СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

13 - 19 октомври 2016 г. Цена 60 ст. София, година XXV, брой 23 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

Юбилейно

100 ГОДИНИ ОТ ЗАВЪРШВАНЕТО НА ТРАНССИБИРСКАТА ЖЕЛЕЗНИЦА на стр. 3

Футбол

ЖЕЛЕЗНИЧАРИТЕ ПОЛОЖИТЕЛНО ИЗНЕНАДАХА ФЕНОВЕТЕ СИ на стр. 4

В аванс

ПЪРВАТА ЖП ЛИНИЯ У НАС НА 150 ГОДИНИ

Повече от седмица, преди да започне атракционното пътуване с ретро-влак от централната гара във Варна, „БДЖ – Пътнически превози” ЕООД пусна за него билети на символични цени от 50 стотинки. Дружеството го организира съвместно с Национална компания „Железопътна инфраструктура”, под егидата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. Поводът е 150 г. от откриването на първата железопътна линия у нас между черноморската ни столица и Русе.

След кратка празнична програма ретро-влакът ще тръгне на 22 октомври в 8:15 часа сутринта от Варна за Русе, където отново пътниците ще бъдат посрещнати официално в празнична атмосфера от ръководството на града.

Поради специалния характер на композицията, местата са ограничени, а билетите са безплатни. Заплаща се само запазеното място, което 50 стотинки. Всеки, който желае да пътува с атракционния юбилеен влак може да си купи билет от гарите, на които той ще спира - Варна, Белослав, Синдел, Провадия, Каспичан, Хитрино, Самуил, Разград, Вятово и Русе. Там местните градоначалници също организират кратки тържества и програми, свързани с юбилея. Участниците в тях и пътниците ще могат да се порадват на част от уникалния подвижен жп състав, с който разполага БДЖ. Композицията ще бъде теглена от парен локомотив 03.12, а в нея ще е включен и вагонът на Цар Борис III от жп състава на „Корона експрес”.

В Русе атракционният влак пристига в 15:30 ч. пред Музея на транспорта в дунавския град. Там, пътниците от влака ще могат да се потопят в атмосфера от епохата на първото пътуване през 1866 г., осигурена от общинските Биг Бенд и Драматичен театър. След като разгледат изложените в музея експонати ще продължат към официалното честване на централната жп гара. На перона всички, които проявяват желание, могат да посрещнат атракционния влак и да се снимат с него.

Парният локомотив № 03.12, произведен 1942 г. в германската локомотивна фабрика „Henschell – Kassel”, който ще тегли юбилейния влак на 22 октомври.

ЧОВЕШКИЯТ ЖИВОТ ВЪВ ФОКУСА НА СИГУРНОСТТА

Един от основните и постоянни приоритети в общата дейност на „Холдинг БДЖ” ЕАД е изпълнението на задачите на националната сигурност, единната спасителна система, опазването на собствеността, обществения ред и реакцията при управлението на кризи, бедствия и аварии. Усложнената международна обстановка, като следствие от увеличаващия се бежански и мигрантски поток, неизбежно налага да се засили превантивната работа с хората, които работят на рисковите места в държавни структури каквито са железниците. Още повече, че обявената степен на „жълта” готовност за реагиране на терористична заплаха изисква вниманието на всеки железничар в експлоатацията, непрекъснато да бъде заостряно към изненадите, които могат да му поднесат непредвидени външни ситуации.

Прави впечатление, че през последните месеци потокът от нелегални мигранти, превозвани с жп транспорт се увеличава – заявява Мирослав Писов, ръководител отдел „Вътрешна сигурност и безопасност” в „Холдинг БДЖ” ЕАД. Затова е задължително провеждането на ежедневни постоянни инструктажи на звеното за самоохрана и на работещите в рисковите зони, както и в отделните обекти като ремонтни цехове, складове и др. Сега всички железничари отново се запознават с инструкциите, заповедите и телеграмите в областта на вътрешната сигурност и управлението на кризи. Периодично се анализира създадената връзка между звеното за самоохрана и мобилните групи от работещи служители в обектите. Но основното, върху което се акцентира е човекът и опазването на живота му, изтъква Писов. На него предимно се обръща внимание в изградената система за сигурност, както в холдинга, така и в двете дружества в групата – за пътнически и за товарни превози. Върху същото слага акцент и единната информационна мрежа от основните структурни звена – експлоатация и безопасност. Затова и извършването на превантивна дейност е станало всекидневие в рисковите зони и места във всички обекти на БДЖ.

Създадените преди време мобилни групи за управление на кризи работят в постоянна връзка и взаимодействие с МВР и ДАНС не само в стационарните обекти, но и при превантивния контрол на подвижния състав. „Нещо повече, с изрична заповед на изпълнителния директор на холдинга Владимир Владимиров е разпредено прилагането на предпазни антитерористични мерки като част от общите за опазване живота на пътниците. Те са насочени към осигуряване на безопасността и сигурността в БДЖ” – казва Мирослав Писов. И допълва, че при провеждането на ежедневните инструктажи се обръща голямо внимание как практически да се осъществяват на местно ниво задачите от организационната дейност на цялата система за сигурност. Преди всичко е необходимо активното участие на всеки служител, насочено към изграждането на обща среда за сигурност, основана на принципа на съпричастност и взаимна помощ. Това означава точност в изпълнението, своевременно получаване на информация и обща структурна обвързаност в жп системата. Тя обхваща Единната информационна система (ЕИМ), телефон 112, оперативното диспечерско управление на товари и пътници, оперативният информационен център за сигурност (ОИЦ), дружествата, изпълнителният директор на холдинга, управителите на пътнически и на товарни превози, дежурният в Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията, главният диспечер в НК „Железопътна инфраструктура”, дежурните в МВР и Националния контратерористичен център в ДАНС.

В условията на усложнена среда, каквато е днешната, тази система трябва да работи безупречно, об-

На стр. 5

Контейнерни превози
АВСТРИЯ ОБЯВИ НОВА СХЕМА ЗА СУБСИДИРАНЕ

Правителството на Австрия представи нова схема за субсидиране на контейнерните жп превози от 2018 г. От декември 2012 г. всяка година властите на страната отпускат за тях помощ в размер на 50 млн. евро, което е отстъпление от нормите на Европейската комисия. Срокът на действие на текущото споразумение с ЕС изтича в края на 2017 г., но австрийският кабинет възнамерява да продължи с досегашната практика на финансовото им подпомагане.

