака Татяна Лалова, помощник- машинистът Иван Щурев и един от пътниците. За машинистът Димитър Христов това не е първият екстремен случай, в който той заедно с цялата бригада успяват професионално да се справи с извънредно критичната ситуация, напомнят колегите им във facebook и ги поздравяват. „Овладяването й до голяма степен зависи от психо-моторните качества, от опита и рутината на машиниста. Като гледам къде е станало смятам, че са реагирали светкавично, което реално е спасило всички. Това веднага е след тунела в крива, в 19 часа, когато вече е тъмно…" – коментира сложността на картината Николай Николов, който е работил в БДЖ, следвал е във ВТУ „Технология и управление на транспортната фирма" и в НПГПТО „М. В. Ломоносов". Не само той, но и всички останали железничари, които участват в дискусията, по повод инцидента не скриват възхищението си и поздравяват, както превозната

На стр. 4

Евросредства

2,5 МЛРД. ЕВРО ОТ ЕК ЗА РУМЪНСКАТА ИНФРАСТРУКТУРА

До края на годината Румъния очаква да получи от Европейската комисия финансиране за 14 големи инфраструктурни проекта, свързани с железниците, чиято обща стойност надхвърля 2,5 млрд. евро. Министерството на регионалното развитие и европейските фондове на северната ни съседка информира, че за субсидирането на 13 от тях вече е дадена зелена светлина. За 14-ия (отсечка на подземната железница от метростанция „1-ви май" до международното летище на Букурещ „Хенри Коанда") е в ход процедура по оценка от експерти на Еврокомисията. Докладът им трябва да бъде изготвен до седмици и вероятно също ще е положителен.

Най-големият инфраструктурен проект - на стойност 2 млрд. евро, който се реализира с евросредства е за модернизация на 40-километровия железопътен участък Гурасада – Симерия. Победителят в конкурса за изпълнението й стана консорциум на компаниите FCC Construcction (с основна роля), Astaldi и Contratas Y Ventas. Изпълнението му започна през април 2018 г., а завършването му се очаква през 2021 г.

Контрактът включва дейности по изграждане на ново земно жп платно, 17 моста (три през река Марош), 27 водосточни съоръжения, транспортни пресечки. Планирано е също строителство на нови съоръжения в 9 гари по маршрута, преелектрифициране на участъци, монтиране на европейската система за управление на влаковото движение ETCS ниво 2 и на системата за радиовръзка GSM-R. Максималната скорост на движение на пътническите състави след усъвършенстването на трасето ще е 160 км/ч, а на товарните – 120 км/ч. То се намира в северната част трансевропейския коридор Рейн – Дунав, който преминава през градовете Нюрнберг, Прага, Виена, Будапеща, Куртич, Симерия, Брашов, Будапеща, Констанца.

Проектите, осъществявани в Румъния в рамките на провежданата от Евросъюза кохезионна политика (насочена към сплотяване на държавите от ЕС), се оценяват за 6,4 млрд. евро. В момента Румъния усвоява 20,3 процента от средствата, постъпващи от европейските фондове. Показател, който е близък до средния за всички държави от Съюза – 22 процента.

Доставка

ПЪРВИЯТ СЪСТАВ METROPOLIS ПРИСТИГНА В ДУБАЙ

Компания Alstom достави в Дубай първият от 50-те електросъстава Metropolis, поръчани от транспортните власти на монархията, част от Обединените арабски емирства. Те ще обслужват Червената и Зелената линии на дубайския метрополитен. До въвеждането в експлоатация влакът, произведен в завода на френската компания в полския град Катовице и изпратен по море през германското пристанище Бремерхафен, ще премине статични и динамични изпитания. Очаква се те да продължат няколко месеца.

През 2016 г. консорциумът ExpoLink, включващ Alstom и компаниите ACCIONA (Испания) и Gulermak (Турция), сключи контракт за проектиране и изграждане на удължение на Червената и за модернизация на Зелената линии на метрополитена в Дубай с местната пътно-транспортна администрация (RTA). Проектът, известен под названието Route 2020, се оценява за 2,6 млрд. евро и трябва да бъде завършен за откриването на международното изложение Expo 2020 г.

Освен 50-те електросъстава Metropolis, Alstom ще достави и енергоснабдително оборудване, средства за сигнализация и организация на жп движението в напълно автоматичен режим (без машинисти на борда). Договорът ангажира френската компания и партньорите й да доставят още системи за свръзка и безопасност, устройства за автоматизирано таксуване. Те ще участват още в строителните дейности, а също така ще монтират платформени защитни врати на метростанциите по новия участък на Червената линия. Предвижда се да модернизират и енергийните мрежи, системите за сигнализация и свръзка и жп инфраструктурата на Зелената линия.

По условията на договора консорциумът се ангажира с тригодишна гаранция за изпълнените дейности и доставеното оборудване.

Предназначените за метрополитена на Дубай електросъстави Metropolis са с дължина 85,5 м и са съставени от 5 вагона с възможности за превоз на до 700 пътници. В тях са оформени три пътнически класи – сребърна, семейна и златна. В новия подвижен състав са вложени енергоспестяващи технологии, сред които електрически спирачки и светодиодно осветление.

До момента Alstom е продал над 5500 моторни и прикачни вагони Metropolis на метрополитените на 25 мегаполиса из целия свят.

Иновации

DB инвестират в технологии за космическа връзка

Дъщерният на германските железници (Deutsche Bahn, DB) фонд за финансиране на иновационни разработки DB Digital Ventures стана стратегически инвеститор, в проект на канадската компания за спътникова връзка Kepler Communications. Той е насочен към създаване на технологии за високоскоростно и надеждно предаване на данни. Това е десетият стартъп, в който DB влага средства чрез своето подразделение.

