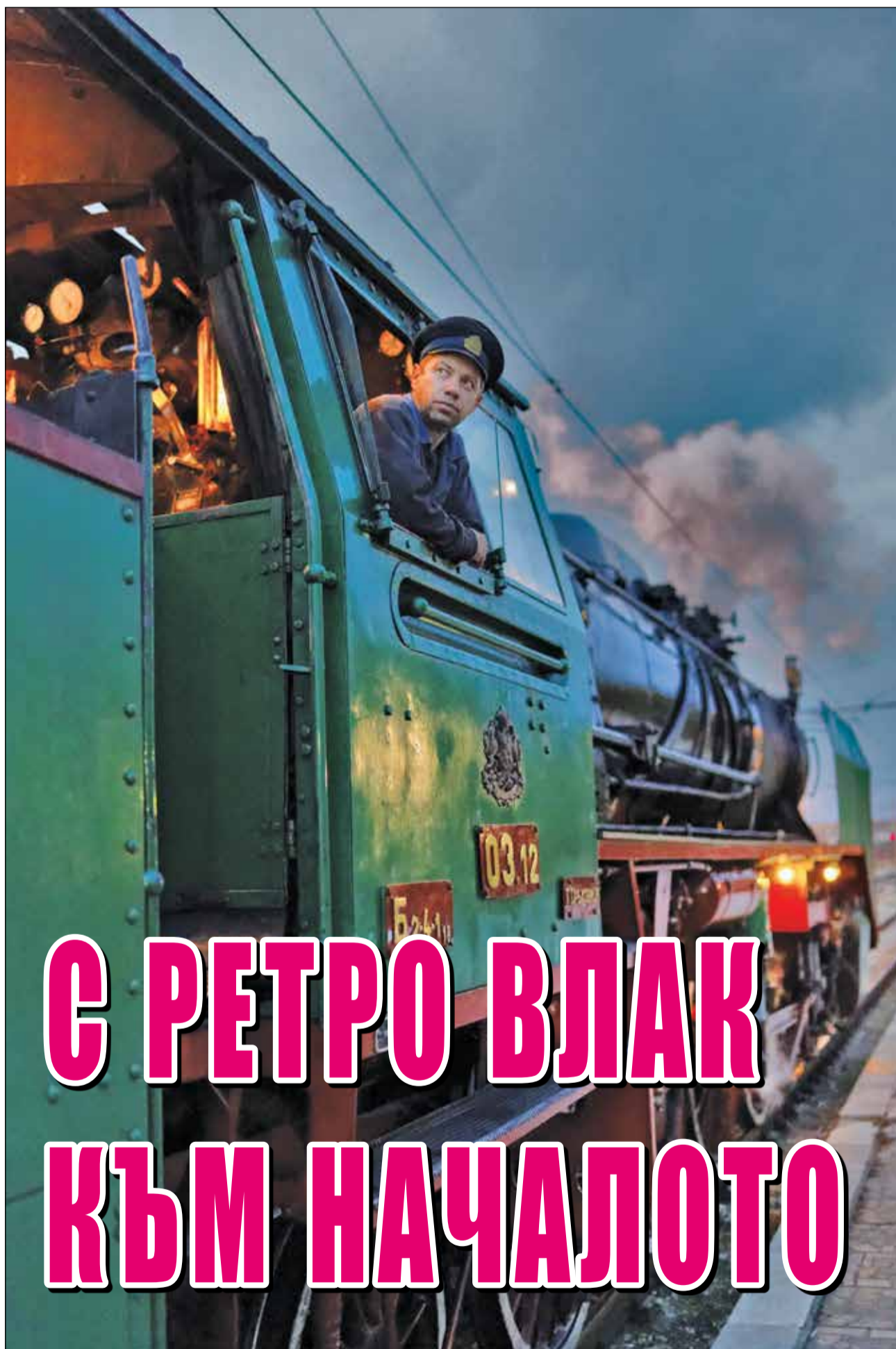


Възможности

**МОДЕРНИЗАЦИЯТА НА СТАРИТЕ ВАГОНИ
– ВЪЗМОЖНОТО РЕШЕНИЕ!** на стр. 3

Спорт

**ПРИ НЕСПОЛУКА НЕ ТЪРСЯ ВИНАТА
В МОМЧЕТАТА, А В СЕБЕ СИ** на стр. 4



С РЕТРО ВЛАК КЪМ НАЧАЛОТО

С атрактивна композиция, която потегли на 22 октомври в 8:30 часа от гара Варна и след около седем часа спря в Русе, тържествено бе отбелязана 150-годишнината от началото на българската железница. Около две седмици преди това местата бяха изкупени, а много от мераклиите да пътуват със юбилейния влак така и не успяха да се качат в него, но имаха възможността да го посрещнат на десетте гари по пътя му и така да се включат в тържествата, организирани на всяка от тях.