Неотдавнашни изследвания показаха, че разходите на автомобилния и железопътния транспорт са аналогични при превозите на дистанции от 120 до 300 км. Затова австрийското транспортно министерство смята, че субсидията е необходима, за да подкрепи и стимулира контейнерните жп трансфери на подобни къси разстояния. Най-скъпото звено в тяхната веригата е т. нар. последна миля - операциите между пунктовете за товаро-разтоварни дейности и близките сортировъчни гари. Субсидията отива основно за финансиране на тези дейности.

Изчисленията показват, че с досегашното подпомагане ще могат финансово да се гарантират до 2030 г. голяма част от контейнерните жп превози на национално ниво. Но от австрийското министерство на транспорта констатират, че по международните дестинации те изискват аналогична подкрепа и в другите държави. В противен случай никакви субсидии няма да помогнат за ръста на контейнерния транспорт.

Stadler
ЗАПОЧВА ПОРЪЧКА ЗА ТУРИСТИЧЕСКИ ВАГОНИ

Швейцарският жп производител Stadler ще достави 10 двуетажни вагони за туристическите влакове на компания Rocky Mountaineer. Последната е оператор на туристически композиции, които пътуват по маршрутите в западните райони на Канада и САЩ.

Туроператорът те да имат панорамен стъклен покрив, благодарение на което осигуряват максимален обзор на пасажерите. При няколко от тях на втория етаж ще бъде разположен ресторант. Контрактът предвижда всички да се доставят на клиента през 2018 г.

Закупуването на новите вагони е свързано с най-мащабната инвестиционна програма за обновяване на подвижния състав, предприемана в цялата история на основаната през 1990 г. канадската компания. Rocky Mountaineer осъществява и дейности по осъвременяване на сега използваните туристически състави.

Влаковете на туроператора са превозили до днес повече от 1,7 млн. пасажери.

Модернизация
НА 10 МЕТРОВЛАКА В ХАМБУРГ

Компанията за тягово жп оборудване Vossloh Kiepe и вагоноремонтното предприятие Fahrzeugwerke Miraustrasse (FWM) подписаха договор за модернизацията на мотрисите тип DT3 на метрополитена на Хамбург. В рамките на проекта, наречен DT3 Substanzverbesserung, ще бъдат изпълнени комплекси работи, позволяващи да се удължи експлоатацията на тези състави. Те се използват в хамбургската подземна железница от 1971 г. и са основа на нейния жп флот.

Обновяването на първите десет композиции ще се осъществи до ноември 2017 г. в завод на FWM в Хенигсдорф. В хода на модернизацията компания Vossloh Kiepe ще внедри по-модерно електрооборудване на вагоните на композициите и ще ги снабди с нова ходова част и спирачки. Очаква се в перспектива през аналогична модернизация да преминат още състави DT3.

Безплатни пътувания
От октомври в Израел

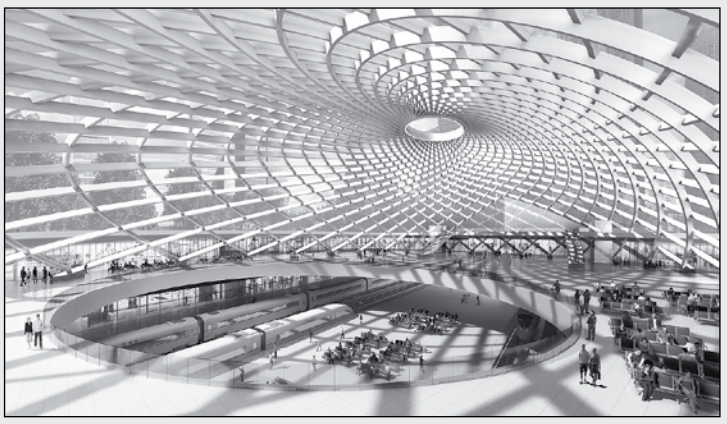
Тържествено бе открита новата железопътна линия Jezreel Valley, която свързва градовете Хайфа и Бейт Шеан. Тя е дължина 60 км и редовната ѝ експлоатация започва на 16 октомври. Любопитното е, че до 4 ноември пътниците ще могат да пътуват по нея напълно безплатно.

С това обаче приятните изненади за ползвателите на новото трасе няма да свършат. След началото на ноември, в продължение на две години, пасажерите ще могат да пътуват на половин цена между повечето от гарите по маршрута. Билети на редовна цена ще се продават само за трансферите до Хайфа. Чрез преференциите израелските железници целят да привлекат повече пътници по новото направление.

Строителството на линията Хайфа – Бейт Шеан струваше на израелската държава 1 милиард долара. По време на строителството ѝ беше използвано и част от старото жп трасе Hedjaz, закрито през 1951 г. По маршрута на Jezreel Valley засега са изградени 4 междинни гари. Планира се появата на още две, както и продължаването на коридора до границата с Йордания.

Първото пробно пътуване по току-що завършеното трасе бе осъществено още на 29 август т. г. В него участваха израелския министър на транспорта Израел Катц и представители на градските власти на населените места по протежението му.

Китайски рекорд
Планира се най-голямата гара в света



Китайските железници (China Railway) обявиха, че ще строят нова жп гара за високоскоростни влакове, която ще стане най-голямата и дълбока на планетата. В проекта е заложено да бъде изградена на 80 км от Пекин, край секция на Великата китайска стена. Строителните дейности трябва да бъдат завършени през 2019 г.

Общата площ на жп терминала ще е около 35 000 кв. м, като размерите му ще са съизмерими с площта на 5 футболни игрища. Обектът ще е разположен под земята - на дълбочина 102 м под повърхността. Предвижда се да е на три етажа, до които ще се стига с ескалатори с височина 62 м. Пероните за отпътуване и за пристигане на скоростните композиции ще бъдат на различни нива.