Компанията Kepler Communications работи по създаването на глобална телекомуникационна мрежа за предаване на големи обеми от данни и работа с перспективната система IoT (Internet of Things - Интернет на нещата) по цялата планета без използване на клетките на мобилните оператори. Нейните решения за IoT ще позволят да се определя в реално време местоположението на товарите дори и в зоните без мобилно покритие. Безопасността на мрежата ще се осигурява чрез ползване на собствен протокол за спътникова връзка на Kepler.

Канадската фирма планира да формира групировка от 140 нискоорбитални мини спътници. За разлика от по-големите си събратя на геостационарни орбити с голямо отдалечение от Земята (до 35 000 км), апаратите на Kepler ще оперират на височина само от 575 км и ще се обръщат през период от 90 минути на полярната орбита с ъгъл на наклон към екватора от 90 градуса.

Първият спътник на компанията - KIPP CubeSat 3U (с размер на кутия за обувки), бе изведен в космоса през януари 2018 г. с китайска ракета и вече обслужва потребители от района на Северния и Южния полюси. Той предава информация със скорост 40 Мбит/сек. с антени VSAT с диаметър 60 см. Скоростта на предаване на данни на повечето алтернативни средства за спътникова навигация не надхвърля 1 Мбит/сек. Такъв пробив е съпоставим с прехода от 3G към 4G при мобилните комуникации.

До края на ноември е планирано в земната орбита да бъде изведен втори такъв спътник (наречене CASE) от космодрум в Индия. Той ще позволи да се осъществи широколентова връзка около полюсите. През втората половина на 2019 г. предстои изстрелване на трети апарат (TARS), предназначен за демонстрацията на възможностите на системата IoT. Миниатюрни приемопредаватели с ниско енергопотребление ще се монтират на товарните вагони, контейнерите и автовлаковете на транспортно-логистичните компании (първоначално на DB Schenker) и ще осигуряват двустранна връзка със съответните датчици на спътниците.

Именно тези приложения провокират силен интерес на DB. Обработвайки данните, подадени от спътниците, транспортните оператори ще могат да получават големи обеми информация. Те ще помогнат за повишаване качеството на обслужване на техните клиенти, за намаляване на експлоатационните разходи и подобряване на планирането на техническото обслужване.

Страницата подготви: **Ивайло ПАШОВ**

ЕВРОПАРЛАМЕНТЪТ УВЕЛИЧАВА ОБЕЩЕТЕНИЕТО ПРИ ЗАКЪСНЕНИЕ

От декември 2019 г. влиза в сила директивата за обещетяване на пътниците при всяко закъснение на влака. Ако то е от 60 до 90 минути ще трябва да се възстановява 50 процента от цената на билета, а за закъснение от 90 минути до два часа – 75 процента. Напълно ще бъде възстановявана стойността на превозните документи ако е повече от 2 часа. Евродепутатите гласуваха и за увеличаване на размера на обезщетенията за пътниците. Те подкрепиха промени в европейска директива, която влезе в сила на 3 декември 2009 г. Тя задължава държавните превозвачи да заплаща обезщетения на клиентите си при закъснения. У нас обаче, беше даван на два пъти гратисен период от по пет години за отлагане на европейските правила. Но след година директивата все пак ще влезе в сила. За да се избегне блокирането на пътници в случай на изпусната връзка от многоетапно пътуване, евродепутатите посочват, че пътниците ще имат същите права на информация, помощ и обезщетение като при директно пътуване. Европарламентаристите също така отхвърлиха предложенията за освобождаване на железопътните оператори от изплащане на обезщетения в случаи на извънредни обстоятелства. На пътниците с намалена подвижност ще трябва да бъдат гарантирани предоставянето на по-добра помощ, както и за велосипедисти. Започват да се изисквет и по-ясни процедури за разглеждане на жалби. Пътниците имат право да вземат велосипеди във влакове, включително високоскоростните композиции и съставите, извършващи превози на дълги разстояния, трансгранични и местни превози, гласи приетият текст. Новите или обновени влакове трябва да разполагат с ясно обособени пространства за превоз на сглобени велосипеди.

ОБЯВА

ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ ПЛОВДИВ КЪМ „БДЖ -ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ" ЕООД

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

№ по ред	Местонахождение	Жил. площ / кв.м./	Брой и вид на помещенията
1.	гр. Септември, ул."Любен Каравелов" жп блок №2, ет.1, ап.1	18	две стаи и външна тоалетна
2.	гр. Септември, ул."Любен Каравелов"жп блок №2, ет.1, ап.3	22	две стаи, антре и външна тоалетна
3.	гр. Септември, ул."Любен Каравелов"жп блок №2, ет.1, ап.4	25	две стаи, антре и външна тоалетна
4.	гр. Момчилград, ул. "Климент Охридски"№8, жп бл.2, ет.1,ап.2	22	дневна, спалня, външна тоалетна
5.	гр. Момчилград, ул. "Климент Охридски"№8, жп бл.2, ет.1, ап.5	22	дневна, спалня, външна тоалетна
6.	гр. Момчилград, ул."Пролет" № 8, вх.А, ет.1, ап.2	39	стая, кухня, антре и баня с тоалетна
7.	гр. Пловдив, жп гара Филипово, жп бл.№6, ет.1, ап.1	43	две стаи, кухня, антре, баня с тоалетна
8.	гр. Пловдив, ул."Кукуш "№ 3б, бл.30, ет.1ап.2	33	стая, кухня, килер, антре, външна тоалетна(не е действаща)
9.	гр. Стамболийски, ул. "Ст.Стамболов"12 вх.А, ап.1	36	кухня, стая, коридор, баня-тоалетна

НЕОБХОДИМИ ДОКУМЕНТИ ПРИ КАНДИДАТСТВАНЕ ЗА НАЕМАНЕ:

1. **Заявление** за настаняване под наем, адресирано до директора на ПТП Пловдив (**свободен текст**, който описва необходимостта от наемане на жилище с адрес .....; да се впишат данни за кандидата – име, презиме и фамилия, настоящ адрес на пребиваване и по лична карта; телефон за контакт; длъжност и месторабота; трудов стаж в системата на БДЖ; дали живее под наем и др. подробности, определящи нуждата от наемане на ведомствено жилище);

2. **Декларация за гражданско и имотно състояние** от кандидата и членовете на семейството му, че не притежават в същото населено място жилищен имот или вила, годни за постоянно обитаване, 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 и че нямат прекратени наемни правоотношения по тяхна вина и не са били некоректни в предишни наемни правоотношения с държавата, „БДЖ-Товарни превози" ЕООД, „БДЖ-Пътнически превози" ЕООД и „Холдинг БДЖ" ЕАД;

3. **Служебна бележка за трудовия стаж** на кандидата в системата на БДЖ и **Служебна справка**, че се намира в трудово правоотношение с "Холдинг БДЖ" ЕАД, "БДЖ-Товарни превози"ЕООД, "БДЖ-Пътнически превози"ЕООД (назначен на длъжност ..... от съответния работодател). Служебната бележка трябва да бъде издадена не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване;

4. **Удостоверение за семейно положение на кандидата**, издадено от съответната община по постоянния му адрес;

5. **Удостоверения за декларирани данни за кандидата и за членовете на неговото семейство**, издадени от съответната дирекция/отдел по местни данъци на общината по постоянния адрес на лицата и от общината по местонахождението на жилището, за настаняване в което се кандидатства, с дата на издаване не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване и за кандидата, и за членовете на семейството му(съпруга/съпругата);

6. **Удостоверения за вписвания, отбелязвания и заличаване за кандидата и за членовете на неговото семейство**, издадени от Агенция по вписванията, с дата на издаване не по-рано от един месец преди датата на подаване на заявлението за настаняване;

7. **Служебни бележки за получените доходи по трудови и приравнени на тях правоотношения** за последната 1 година от кандидата и от членовете на неговото семейство, включително разпореждания на НОИ за пенсиониране;

8. **Други документи за установяване на социалното положение** на кандидата и на членовете на неговото семейство – действащи към датата на подаване на заявлението за наемни договори за кандидата или членовете на неговото семейство, медицинска документация за кандидата и за членовете на неговото семейство, уверения от висши училища за низходящи на кандидата и други относими за установяване на социалното положение на кандидата и на членовете на неговото семейство документи.

При необходимост може да се изискат и други документи, съобразно конкретната фактическа обстановка. Горепосочените документи се представят в деловодството на „БДЖ-Товарни превози" ЕООД - ПТП Пловдив, бул.„Македония" № 2 в срок до един месец след публикуване на обявата на интернет страницата на дружеството и във вестник „Железничар".

За допълнителна информация – тел. 032/63-14-78 или 0886633528, направление „Недвижимо имущество" към ПТП Пловдив.

ЖП ЛИНИЯТА С ГЪРЦИЯ – АКЦЕНТ НА РАЗГОВОРИТЕ В СОЛУН

Премиерът Бойко Борисов и министър Росен Желязков отново разговаряха за мултимудалния коридор „Sea2Sea"

По време на посещението си в Гърцшя, министър-председателят Бойко Борисов е обсъдил транспортната свързаност между България и южната ни съседка с министъра на инфраструктурата, транспорта и мрежите Христос Спирдзис. Освен енергийното развитие на региона основен акцент на разговорите е станал изграждането на железопътната връзка „Солун – Кавала – Александруполис – Бургас – Варна - Русе", съобщиха от правителствената информационна служба. Българският премиер е участвал в Третата среща на високо равнище в Солун, която тази година е посветена на европейската перспектива, свързаността, индустриалното развитие и сътрудничеството със Западните Балкани.

„България и Гърция винаги са имали отлични отношения. През годините страните ни са си сътрудничили активно в сферата на транспорта и тази добра основа, която имаме ще бъде надграждана", е заявил Бойко Борисов пред гръцкия транспортен министър. Премиерът е подчертал, че трябва усилено да се работи по железопътната връзка „Солун – Кавала – Александруполис – Бургас – Варна - Русе" и е посочил, че осъществяването й ще допринесе допълнително за икономическия подем в региона. Проектът цели развиването на устойчива двойна железопътна ос, електрифициран жп коридор с модерна ERTMS система за управление на железопътния

трафик, свързващ българските и гръцките пристанища. Изграждането на железопътната линия е част от по-големия проект за мултимодален коридор за товарни превози, свързващ Егейско и Черно море „Sea2Sea".

В срещата е участвал и министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Росен Желязков. Обсъдени са били още възможностите за по-нататъшно развитие на транспортния коридор, чрез изграждане на автомагистрала или скоростен път между Александруполис и Бургас, както и за удължаване на коридора от Солун до пристанище Патра. Това ще даде възможност за създаването на връзка по море към Италия и към Испания.

Хоби

ЮБИЛЕЙНА ПОЩЕНСКА МАРКА ЗА КОРОНЯСВАНЕТО НА ЦАР БОРИС ТРЕТИ

Стогодишнината от възкачването на трона на Цар Борис Трети е знаменателна, не само защото той е забележителна личност, но и защото българският държавник и политик е бил страстен почитател на филателното изкуство. Това заяви министър Росен Желязков по време на валидирането на специална пощенска марка, посветена на годишнината. Печатът за пускане в употреба бе поставен заедно с наследника на българския монарх - Симеон Сакскобурготски.

Образът на Цар Борис Трети многократно е бил увековечаван в редица пощенско-филателни издания, каза още министър Желязков. Той припомни, че пощенска марка от края на 19-ти век, е посветена на приемането на православието от младия Борис. По-късно, през 1918 годинаq филателията отбелязва възкачването му на престола едва на 24 години, за да поеме през трънливия път на своята съдба, неразривно свързана със съдбата на българския народ и българската държава. „Преди 5 години, през 2013 година, също имаме издание, което бе посветено на кончината на Цар Борис Трети", добави министърът.