Новата гара ще се изгражда на участък от жп линията, която свързва Пекин и мегаполиса Джандзякоу (провинция Хъбей, Североизточен Китай). През зимата на 2022 г., когато в китайската столица предстои да се проведе Зимната Олимпиада, жп терминалът ще стане важен за увеличения брой туристи.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

100 ГОДИНИ ОТ ЗАВЪРШВАНЕТО НА ТРАНССИБИРСКАТА ЖЕЛЕЗНИЦА

През октомври се навършват 100 години от цялостното завършване на един от най-грандиозните инфраструктурни проекти на XX век – Транссибирската железопътна линия. Век по-късно тя остава единственият непрекъснат сухоземен коридор, който преминава през цялата територия на Русия – от източната до западната й част. Описвана като гръбнака на страната, жп магистралата все още има огромно значение за руската икономика и национална сигурност.

Транссибирската жп линия е мрежа от жп трасета, свързващи Москва и цялата европейска част на Русия с нейната далекоизточна част, както и с Монголия, Китай и Корея. Идеята за нея е лансирана през 1875 г. в Париж на Международния конгрес по география от руския учен, инженер и общественик Евгений Богданович. Император Александър III я прегръща и определя като „велико народно дело", имащо за цел да свърже богатите на природни дарове сибирски области с мрежата на вътрешните железници. Подготовката на проекта, наричан в най-напред Великия сибирски път, е дълга. Началото на реализацията му е дадено с императорски указ от 15 март 1891 г. За да осигури средства за грандиозното начинание, тогавашният финансов министър граф Сергей Вите увеличава данъците и започва да печата рубли. Положени са сериозни усилия, за да се осигури логистиката на строителството на гигантската магистрала, която се състои от няколко отделни жп линии. Това са: Западно-сибирската (1418 км.); Средно-сибирската (1818 км); Обходно-байкалската (307 км); Забайкалската (1104 км.); Амурската (2051 км); Северно-Усурийската (361 км); Южно-Усурийската (408 км). След получаването на съгласието на китайците се прокарва и Китайския източен железен път (1520 км).

Официално строителството започва на 19 май 1891 г. от Владивосток, където наследникът на руския монарх княз Николай Александрович (бъдещия император Николай II), прави първа копка. Но на практика още през март с. г. започва изграждането на първия жп участък от трасето – между Миас и Челябинск.

Строителите работят в много сложни условия - при екстремни температури и чести набези на бандити и диви животни. Теренът на трасетата също е много тежък – налага се заобикаляне на блата, планини, гори. За да преминат край езерото Байкал например взривяват част от планините наоколо… Заради недостиг на работна ръка в Сибир са транспортирани хиляди затворници, които са включени в строителните дейности.

Влаковото движение по Транссибирската жп магистрала започва на 21 октомври 1901 г. по вече готовите трасета. Цялата линия е пусната в експлоатация на 1 юли 1903 г. Първоначално има няколко участъка, които не са свързани с релсов път – например разстоянието от гара Байкал до гара Мисовая. На тези места са организирани железопътно-водни фериботни връзки, които функционират до 1905 г. Цялостно инфраструктурата на Транссибирския жп коридор е напълно завършена през януари 1916 г.

Проектът поразява с размаха и инженерната си реализация. „Великият сибирски път" и до момента е най-дългият железен път на планетата - 9288,2 км. Темпът на строителството му е впечатляващ – в периода на прокарване на основното железопътно трасе (от 1891 г. до 1904 г.) годишно са изграждани средно по 750 км. Те обхващат пълноводни реки, напълно безлюдни територии, участъци с вечно замръзнала земя (на места до минус 62 градуса през зимата) и рязка денивелация.

Модернизацията на жп магистралата би я превърнала в предпочитана алтернатива за превоз на товари между Европа и Азия.

Трасето пресича Европа (1777 км линии или 19,1 процента от общата му дължина) и Азия (80,9 на сто) и стига до брега на Тихия океан. По протежението му са изградени 33 тунела, над 100 моста и виадукта. Първоначално влаковете са изминавали целия маршрут за 4 седмици, а бързите за 12 денонощия и половина. Днес им отнема около седмица. Финансовото измерение на строителството на Великия сибирски път по цени към 1913 г. се изчислява на 1,5 млрд. златни рубли, осигурени от имперската хазна.

Русия на практика построява в рекордно кратък срок най-дългата, най-евтината и най-късата световна пътно-транспортна артерия по пътя Европа - Азия. Любопитно е, че билетът в първокласен вагон на бърз влак от Москва до Владивосток в началото е струвал 242,50 рубли. Сума равняваща се на два месечни наема за луксозна мебелирана квартира в центъра на Москва, месечна полковнишка заплата, два коня или един добър роял. Въпреки това стойността на пътуването и превозът на стоки е два пъти по-ниска от тогавашните световни тарифи.

Интересно е, че в първа класа на оригиналния влак е имало библиотека, спортна зала, бани с мраморни плочки, роял, а вечерята е включвала черен хайвер. Този лукс силно е контрастирал с вагоните от трета класа, в които били натъпкани с работници и карго.

Новата ж.п. линия става мощен стимул за икономиката на Русия, но най-вече на Сибир и Далечния изток. След построяването му населението на много градове рязко нараства. Железницата оказва огромно влияние върху развитието като цяло на руската икономика. Нейният темп става изключително висок. В навечерието на Първата световна война доходът на глава от населението в Русия вече е достигнал 1/3 от доходите на французи и англичани и 60 процента от доходите на австроунгарците. Аграрната продукция напълно задоволява вътрешния пазар и ръстът на износа на пшеница е забележителен. Русия достига по количествени и качествени показатели производителите на стомана - Германия и Франция и е втора по обем на добив на въглища след САЩ. Но Първата световна война, революциите, гражданската и Отечествената война спъват руския икономически подем. Железниците са съсипани, извън строя са над 80 процента от построените до революцията линии. Икономиката е върната с години назад…

Днес 80 на сто от руския индустриален потенциал е по протежение на транссибирския маршрут. Индустрията е поръчител на машини и съоръжения, а произвежда преди всичко суровини за износ. Стотици пренатоварени влакове с дължина до километър всеки ден са по трасето, за да задоволяват търсенето на транспортни услуги. Но линията е на път да препълни капацитета си. Затова руските железници „РЖД" възнамеряват да я разширят и увеличат възможностите й, както за нуждите на пътническия, така и за далеч по-доходоносния товарен транспорт.

Целта на е транссибирската линия да бъде превърната в алтернатива на водната връзка между Европа и Азия, която отнема повече време. До 2030 г. се предвижда превозът на стоки между Москва и Владивосток по жп линията да се утрои, а товарите да стигат от Владивосток до Брест за една седмица.

В тази връзка през последните 3 години „РЖД" са инвестирали около 500 млн. евро, за да изградят жп връзките към пристанищата в руския Далечен Изток. Други милиарди инвестиции обаче са нужни, за да са се ускори самото пътуване. В момента товарните влакове се движат по трасето между 55 и 80 - 90 км/ч. Вдигането на скоростта е условие за преборване на конкуренцията на морския транзит от Тихия към Атлантическия океан.

Транссибирската линия отдавна е двойна и електрифицирана. Необходимо е само максимално да се подобри състоянието на някои нейни участъци, така че да се постигне оптимална интеграция на всичките й елементи и да се гарантира по-скоростен превоз на хора и товари. Това би я превърнало в много по-привлекателна възможност за евразийския трафик по оста Изток - Запад.

Ивайло ПАШОВ

Със своите 9288,2 км Транссибирската жп линия е най-дългия железен път в света.

Изграждането на „Великия сибирски път" става за рекордно кратко време въпреки суровите условия и сложния терен, с които се сблъскват строителите.

Маршрутите на Транссибирската жп магистрала са изключително живописни.

Футбол

ЖЕЛЕЗНИЧАРИТЕ ПОЛОЖИТЕЛНО ИЗНЕНАДАХА ФЕНОВЕТЕ СИ

По време на последната среща между „Локомотив – БДЖ” и отбора на ФК „Банкя 2009” категоричната победа на железничарите беше приятна изненада и за всичките им фенове.

Надмощието на отбора на БДЖ пролича още в самото начало, когато след пробив по лявото крило и ниско центриране по терена Бисер Веселинов откри резултата още през първите минути на срещата. Малко след това последваха други няколко идентични атаки, които завършиха с фрапантни пропуски пред вратата на ФК „Банкя 2009“. Все пак десетина минути преди края на първото полувреме при поредната добре организирана атака от отбора на ФК „Локомотив - БДЖ“, капитанът на железничарите Владимир Владимиров застана сам срещу вратаря на домакините и завърши хладнокръвно с още един вкаран гол във вратата на противника. Така до края на първото полувреме резултатът остана 2:0 в полза на „Локомотив - БДЖ”.

През второто полувреме футболистите на ФК „Банкя 2009“ се държаха по-агресивно, но въпреки опитите им да атакуват, при поредното положение пред тяхната врата след центрирана топка в наказателното поле и удар от въздуха на Мартин Марков резултатът вече беше 3:0. Малко по-късно, след атака по лявото крило, домакините се възползваха от разсеяните действия в отбраната на отбора на БДЖ и след параболичен диагонален удар извън наказателното поле намалиха головата разлика на 3:1.

В края на мача след като играч на БДЖ се откъсна от защитата на отбора на Банкя, вратарят на домакините направи нарушение в наказателното поле, което умело беше използвано от Атанас Христов. Той перфектно изпълни единадесет метров наказателен удар и оформи крайното 4:1 за ФК „Локомотив - БДЖ“.

Въпреки отличният голов резултат, в дух на самокритичност, треньорът Юлиян Петков на железничарите отбеляза, че при по-настоятелна игра победата щеше да бъде още по-разгромяваща. Според него този път момчетата му са показали, както много по-добро владеене на топката, така и по-голяма отборна инициатива без да се допуснат неочаквани голови положения.

Колкото до предишната среща с „ЦСКА 1948”, която се състоя три дена по-рано - на 5 октомври, грешките при нея видимо бяха значително повече. В потвърждение на оценката на треньора двубоят между двата отбора протече равностойно до 30-ата минута на първото полувреме, когато след дълга центрирана топка от половината поле на „ЦСКА 1948”, един от нападателите на гостите беше изведен сам срещу вратаря на БДЖ и така беше открит резултатът в полза на гостите с 1:0.

През втората част при идентична ситуация головата разлика отново се промени с още една вкарана топка във вратата на Локомотив и стана 2:0 в полза на ЦСКА. В самия край на мача при центриране извън наказателното поле и неразчетена намеса на вратаря на „Локомотив - БДЖ“ беше оформен и финалният резултат 3:0 в полза на „ЦСКА 1948“. Този неуспех бе предизвикан от недостатъчната физическа издръжливост на загубилите футболисти, което даде възможност на ЦСКА да демонстрира превъзходство. Това пък амбицира железничарите и в неделя те доказаха на какво са способни в двубоя с ФК „Банкя 2009”.

ЧОВЕШКИЯТ ЖИВОТ ВЪВ ФОКУСА НА СИГУРНОСТТА

От стр. 1

ръща внимание Писов. Защото опитите за нелегален пробив на мигранти през българска територия, които ползват различни жп превозни средства вече става почти всекидневен. Един от най-пресните случаи, на когото беше дадена широка обществена гласност, е свързан с групата от около 68 сирийци и иракчани, опитала нелетално да пресекат границата ни при Капитан Андреево, срязвайки брезента на покрита товарна турска жп композиция. „Вече почти няма ден, в който да не бъде върнат човек с арабски произход, воден от желанието да премине в Западна Европа" – констатира тревожната истина Мирослав Писов, посочвайки още един съвсем скорошен инцидент. Преди седмица двама заспали арабски младежи са открити във вагон, влязъл за почистване в депото в Надежда. Намерението им е било да стигнат до Видин, а оттам през Сърбия да продължат нататък. Цялото това движение на хора и натискът, който започва да се засилва и върху България не е случайно, а инспирирано от международната мафия, чиято последна и най-активна дейност е каналджийството и престъпния трафик на хора, коментира още Писов. Според него един от проблемите е, че бежанците нямат ясно формулиран и уреден международен правен статут, което пряко засяга и железницата. Това е сериозна заплаха, на която все още не се обръща необходимото внимание извън страната ни. В този ред на мисли Мирослав Писов задава риторичен въпрос: „Какво би могъл да направи един кондуктор, ако залови при рутинна проверка на билети във влака мигранти без паспорти, пари и превозни документи. От хуманна гледна точка трябва да им се окаже помощ. Но когато носят само хвърчащи бележки за самоличността си, почти е невъзможно да се докаже доколко тя е достоверна…" Проблемът е много сложен и засяга всички жп служители, които работят като обслужващ персонал в превозните бригади по влаковете.