„Тези събития не само ознаменуват паметта, свързана с личността на Цар Борис Трети, но и помагат по един различен начин да се запознаваме и да се докосваме до неговото дело и жизнен път. Младите поколения имат възможност и по този начин, да опознават нашата история с нейните трудни и противоречиви пътища", добави още Росен Желязков.

Цифровизация на жп транспорта у нас

Беше темата на форума, проведен в Българската търговско промишлена палатата

В България не съществува закон, който регламентира обединението на мултинационални компании, държавата, малките и средни предприятия с производства в областта на железопътната инфраструктура. Това заяви проф. Никола Дурчев по време на организирания от Асоциацията по железопътна сигнализация, автоматика, комуникация и индустрия (RASTIA) и Клъстер Зелен транспорт форум „Цифровизация на железопътния транспорт в България".

Събитието бе официално открито от главния секретар на Българската търговско промишлена палатата Васил Тодоров. В дискусията участваха Людмил Иванов, председател на RASTIA, проф. Никола Дурчев - управител на „Балкантел" и основател на асоциация RASTIA, проф. Тодор Размов и проф. Симеон Ананиев от ВТУ „Т. Каблешков", доц. Венцислав Трифонов от Технически университет - София, Галина Василева, директор на дирекция Координация на програми и проекти в МТИТС и контролен орган по Механизма за свързване на Европа, както и Валери Димитров от C.R.E.A.M. Europe.

Главните теми на дискусията бяха насочени към приближаване на качеството на националната услуга до европейските стандарти. То може да се постигне с внедряването на нови системи и съвременни концепции за превоз на товари. Анализираха се също състоянието и перспективите пред модернизацията в сектора. Направи се обстойна оценка на съществуващите варианти за финансиране на железопътни инфраструктурни обекти. Едно от предложенията в тази насока бе нови алтернативни форми чрез публично-частно партньорство.

Проф. Размов подчерта, че за осъществяването на цифровизацията трябва да се разработи Единна система за управление на железопътната мрежа (ЕСУЖМ). Обменът на информация ще се постигне чрез телематични приложения. За изграждането им са създадени и утвърдени Технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) за товарни и пътнически превози. В момента обаче нивото на прилагане на ТСОС "Телематични приложения за превоз на товари" е ниско и бъксува, заяви професорът.

Подробности за дискусията и предложените новости по време на форума – в следващия брой на в. „Железничар".

ПРОФЕСИОНАЛИЗМЪТ ОТНОВО ПРЕДИЗВИКА ВЪЗХИЩЕНИЕ

От стр. 1

и локомотивна бригада, така и редовите професионалисти в НКЖИ.

Количествата камък, които са се свлекли вечерта и са предизвикали сблъсъка са повече от 120 кубика. Два от късовете са с обем над 30 кубика единият, стана ясно от обяснението на генералния директор на НКЖИ инж. Красимир Папукчийски, който ръководи операцията по разчистването. Той уточни, че ще се наложи допълнително обрушване на около 50 кубика опасни скални късове, надвиснали над линията. Според него причината за инцидента е комплексна. „Първо, преди броени дни имаше земетресение в района на Благоевград. Силният снеговалеж и последвалите ниски температури също са допринесли за свличането на огромния скален къс. Няма как да се борим с природата", каза още той. И допълни, че всеки ден служителите на компанията проверяват слабите и критични места през които преминават влаковете. „Тази скала не е показала никакви предварителни причини за притеснение. Цялата жп мрежа в страната е абсолютно безопасна. Инфраструктурата в момента е на проектни параметри. Необходимо е да се направят сериозни инвестиции в нея, но те не застрашават пътниците", категоричен е инж. Папукчийски.

По-късно стана ясно, че временно превантивно е спряно движението и на теснолинейката между гарите Белица и Разлог. При редовния денонощен обход е регистрирана нестабилна скална маса, заради което аварийните екипи на НКЖИ ръчно са обезопасявали мястото. От компанията уточняват, че при наблюдаваните „слаби" места покрай жп линиите се извършва обход преди преминаването на всеки влак, а за да се гарантира безопасността на движението се вземат своевременни мерки.

Страниците подготви
Мая Димитрова

ПЪРВАТА ВИСОКОСКОРОСТНА ЛИНИЯ В АФРИКА

На 15 ноември в Мароко се състоя официалното пускането в експроатация на първата на Африканския континент високоскоростна железопътна линия Танжер – Казабланка. В тържествената церемония по откриването на 383-километровата релсова магистрала участваха мароканският крал Мохамед VI и френският президент Еманюел Макрон. Те се включиха в дебютното пътуване между Танжер и Рабат.

Френският президент Еманюел Макрон и мароканския крал Мохамед VI участваха в тържественото откриване на скоростната линия.

Новият жп коридор свързва двата най-важни икономически и финансови центрове на Мароко - Танжер и Казабланка. Маршрутът му преминава и през столицата Рабат. Мароканският крал Мохамед VI му даде названието „Ал Борак" (Al Buraq), по името на митичното крилато създание, което според преданията е пренасяло ислямския пророк Мохамед от Мека до Йерусалим.

Първоначално високоскоростното движение ще се осъществява само по 183-километровия участък между Танжер и Кенитра. Закупените за обслужване на трасето френски влакове-стрели Avelia Euroduplex могат да пътуват по него със скорост до 320 км/ч. А от Кенитра до Казабланка (дължината на участъка е 200 км) засега те ще движат по стандартна жп линия с до 160 км/ч. В момента експресите вземат разстоянието от Танжер до Казабланка за 2 часа и 10 минути, вместо за досегашните 4 часа и 45 минути. Железопътният трансфер между Танжер и Рабат пък вече е сведен от 3 часа и 40 минути само до 1 час и 20 минути.