Затова от около месец и половина в „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД се провеждат съвместни беседи с представители на МВР, на които по линия на управлението на бедствия, аварии, кризи и пожарна безопасност се разглеждат въпроси, свързани с бежанската вълна и сигурността. По думите на Мирослав Писов в момента в системата на БДЖ се работи по няколко национална плана. Водещият между тях е по антитероризъм и всички инициативи по линия на превенцията в компанията са негово следствие. Създадена е и постоянно действаща централна работна група, която на териториален принцип определя екипи за управление на кризи. Другият национален план засяга

политиката на превенция срещу престъпността и посегателствата върху критичната инфраструктура. В тази насока вече действа национален съвет с участието на седем министерства и с председател Министърът на вътрешните работи. В рамките на БДЖ също е разговаряно със синдикатите, които ще се включат с тяхната организационна структура в помощ на по-ефективното решаване на проблемите. „Предоставяме пълна информация не само на тях, но преди всичко на органите на МВР и държавата за рисковите ни места и фактори", уточнява Писов и посочва като пример депата, където съществуват неосветени пътеки, спрени вагони, стоянки за зареждане на гориво или други обекти, съблазнителни за престъпността. На тази база от своя страна МВР в ежедневните инструктажи на служителите си посочва местата, нуждаещи се от засилена охрана. Така кореспонденцията между жп служителите по сигурността и представителите на МВР е много по-тясна и с далеч по-положителни практически резултати.

Обобщената констатация е, че мотивацията и отговорността и от двете страни сега е много по-голяма от преди. А общото мото, изведено на всички нива е опазване на човешкия живот, както по отношение на жп работници, така и на мигранти, бежанци, та дори на онези, които имат не дотам чисти намерения.

(Следва)

Мая Димитрова

Мигранти в района на гарата в Гевгелия (Македония)

Експерти от НКЖИ изнесоха урок по безопасност пред ученици от пети, шести и седми клас от столичното 153-то Спортно училище „Неофит Рилски".

Учениците бяха запознати с нормите на безопасно поведение в района на жп инфраструктурата, правилата за пресичане на прелези и други опасности, които могат да ги изненадат в районите на жп линиите. Беше обърнато специално внимание на опасните за живота игри и „селфи" в района на гари и междугария.

Откритият урок се проведе като част от кампанията „ЖП релсите не са място за игра и снимки". На учениците бяха раздадени информационни брошури, изработени с цел повишаване на безопасността на децата в райони на жп инфраструктурата, както и превенция на превърналото се в мода сред тийнейджърите явление „селфи на опасни места". Инициативата се осъществява под егидата на Държавна агенция за закрила на детето (ДАЗД), съвместно с омбудсмана на България, Министерството на вътрешните работи и други институции.

Припомняме, че през месец юни т.г. Национална компания „Железопътна инфраструктура" (НКЖИ) и „Холдинг БДЖ" ЕАД разпространиха 3000 информационни брошури в по-големите гари в страната като част от кампанията, а във връзка с Международния ден за безопасно преминаване през железопътните прелези, инж. Бисер Минчев - главен ревизор по безопасността в НКЖИ изнесе „открит урок" по тевага пред ученици от 23 СОУ „Фредерик Жолио-Кюри".

ТИКВАТА

С настъпването на есента тиквата става част от нашата трапеза. За нейния произход все още няма единно мнение. Някои смятат за нейна родина Америка, а други – Китай, където тя е била култивирана в императорския двор.

Много индиански племена са боготворели цветовете на тиквата и са им приписвали чудотворни свойства. Когато колонизаторите пристигнали в Северна Америка открили, че индианците отглеждат и използват тиквите. Големият плод бил приет от тях с ентусиазъм и тиквеният пай станал традиционно ястие за Деня на благодарността в Америка.

Тиквата е много вкусен и полезен зеленчук, който съдържа голямо количество каротин и витамини. В меката част се съдържат големи количества витамин D, който засилва жизнената дейност и ускорява растежа на клетката. Тъй като в нея има много медни и железни соли и фосфор, които влияят положително на съдържанието на кръвта, употребата на тиква се препоръчва като профилактика на малокръвието и атеросклерозата.

Тиквата е полезна и при заболявания на черния дроб и бъбреците. Тя отлично регулира храносмилането и благодарение на голямото си съдържание на пектин способства за извеждането на лошия холестерол от организма.

От органичните киселини в тиквата се съдържа предимно ябълкова киселина. В нея има достатъчно количество захарни вещества: глюкоза, фруктоза, захароза. Освен това тя съдържа минерални съединения и големи количества калций, фосфор, желязо, мед, флуор, цинк, а каротинът (форма на витамин А), витамин С и витамините от група В влияят добре на функциите на червата. Тиквата е и добро диуретично средство.

Ястията с тиква се включват в менюто на болните от хепатит и холецистит, а също така и на хората с хронични колити и ентероколити, със заболявания на сърдечно-съдовата система (хипертония, атеросклероза), с остри и хронични нефрити и пиелонефрити. При лечение на бъбреците се използва не меката част, а прясно изцеденият сок от сурова тиква (по половин чаша на 24 часа). Тиквеният сок има също така успокояващ ефект и подобрява съня.

Ястията с тиква са препоръчителни и за тези, които са прекарали хепатит А, защото биологически активните вещества в нея способстват за възобновяването на активната антиоксидантна функция на черния дроб.

Меката част на тиквата може да се използва за компреси при екземи, изгаряния или обриви. Семената от тиква пък се използват в народната медицина като средство против глисти и при спазми, затрудняващи уринирането.

7 ЗНАКА, ЧЕ РАБОТАТА ВРЕДИ НА ЗДРАВЕТО ВИ

Прекалявате с работата, не отделяте достатъчно време на семейството, не спите достатъчно, не разпускате често. Можем да го обобщим: Вие не се грижите за себе си. И всички около вас го забелязват.

Ето 7 знака, че не се грижите добре за себе си:

1. Ядосвате се лесно

Дразнят ви малките неща. Изтощени сте и това, което преди бихте приели с усмивка или пък с леко неодобрение, сега предизвиква избухване. Ако малките неща ви ядосват, то със сигурност трябва да направите крачка назад и да осъзнаете, че подобна раздразнителност не е в рамките на нормалното.

Как да се справите: *Бройте до 10, когато нещо ви ядоса. Опитайте се да осъзнаете, че се дразните толкова лесно, защото сте преуморени. И това е причина за свръхреакция от ваша страна.*

2. Закъснявате все по-често

По принцип не сте от хората, които закъсняват. Но напоследък все по-често ви се случва да не пристигате навреме. Причината е в многото задачи, с които сте се захванали. И постепенно те стават приоритет.

Как да се справите: *Определете си строго време за работа и не го нарушавайте. Повтаряйте си, че истинските приоритети в живота ви чакат у дома, а не на работа. Подобно конкретизиране за изпълнение на задачите ще ви направи по-целенасочени и ефективни на работното място.*

3. Не спите добре

Работата е голяма част от живота ни, няма спор. Там прекарваме поне 8 часа дневно. И проблемите на работа почти винаги пренасяме у дома. Това се отразява най-вече на съня ни. Ако в съзнанието можем да потиснем неприятните мисли, то подсъзнанието ни не спира да „мисли“ и работи, особено когато спим.

Как да се справите: *Не бързайте да посягате към приспивателните заради силно пристрастяващия им ефект. Опитайте холистични методи. Ще се изненадате колко ползи може да донесе една разходка преди лягане - чудесен начин да пречистите мислите си.*

4. Не помните кога за последно „правихте“ нищо

Правенето на нещо носи чувство за удовлетвореност. Но понякога трябва просто да натиснем бутона „Пауза“, за да презаредим. Спомняте ли си кога за последно прекарахте цяла неделя в гледане на филми, или в мотаене в парка, или просто в излежаване?

Какво да правите: *Задължително отделяйте време за изключване. Това ще ви направи както по-здрави, така и по-продуктивни във времето за работа, а и по-щастливи в общуването ви с близките хора.*

5. Винаги чувствате вътрешно напрежение

Дори да стоите на едно място, винаги чувствате напрежение, че бихте могли да свършите нещо полезно. Или пък все ви се струва, че можете повече, по-добре.

Как да се справите: *Отстъпете крачка назад и опитайте обективно да погледнете какво правите. Опитайте се да оцените работата, която вършите, но не правете грешката да се сравнявате с колегите си, защото това може да има обратния ефект.*

6. Нямате хоби

Заровени в работа, не разпускате. Нямате си своето нещо, което е вашето убежище при стрес или умора.

Какво да правите: *Независимо дали са дребни неща като готвене, игра на компютъра, гледане на любимия ви (макар и повърхностен) сериал, хобито е вашето време. Намирайте време за него както през почивните дни, така и през седмицата. Ще се изненадате колко голям ефект ще имат 5-20 откраднати за вас минути.*

7. Не знаете какво да правите през почивните си дни

Случва ли ви се да не знаете какво да правите, когато имате свободно време. Странно ви е, когато бездействате? Сигурен знак, че прекалявате с работата.

Какво да правите: *Ако сте от хората, които не могат да стоят на едно място, заменете работата с релаксираща активност. Планирайте кратко пътуване, намерете начин да покажете на любимите си хора колко са важни за вас.*

Крем карамел с тиква

Необходими продукти:

500 г тиква
600 мл прясно мляко
4 яйца
300 г захар
1 пакетче ванилия
1/2 ч.л. канела

Начин на приготвяне:

Тиквата се обелва, нарязва се и се сварява. След това се отцежда от водата и се пасира.

Половината от захарта се карамелизира в тиганче и с нея се облива дъното на формички за крем карамел.

Яйцата се разбиват с останалата захар, прясното мляко, ванилията и канелата. Към тях се добавя пюрираната тиква. Сместа се излива върху карамелизираната захар. Формичките се поставят в тава, в която се налива вода, така че да достига до половината от стената на формичките.

Кремът се пече в предварително загрята до температура 160 градуса фурна около 60-90 мин. След като се охлади, се обръща в чиния. Може да се украси с разбита сметана.

Крем супа от тиква

Необходими продукти:

1 кг обелена и нарязана на кубчета тиква
300 г обелени и нарязани на кубчета моркови
300 г нарязан на кръгчета праз
100 г нарязана на кубчета целина
2 скилидки чесън
2 кубчета сух телешки бульон, разтворен в 1 л гореща вода
100 мл сметана
настърган пармезан
черен пипер
сол

Начин на приготвяне:

Всички зеленчуци се слагат във врящия бульон и се варят 25 мин. Всичко се пасира, отново се слага на котлона, прибавят се сметаната, солта и пиперът. След минута се отстранява от огъня, поръсва се с пармезана и се сервира.

Супата може да се сервира с крутони.

9 НЕТРАДИЦИОННИ МУЗЕЯ В ЕВРОПА, КОИТО НЕ БИВА ДА ПРОПУСКАТЕ

Едни от най-древните артефакти, откривани някога в света, принадлежат на Европа. Повечето музеи на Стария континент са изключително богати на безценни исторически съкровища, които не бива да пропускате. Освен това нови музеи с нови находки отварят врати непрекъснато. Предлагаме ви списък с 9 музея, които всеки турист трябва да включи в списъка си със забележителности при пътуване в Европа.