Преди пускането на новия коридор мароканските железници извършваха превозите между тях по стар железен път, преминаващ по протежението на атлантическото крайбрежие. Част от него е и бавният участък Кенитра – Казабланка, който се модернизира. Това предполага в близка перспектива мароканските скоростни експреси да увеличат скоростта по него до 220 км/ч.

За обслужване на жп магистралата железниците на Мароко (ONCF) закупиха 12 високоскоростни двуетажни електросъстава Avelia Euroduplex (версия на TGV) от френския производител Alstom. Те са оборудвани с европейската система за управление на влаковото движение ETCS. Нейни елементи са монтирани и по самия жп коридор.

Осемвагонните композиции Avelia Euroduplex са специално адаптирани за климатичните и природни условия на северноафриканската монархия. Всяка от тях може да транспортира до 533 пътници и включва два вагона първа класа, вагон-ресторант и 5 вагона втора класа. В конструкцията и интериора им са внедрени много модерни решения и иновации, подобряващи комфорта на пътниците и улесняващи достъпа до влаковете на хора с двигателни проблеми. В композициите също е монтирана цифрова система за информиране на пасажерите, която представя полезната за тях информация на два езика — арабски и френски. Това улеснява, както местните клиенти на ONCF, така и чуждите туристи.

Експресите от мароканската серия на Avelia (по света се експлоатират над 1100 състава от жп семейството) бяха произведени изцяло във Франция. Изработването им бе разпределено в заводите на Alstom в много френски градове: Ла Рошел, Белфор, Орнан, Тарб, Льо Крезо, Льо Пети Кевийи, Вилербан, Сент Уен де Туа и Рейшсофен. Впоследствие, подвижния състав бе доставян до северноафриканското кралство по море.

Припомняме, че изграждането на първия скоростен железен път в Мароко и Африка започна още през 2011 г. и трябваше да завърши през 2015 г. Проблеми с прокарването на линиите през някои участъци с хълмист терен обаче наложиха внасяне на корекции в строителните планове и изграждането на няколко виадукта (единият с дължина близо 3,5 км). В определени зони строителите имаха неприятности и със стабилността на релсовото трасе. Това забави и удължи с цели две години строителните дейности. В тях и в проекта като цяло бяха инвестирани почти 2 млрд. евро. Половината от средствата осигуриха правителството на Мароко и фирми от Кувейт, Саудитска Арабия и Абу Даби. Останалият капитал дойде под формата на различни заеми от Франция, чиито компании доставиха подвижния състав, оборудването и жп технологиите.

Мароканските високоскоростни влакове Avelia Euroduplex вече обслужват скоростния коридор.

Икономистите обръщат внимание, че първата жп магистрала на Черния континент на практика излиза с 15 на сто по-скъпа от заложеното в първоначалния финансов план. Въпреки това правителството на Мароко е доволно от цената, тъй като проектът е струвал по-малко от 9 млн. евро на километър. От африканското кралство са удовлетворени от факта, че остават далеч под европейския стандарт при изграждането нови скоростни трасета, който гравитира около 20 млн. евро на километър.

Разбира се, не липсват и критици на бързата жп връзка. Според опозиционните сили на назначеното от мароканския монарх правителство, парите биха могли да бъдат изразходвани далеч по-рационално в страна, в която значителна част от населението тъне в бедност и неграмотност. Освен това опозиционерите на властта смятат, че високоскоростната жп линия несправедливо облагодетелства френските компании.

Мохамед VI и контролираната от него изпълнителна власт обявиха проекта за ключова стъпка в модернизирането на инфраструктурата на страната. През последните години Мароко се превръща във все по-голяма икономическа сила в региона. Надеждите на властите в Рабат са скоростната и модернизираната жп мрежа да станат катализатор за увеличаване на просперитета и откриване на нови бизнес възможности в северноафриканската държава.

Мароканските железници ONCF очакват голям интерес

Мароко планира да продължи да разширява високоскоростната си жп мрежа.

към новата високоскоростна транспортна услуга. От националния жп оператор прогнозират, че годишно пътниците по жп коридора Танжер - Казабланка ще достигне 6 млн. души в рамките на следващите 3 години. За сравнение сега той е наполовина по-малък - около 3 млн. души. Разчетите са направени на база 70-процентна средна запълняемост на съставите Avelia Euroduplex и движението им по маршрута през интервал от 1 час. Както и с отчитане на цената на билетите за тях, които са с около 30 процента по-скъпи от тези за стандартните влакове в Мароко.

До 2035 г. - 2040 г. властите на африканската държава имат идея да разширят още скоростна жп мрежа на страната. Обмисля се също изграждане на друга скоростна жп магистрала между двата основни туристически центъра на страната - Маракеш и Анадир. Очаква се тя да е с дължина 180 км, а маршрутът й да преминава през поредица от тунели. Коментира се също да е с разклонение и към пристанищния и курортен град Ес Сувейра, до който все още няма жп връзка. Също така съществуват планове за последващото свързване на коридорите Танжер – Казабланка и Маракеш – Анадир.

Високоскоростните железни пътища се важен елемент от глобалната стратегия за модернизация на инфраструктурата и създаване на ефективен железопътен транспорт на Мароко. Показателно е, че инвестициите в жп сегмента на страната от 2010 г. до 2015 г. са нараснали 7 пъти – до 34 млрд. дирхама (3,6 млрд. долара) и ръстът им продължава.

Ивайло ПАШОВ

Експресите и новият железен път съкращават времето за пътуване между Танжер и Казабланка с повече от 2 часа.

Андреевден

На 30-и ноември православните християни отбелязват деня на свети Андрей, брат на свети апостол Петър. Той е наричан още Първозвани, понеже пръв сред дванайсетте апостоли е повикан да тръгне след Исус Христос. Когато апостолите тръгват по света да проповядват словото Божие, Андрей се отправя през Гърция, по нашите брегове на Черно море и стига до Грузия и Скития, като спечелва нови последователи на християнството. Умира в гръцкия град Патра, разпънат на кръст, с формата на буквата Х, наречен по-късно в иконографията „Андреев".