1. Музеят „Хоф" (Hoff Museum) – Берлин, Германия

Дейвид Хаселхоф е много популярен в Германия, но в негативния смисъл на думата. Ето защо не е изненада, че през 2015 г. в малко мазе на бар на име Goldman е направен музей посветен на особата му. В тясното пространство на това мазе-музей може да видите странни и малко известни плакати и снимки, както и ужасяващи стенописи, показващи Хаселхоф в различни сцени от филма „Спасители на плажа". Една от картините показва как Берлинската стена рухва около него. За щастие, след като се наситите на тези леко гротескови експонати, може да се качите в бара и да отмиете спомена с една студена бира.

2. Изложбеният център „Гауди" (Gaudi Exhibition center) - Барселона, Испания

Прекрасният изложбен център в Барселона е открит през лятото на 2015 г. Разположен е в непосредствена близост до зъберите на катедралата „Ла Сю" (La Seu) в центъра на квартала Бари Готик (Barri Gothic). В изложбения център можете да се насладите на невероятно 3D мултумедийно шоу, което представя историята на творческия гении на Антоний Гауди. Презентацията разказва за новаторските му архитектурни теории по разбираем за широката аудитория начин. Всеки, които е чувал за магическата катедрала Sagrada Familia, трябва да посети този център, посветен на нейния създател Гауди.

3. Музеят „Тайните на червените фенери" (Red Light Secrets) - Амстердам, Холандия

Това е едно от последните попълнения на сцената на културата в Амстердам. Музеят отваря врати през 2013 г. и е единствен по рода си в света. Той предлага на посетителите си да надникнат зад червените стъкла на известната в цял свят амстердамска улица на червените фенери.

Записи на интервюта с жрици на любовта, стена на откровенията, където може да напишете тайните си фантазии и възможност да седнете от другата страна на червеното стъкло, са само част от предлаганите атракции в музея. Обиколката му няма да ви отнеме повече от 30 минути, но за сметка на това ще ви предложи един по-различен поглед върху най-старата професия в света.

4. "Малък музей на Дъблин" (Little Museum of Dublin) – Дъблин, Ирландия

Малкият музей на Дъблин отваря врати през 2011 г. Той се помещава в елегантна грузинска къща в центъра на града. Експонатите в него са снимки, плакати, мебели, придружени от интерактивни дисплеи и анимационни филми, които ви прекарват през обществената и политическа история на страната – от легенди за келтите до икономическата криза през 2008 г. Голяма част от всичките 5000 артефакта в музея са дарени или дадени под наем от частни лица, а разнообразието е наистина голямо. В една от стаите може да разгледате предмети свързани с ирландския бит, а в съседната – експонати, свързани с групата U2.

5. "Лозето на Леонардо" (La Vigna di Leonardo) – Милано, Италия

Новата атракция в списъка със забележителности на Милано се появява по време на изложението Експо 2015. Лозето на Леонардо се намира срещу красивата църква „Санта Мария дел Грация", която е дом на световноизвестната картина на Леонардо да Винчи „Тайната вечеря". Историята на лозето гласи, че то е било дадено на италианския творец от херцогската династия Сфорца през 1498 г. Подаръкът е бил в знак на почест към неговия гений. Забравено за дълго време и преоткрито съвсем скоро, сега лозето е възстановено и засадено с нови лозови растения. То е своеобразно бягство от градската среда, където може да се разходите сред ренесансови шедьоври и класически скулптури, открити по време на реставрацията.

„Хангар – 7" (Hangar – 7) – Залцбург, Австрия

6. „Хангар – 7" (Hangar – 7) – Залцбург, Австрия

Въпреки, че не е най-новият музей в града (открит е през 2003 г.), този футуристичен културен център е в непосредствена близост до летището и предлага нови експозиции непрекъснато. Музеят отразява странните мании на своя собственик, милиардерът Дитрих Матешиц, чиято компания продава най-известната в света енергийна напитка Red Bull. Ако сте почитател на двигатели, летящи моторни машини, състезателни автомобили и т.н., това е музеят за вас. И най-хубавото е, че посещението му е напълно безплатно.

7. "Музей на историята на полските евреи" (Museum of the History of Polish Jews) – Варшава, Полша

Музеят е създаден през 2014 г. на мястото на бивше еврейско гето във Варшава. Сградата има интересна конструкция, която съчетава стъкло и мед. Докато основание за създаването му е да документира събитията, свързани с Холокоста, то експозициите му отдават почит на 1000 години съществуване на еврейския народ в Полша. В периода между Първата и Втората световна война заможните евреи съставлявали 30% от жителите на града, но това драстично се променило след началото на Втората световна война, когато са избити или безследно изчезнали в концентрационните лагери близо 3 милиона евреи. Емоционални прожекции на интервюта с оцелели след войната и исторически данни са само част от нещата, които можете да разгледате в музея. Посетители, които са загубили свои близки по време на Холокоста, могат да проследят родословното си дърво в музея, където има информация за всички изчезнали и убити по време на окупацията на германците.

И два музея, които са планирани за откриване в близките няколко години.

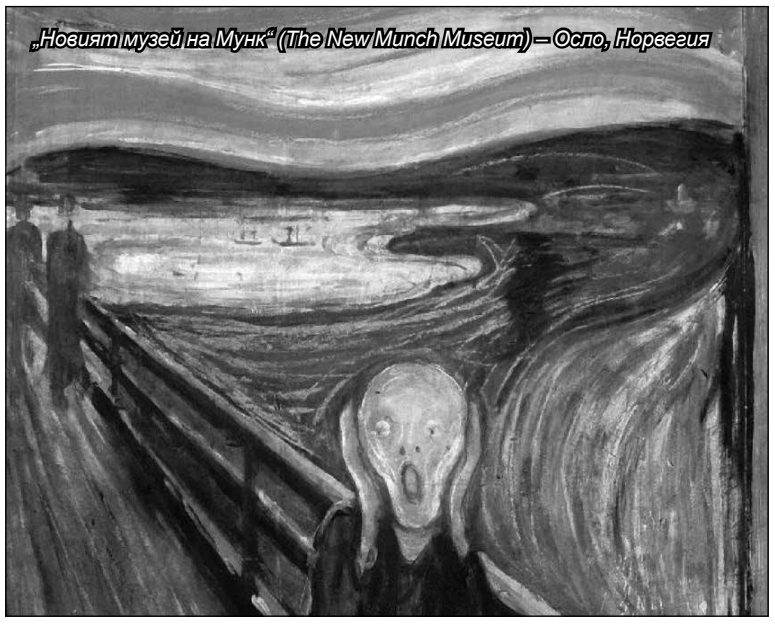
8. Музей на дизайна "Виктория и Албърт" (V&A Museum of Design) – Дънди, Шотландия