Св. Андрей се счита за апостол на православните християни, защото ръкополага първия епископ в Константинопол - апостол Стахий. През IV век мощите на свети Андрей са поставени в цариградската църква „Св. Апостоли". През XIII век обаче кръстоносците ги пренасят в италианския град Амалфи, където почиват и до днес.

Както повечето църковни празници, и Андреевден е свързан с последователността на сезоните – в народните обичаи той символизира началото на зимата. Затова е странно вярването, че от този момент нататък денят започва да расте – макар и колкото зърно. На места у нас дори наричат 30 ноември Едринден или Едрей.

Здрава плетеница от християнски ритуали, езически обреди и народни суеверия оформя традициите, свързани с Андреевден. Те се въртят все около надеждата за полека зима, за запазване на реколтата и щедра предстояща година. Зърнените храни като символ на плодородието са главно действащо лице на обредната трапеза. Вечерта преди празника се приготвят ястия от боб, леща, жито, булгур, царевица или всичко, което се сее на полето. Всички в къщата трябва да опитат от тях, дава се дори и на домашните животни. На сутринта част от сварените зърна се хвърлят в комина, за да станат високи посевите.

С Андреевден е свързано и друго едно народно вярване, отново израз на надеждите за кратка зима и пълни хамбари. Според преданието мечка изяла вола, с който свети Андрей обработвал нивата си. Разгневен обаче той уловил звяра и го впрегнал в ралото. Оттогава се вярва, че свети Андрей е повелител на дивите животни и се явява пред хората, яхнал мечка, за да прогони зимата и дългите нощи. В тази връзка, когато се хвърлят зърната в комина, се изричат и думите „на ти, мецо, варен кукуруз, че да не ядеш суровия". У нас наричат Андреевден още Мечкинден.

Гъбите

Гъбите, и по-точно ядливите гъби, са служили за храна на човека още от древни времена. Още древногръцкият учен Теофраст описва в своите трудове печурката, трюфелите и много други видове гъби.

Гъбите са били поднасяни на народната трапеза, на хановете и царете. Те имат сходна със зеленчуците и продуктите от животински произход хранителна стойност. Съдържат голямо количество вода, белтъчини, минерални соли, мазнини, витамини и други вещества.

По вкусови качества гъбите заемат едно от първите места между храните от растителен произход. Те търпят всякаква топлинна обработка и са подходящи както за самостоятелна консумация, така и като добавка към много ястия.

Широко известни са повече от сто вида ядливи гъби. Благодарение на ароматните си и полезни вещества, те придават на ястия, супи, яхнии и салати приятен вкус. Количеството на протеини в гъбите е 30%, което е повече от месото. В гъбите се съдържат още фибри, въглехидрати, аминокиселини и много различни вещества като мастни киселини и етерични масла.

Най-полезното вещество в състава на гъбите е бета-глюканът. Бета-глюканите са природни полизахариди. Те са изключително важни за имунната система на човека. Учените дори смятат, че благодарение на обилното присъствие на гъби в постните менюта на хората от древността, те са успявали да поддържат добра имунна система.

Гъбите се използват и за медицински цели в така наречената фунготерапия. Медицината е наясно с важността на пеницилина и други антибиотици, съдържащи се в гъбата, за лечението на инфекциозни заболявания.

Ползата от употребата на гъби е неоспорима. Но дали има и вреда? Първият недостатък на гъбите е, че са трудни да усвояване от организма. Затова гъбите са противопоказни при хора със заболявания на стомашно-чревния тракт. За да можете да ядете гъби и да нямате проблеми след това, трябва да имате напълно здрава храносмилателна система.

Другият недостатък на гъбите е, че притежават изключително висока способност да натрупват радиоактивни вещества и различни токсини. Ако гъбата е израснала в заразена почва, то тя може да бъде смъртоносна.

Тези 5 зравословни храни ще ви помогнат в битката с инфекциите

Бактериите са неразделна част от живота. Много видове са жизненоважни и много полезни за здравето и поддържат имунната система в състояние да ни предпази от други видове бактерии, които наистина могат да причинят инфекции.

Без съмнение сте чували за бактериалните инфекции? Бактериите са част от живота ни. Когато мислим за това си представяме класическите инфекции и болести, които всички сме преживели в някакъв момент.

Възможно ли е да се предпазите 100% от бактериалните инфекции? Уви, не. Тези микроорганизми мутират и дори могат да станат резистентни към антибиотиците. Всъщност те са най-лошият и най-малкият враг на хората.

Въпреки това нещо, което определено можем да направим, е да засилим имунната си система колкото е възможно повече с това, което ядем.

1. Кокосово масло

Кокосовият орех се счита за една от най-добрите антимикробни храни, тъй като има високо съдържание на лауринова и каприлова киселина. Доказано е, че пиенето на кокосово мляко, а също и мазането на кожата с кокосово масло, предпазва от вредните бактерии и помага на организма да се пречисти от тях, ако вече се е заразил.

2. Кромид лук

Освен за овкусяване на ястия, лукът се използва в борбата с бактериите и гъбичните инфекции. Той е много полезен при леки настинки, предпазва сърцето и черния дроб. Високото му съдържание на антиоксиданти, калий, витамин В6 и витамин С повишават защитните сили на организма.

3. Риган

Много хора в чужбина използват маслото от риган за борба с гъбични и бактериални инфекции, но у нас то не е толкова популярно. В растението има голямо съдържание на антиоксиданти, а хлорофилът в листата му се бори с киселинността и вредните бактерии, причиняващи болести в стомаха. Освен това риганът намалява стреса и помага за укрепването на имунната система.

4. Чесън

Също както обикновения кромид лук, чесънът гони бактериите надалече. Само няколко скилидки могат да прочистят храносмилателния тракт.

Чесънът съдържа витамин В6 и калий, които детоксикират организма, стимулират здравето на сърцето и укрепват черния дроб, а също така повишават имунитета. Чесънът е естествена пребиотична храна, която улеснява работата на добрите бактерии в тялото.

5. Тиквени семки

Тиквените семки имат невероятни свойства, чрез които вредните паразити могат да се отделят чрез храносмилателния тракт. Семките имат високо съдържание на растителни протеини. Само една чаша, пълна с тях, има 13 грама протеин. Семките са богати още на омега-3 мастни киселини, които ги правят много полезни за нормалното функциониране на щитовидната жлеза и облекчават състоянието на суха кожа, което води и до появата на гъбични инфекции.

Най-шантавите закони на света

След като вече стана ясно, че е напълно възможно жените в Париж да бъдат арестувани само, защото носят панталони, изглежда сега е добър момент да си припомним някои от най-шантавите и нелогични закони от различни точки на света.

Умирането забранено!

Да, съвсем сериозно. Това е основна забрана в малкото островно исландско градче Лонгиърбиен като причината за това е фактът, че телата не се разграждат достатъчно добре в студената северна почва. Местното гробище престанало да приема мъртвъци още преди 70 години, така че ако днес някой от жителите стигне до смъртно легло, бързо го пренасят със самолет до по-голямо населено място, където може да дочака края на дните си без опасност от арест.

Арест за дъвка

Допускали ли сте някога, че дъвченето на дъвка може да ви вкара в затвора? Точно такава е ситуацията в Сингапур, където това упражнение за дъвчащите мускули е забранено със закон от 1992 г. Изключение се прави единствено за никотиновите дъвки, но дори и тогава пушачите трябва да притежават специална рецепта от аптеката. На свой ред собствениците на кино салони в Ню Йорк пък са задължени веднъж в месеца да почистват основно залите от дъвките по местата, които често биват залепвани там от зрителите.

Миризма, която може да ви докара глоба

Дуриан е вид тропически плод с много хранителни вещества, но има и един сериозен недостатък – острата миризма. Ето защо властите в Бруней, Индонезия и Малайзия са забранили изцяло консумацията на плодовете на публични места като автобуси, метро, хотели и летища. Мярката е строга, но и напълно оправдана, тъй като ароматът на дуриан се описва като смес от „свински екскременти, терпентин и лук“.

Плащане по желание

Ресторантът Nyhavn 17 в Дания е място, където любезни сервитьори ще ви предложат вкусна храна и чаша ободряващо каже. Спокойно обаче може да поръчате каквото си искате, защото тук се плаща само, ако клиентът е „напълно сит след като е приключил с храненето“. Жалко, че това правило се отнася само за едно заведение, а не е закон за всички ресторанти по света, нали?

Параграф 22 по митнически

Ако някога изпаднете в неприятна ситуация, породена от интервенцията на английски митничари, дори не си помисляйте да потърсите правата си в съда, без значение невинни ли сте. Член 268 от Закона за митниците от 1876 г. гласи, че не може да отправите обвинение срещу митнически служител без едномесечно предварително предизвестие. Член 272 от същия закон обаче твърди, че всеки един иск трябва да бъде заведен не по-късно от месец.

Дебелината е престъпление

Казано с прости думи, не е добре да си дебел в Япония. Въпреки че страната има един от най-ниските проценти на затлъстяване в света (едва 5 процента срещу 35 процента в Съединените щати), през 2009 г. японските законодатели дори приеха закон, въвеждащ максимален размер на талията. Всеки мъж над 40 години не трябва да има талия, по-голяма от 80 сантиметра, а всяка жена над същата възраст – не повече от 90 сантиметра. И всичко това от страната, която е дала сумо борбата на света...

Закони по тайландски

Тайланд е държава, известна с противоречивите си сексуални навици, но това не значи, че там цари беззаконие. Точно обратното – ако излезете от вкъщи без бельо, това е наказуемо. Същото важи и ако карате колата си без риза или пък ако настъпите банкнота с националната валута. А дори не си и помисляйте да обидите краля, защото това ще ви донесе до 15 години затвор.

Голи в саваната

Ако съдбата ви отведе на сафари в Кения и внезапно видите как вашият местен водач захвърля всичките си дрехи и хуква през саваната, въздържте се да го последвате. За местните жители тичането голи през природата е съвсем нормално и разрешено, но чужденците нямат право да го правят заради забрана със закон. Както и по още 120 други причини, свързани с инстинкта за самосъхранение.

7 признака, че сте успели в живота

Всеки си задава въпроса какъв е смисълът на живота и в някакъв момент прави своята равносметка. Дали имате вярна самопреценка обаче? Изследователите смятат, че ако откриете себе си в следните факти, то непременно може да се каже, че сте успял човек и ви е предопределено да постигнете много.

1. Реализирали сте се професионално

Ако работите това, което обичате, и сте добър в това, което правите, то вие със сигурност сте успял. Това дава самочувствие и сигурност, че можете да бъдете независими и да избирате работното си място. Или най-малкото – да имате високи изисквания към работодателя си.

2. Умеете да разрешавате проблеми

Това качество не е присъщо на всеки човек, защото се изискват различни умения, съобразителност, а и способност да се поставиш на мястото на другия. Разрешаването на проблеми в критични ситуации показва, че вие сте далновиден и мислите една крачка пред останалите.

3. Нищо не може да ви спре да осъществите целите си

Целеустремеността е положително качество, прекалената амбиция – не. Когато знаете какво искате от живота, е полезно да го осъществите.

4. Притежавате неуморна упоритост

Упоритостта помага да се поддържате в добра форма. Не я бъркайте с инатливостта обаче. Упоритост се проявява там, където има смисъл и си струва. Инатът е неприятна черта на характера.