Някога отдавна Дънди е бил много важен град по шотландското крайбрежие, но след като губи корабостроителната и печатарската си дейност, той остава леко пренебрегван. Всичко това е на път да се промени с откриването на Музея на дизайна „Виктория и Албърт", което е планирано да се случи през 2018 г. Той ще бъде разположен в лъскава, продълговата, абстрактна конструкция, която е проектирана от японския архитект Кенго Кума и ще се намира на брега на река Тей. Музеят е част от цялостен проект, който цели да покаже най-доброто от шотландския дизайн.

9. „Новият музей на Мунк" (The New Munch Museum) – Осло, Норвегия

През 1940 г., най-известният норвежки художник Едвард Мунк дарява голяма част от творбите си на град Осло. Дарението възлизало на 28 хил. произведения, което затруднило градската управа в намиране на места, където да бъдат изложени всички те. Така се взело решението за създаване на музей, който да приюти всички творби. Той е все още в процес на изграждане, но официалното му отваряне е планирано за 2019 г. През това време можете да видите една от най-известните картини на Мунк – „Викът" в Националната галерия на Осло.

Музей на дизайна "Виктория и Албърт" (V&A Museum of Design) – Дънди, Шотландия


„Новият музей на Мунк" (The New Munch Museum) – Осло, Норвегия

Музеят „Тайните на червените фенери" (Red Light Secrets) - Амстердам, Холандия

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: Дедракс АД ISSN 0861-0851

НЕСТАНДАРТНИ ЖП СЛУЧКИ И СТРАСТИ ОТ ЛЯТОТО

(Продължава от бр. 22)

Доста шантав инцидент в разгара на лятото (през август) става и в американския щат Айова. Около 4 сутринта на 9 август товарен влак дерейлира в района на жп гарата на градчето Чарлз сити. Няколко вагона на натоварената със зърно композиция излизат от релсите и един от тях връхлита в задната част на намиращия се край железния път бар, носещ емблематичното име… „Извън релси”. И това, ако не е игра на съдбата!

Поради ранния час на произшествието заведението вече е било затворено и затова се разминава без пострадали. Въпреки това собственикът на бара изчислява нанесените материални щети на около 10 000 долара. Дали след като от жп компанията са му изплатили обезщетение той е сменил названието на бара обаче не се съобщава. По данни на разследването аварията е станала заради повреда на самата жп линия.

Месец по-късно – в началото на септември – на европейска територия се разиграва друга любопитна случка. Докато пътува по жп участъка Храдец Кралове - Плачице чешки бърз влак загубил в движение 6 от общо 8-те си пътнически вагони. В отцепилите се от композицията вагони останали 42-ма пътника. Впоследствие те се принудили да вървят пеша до най-близката гара, откъдето по-късно се качили в друга композиция.

От чешките железници съобщават, че машинистите първи са информирали диспечера за инцидента. Оттам в жп компанията твърдят , че пътниците през цялото време са били в безопасност, тъй като аварийните спирачки на вагоните са се задействали автоматично след отделянето им от композицията. Като възможна причина за случилото се изтъква техническа или човешка грешка. От Железопътната инспекция, която разследва произшествието коментират, че всяка година в страната се регистрират около 20-ина случая на разкачване на товарни или пътнически влакове. Най-често те се следствие от технически неизправности на транспортните средства.

Още по-куриозен случай се разиграва на 13 септември и в Испания. Тогава машинист напуска локомотива на скоростен влак по средата на пътуване от град Сантандер за Мадрид, защото… смяната му приключила. Влакът-стрела трябвало да е в испанската столица в 23,15 ч. Но в 21,15 ч., със 109 пътници в него е спрял на гара Осорно, в автономната област Кастилия и Леон и водачът на влака заявил, че не може да продължи. Според представител на Гражданската гвардия машинистът уведомил, че е изпълнил работната си норма от часове. Той отказал да продължи поради съображения за сигурност, защото не искал да рискува и да предизвика катастрофа поради умора от извънредния труд.

Пред медиите пътниците разказват, че първоначално им било казано, че забавянето е по технически причини. Четвърт час по-късно обаче по радиоуредбата ги уведомили, че машинистът е отказал да продължи… На испанските железници Renfe се наложило да търсят алтернативен начин за превоз на блокираните пасажери. В крайна сметка им се отдало да намерят два автобуса, които към 23 ч пристигнали на гарата и откарали пътниците до следващите точки по маршрута. Последните слезли на крайната гара с пет часа закъснение.

Профсъюзът на машинистите изтъкнал, че колегата им е спрял влака от съображения за сигурност, тъй като няма право да работи повече от пет часа и половина без прекъсване. Още преди началото на рейса машинистът дори предупредил, че работното му време ще изтече преди да е стигнал крайната гара, но така и на му намерили заместник, който да го чака по маршрута. Така той се принудил да вземе нещата в свои ръце.

По-късно от Renfe излязоха със заявление, че техния служител просто не е имал право да продължи работа, без да наруши закона и вътрешните правила. Специалистите обаче съзират в този акт и израз на недоволство от недостига на персонал и работните графици – проблеми срещу които роптаят всички железничари.

Ивайло ПАШОВ

Вагонът със зърно буквално е „влязъл” в задната част на бара в Чарлс сити.

С багажа си чешките пасажери отиват пеша до близката гара за да търсят помощ.

Табелата с името на питейното заведение „Извън релси”.

Шест от осемте вагона на чешкия бърз влак се отцепват и заедно с пътниците в тях остават на релсите.

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 директна заявка от клиента

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