5. Не се боите да задавате въпроси

Глупав е само онзи въпрос, който не е бил зададен. Питайте, питайте, питайте! Това показва, че не се отнасяте презрително към останалите, че не ви е срам да признаете, че не знаете нещо, освен това ви дава шанс да научите нещо ново.

6. Никога не се предавате

Всеки може да претърпи неуспех, но това не е повод да се откажете. Успелият човек винаги намира начин. А понякога неуспехът се превръща в предпоставка за бъдещ успех.

7. Съзнавате, че промяната е във ваши ръце

Вие и само вие управлявате съдбата си. „Някои са родени велики, други постигат величие, а трети изпитват влиянието им.” (Уилям Шекспир)

Вие от кои сте?

Удивителните способности на котките

Котките са наистина прекрасни същества. Те са чисти, умни и независими. Разбира се – и супер сладки и гушливи. Това обаче е само върхът на айсберга. Нашите четириноги приятели имат и редица впечатляващи способности – от супер обоняние до светкавична скорост.

- **Мъркането може да лекува**
  Мъркайки с вибрации от 20 до 140 херца, котката може да заздравява костите.
- **Супер обоняние**
  То е 14 пъти по-чувствително от нашето.
- **Като светкавица**
  Котките могат да тичат с 48 км/ч – по-бързо от световния шампион Юсейн Болт.
- **Олицетворение на блаженството**
  Котките прекарват 2/3 от живота си в сън.
- **Талантливи**
  Котките могат да издават над 100 различни звука. За справка – кучетата са способни само на 10.
- **Уникални**
  Носът на всяка котка е уникален, подобно на отпечатъка от пръстите при хората.
- Винаги знаят как да намерят пътя към дома

Доказана е уникалната способност на котките да намират пътя към дома. Още не е съвсем ясно на какво се дължи тя. Смята се, че усещат магнитното поле така, сякаш имат вграден компас в мозъка си. Експеримент доказва, че котката се ориентира по-трудно, когато носи нашийник, към който е прикачен магнит.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3
„Холдинг БДЖ” ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Предпечат и дизайн Фидел Ангелов
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: Алианс Принт ЕООД ISSN 0861-0851

КУМА ЛИСА В МЕТРОТО

Рускиня се повози в московската подземна железница с домашна лисица... на рамото си

Видеоклип с млада рускиня, която се качва в метрото на Москва, носейки жива лисица на рамото си, обиколи социалните мрежи и се превърна в хит. Той е заснет от впечатлен от гледката пътник, който първоначално го публикува в мрежата Instagram с шеговития коментар, че „в Русия има дами, които обичат да носят естествени кожи, но са против убийството на животни".

На видеото се вижда как видимо опитомената красива животинка стои спокойно на рамото на своята стопанка. Тя не е притеснена от множеството хора на перона, нито от пристигналата мотриса на метростанция „Каширская" и не им обръща особено внимание. Околните пътници също не показват да са изненадани от срещата с нея и с изключение на някой и друг любопитен поглед, не демонстрират безпокойство, а съвсем нормално поведение.

Причината за „равнодушието" на ползвателите на московската подземна железница вероятно е фактът, че те са свикнали с подобни необичайни спътници. Преди две – три седмици (в края на октомври) из социалните мрежи „ВКонтакте" и Facebook беше публикувано видео и снимки на друга рускиня, пътуваща в метрото с аналогичен питомец. На тях се вижда как Кума Лиса удобно лежи на коленете на стопанката си, а по-късно се разполага и на съседната седалка.

И това далеч не са единствените подобни примери. Не са малко руснаците и украинците, които живеят в градовете и отглеждат опитомени лисички. Те периодично пътуват с тях с обществения транспорт и това отдавна не смущава останалите пътници. Напротив – повечето пасажери посрещат с усмивки и шеги четириногите си спътници. А пък последните дотолкова са свикнали с вниманието, че приемат разходките с релсовия транспорт и автобусите за нещо естествено.

Разбира се, не липсват и критици на тези практики. След публикуването на всяко ново клипче или снимки, показващо поредното гостуване на красивата животинка в света на хората, обикновено се развихрят бурни коментарни полемики опасно ли е за останалите пътници едно такова животно, или не. Редица потребители на социалните мрежи бързат да припомнят, че правилата забраняват животни извън клетки да се разхождат в метрото и питат къде са гледали дежурните служители. Други са по-меки и просто препоръчват на домашните любимци – особено с горски произход – все пак да се поставят нашийници и намордник. Техните аргументи са, че дори и най-кротките питомци биха могли да се подплашат от нещо и инстинктивно да ухапят някого.

И ако за руснаците, украинците и жителите на бившите съветски републики разходките на домашни и опитомени диви животни из метрото си остават „в нормите", то на Запад реагират далеч по-панически.

Само преди няколко дни - на 13 ноември – бездомен французин влезе с коза в мотриса на метрополитена в Париж на станция „Тюйлери" и предизвика колапс в работата му. Мъжът седна във влака, гушвайки нежно козичката, но това шокира околните пътници и служителите на подземната железница. Тъй като превозът на подобни животни е строго забранен, бяха призовани полицаи, които след дълго увещаване заставиха пътника да пусне козата и го арестуваха.

Инцидентът предизвика сериозно забавяне на движението на метровлаковете по линия 1 на подземната железница на френската столица. По-късно парижката транспортна компания RATP съобщи, че козата всъщност е била открадната, а бездомникът се е опитвал да избяга с нея.

Ивайло ПАШОВ

В метрото на Русия, Украйна и други държави от бившия СССР пасажерите с опитомени лисици не са рядкост

Необичайната пътничка, която влезе в московското метро с лисица върху рамото си

Правилата на московското метро допускат превоз на кучета, котки и ваксинирани домашни животни, които не застрашават живота на пътниците

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