Още сутринта във Варна, преди генералният директор на НК „Железопътна инфраструктура“ инж. Милчо Ламбрев да открие паметната плоча на гарата по случай юбилея, духовният оркестър и мажоретен състав на Второ основно училище „Н. Й. Вапцаров“ в черноморската столица посрещнаха официалните гости с музикална програма, която с удоволствие беше изгледана и от събралите се граждани. Веднага след това, под съпровода на духовата музика, празничният влак отпътува по маршрута си към Белослав, Синдел, Провадия, Каспичан, Хитрино, Самуил, Разград, Вятово, РЗА пост 12 – Музей на транспорта и съобщенията, където престоят му по разписание беше удължен на 60 минути, за да могат гостите спокойно да разгледат богатата музейна експозиция. Десетата и последната спирка беше централната гара в Русе. Там по обичайната българска традиция атракционната композиция бе посрещната от деца с пита, сол и мед и три танцуващи на перона двойки вълсът на Щраус „На синия Дунав“, който е и един от емблемите на града. След официалните приветствия на управителя на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Димитър Костадинов, на Милчо Ламбрев, на кмета на Русе Пламен Стоилов и областния управител Стефко Бурджиев пътниците бяха приятно изненадани от изпълнението на музикантите и танцьорите на фолклорния ансамбъл „Найден Киров“. Местни художници правеха шаржове на пристигналите и им ги подаряваха. След откриването и тук на паметна плоча „150 години жп линия Русе – Варна“ от инж. Ламбрев, във фоайето на гарата се прожектира документалният филм „Тренът“, посветен на изграждането на жп линията. В тържеството със свои изпълнения се включиха и ученици от Националното училище на изкуствата в града „Проф. Веселин Стоянов“.

Благодарение на новопостроената линия преди 150 години, чието откриване на 7 ноември 1866 г. поставя началото на железопътните съобщения по българските земи, пътуването между Лондон и Цариград се съкращава с пет денонощия, съобщи интересния факт Димитър Костадинов. „Не е случайно и че години по-късно с разрастването на железопътното строителство много от членовете на комитетите от революционно-освободителното движение на българския народ работят в железницата. Те използват стратегическото й значение и комуникационен капацитет. Тук, на старата гара в Русе като телеграфист е работил Иларион Драгостинов, а Георги Икономов е бил маневрист“ – добави той. По думите му, въпреки многото трудности, съпровождали изграждането широко известен е фактът, че построенето на железницата оказва силно положителен ефект върху икономическото и демографско развитие на целия регион. Освен това допринася много и за успешното развитие на международната търговия през пристанищата на двата града Варна и Русе.

След като строителството приключва са доставени и първите десет парни локомотива. Закупени са 425 товарни и 63 пътнически вагона, припомни Костадинов. Модерни за времето си, те са отоплявани през зимата със съдове гореща вода, които са сменяни в Разград и Каспичан, а осветлението било с маслени лампи. Тогава е доставен и уникалният със своята конструкция вагон-салон за султан Абдул Азис. Така нареченият „Султание“, заедно с един от първите парни локомотиви се съхраняват в русенския Музей на транспорта и съобщенията, където гостите имаха възможност да ги разгледат и да се уверят в красотата и съвършенството на изработката им.

Връщайки се назад към началото става ясно, че то е било съпроводено от доста превратности, а за да се появи железница в региона по време на Кримската война Англия и Франция съветват Турция да обърне по-голямо внимание на изграждането на телеграф, железни пътища и шосета. Войната доказва колко важна е ролята на инфраструктурата и след като тя приключва разговорите за появата на различни трасета

На стр. 5

Ограничения

EUROSTAR НАМАЛЯВА ЖП РЕЙСОВЕТЕ ПОД ЛАМАНША

Железопътният оператор Eurostar, чийто влакове-стрели свързват Великобритания с континентална Европа, ще намали броя на жп рейсове си между Лондон, Париж и Брюксел. Компанията обяви, че мярката е провокирана от усложнената обстановка след решението на Великобритания (известно като Brexit) да напусне Европейския съюз.

Новото международно разписание на Eurostar ще влезе в сила през декември. Дотогава от превозвача няма да разкрият от какви услуги ще трябва да се лишат пътниците. Предполага се, че броят на настоящите 12 влака, пътуващи ежедневно между британската, френската и белгийската столица, ще бъдат съкратени с поне един. Това ще доведе до намаляване на ежедневните курсове от и до Париж и Брюксел, съответно с два от 21 и с един от 10. Очаква се да бъдат съкратени и не по-малко от 80 работни места.

След британския референдум за излизане на кралството от ЕС пътниците на Eurostar са спаднали



ли с 3 процента спрямо аналогичния период от миналата година. Спадът се дължи най-вече на намалелите бизнес пътници, които са ограничили пътуванията си заради неизвестността, обусловена от неясните последици от решението на британците да напуснат Евросъюза и от страха след терористичните атаки в Брюксел. Печалбата е спаднала с 10 на сто, тъй като компанията

бе принудена да свали цените на билетите за да привлече нови клиенти.

Мажоритарният акционер (55 процента от акциите) в Eurostar са държавните железници на Франция (SNCF). Останалите дялове принадлежат на англо-канадския консорциум Patina Rail (40 на сто) и на белгийския жп монополист SNCB (5 на сто).

Приватизация

ПРОДАВАТ ТОВАРНИЯ ЖП ОПЕРАТОР НА ЧЕРНА ГОРА



Съветът по приватизацията и капиталовите инвестиции на Черна Гора обяви конкурс за продажбата на 51 процента от акциите на държавния си жп оператор Montecarlo. Предлага

се за продажба 1,7 млн. акции на компанията по начална номинална стойност 5,23 евро всяка. Крайният срок за подаване на заявки за участие в търга е 8 декември 2016 г.

В момента държавата притежава 87,6 процента от акциите на карго превозвача. Останалите акции са собственост на частни компании.

Паралелно с това правителството на Черна гора пуна в продажба и 30-процентен пакет (17,03 млн.) от акциите на компанията Luka Wag. Тя управлява най-голямото пристанище на страната – Бар, което е и единственото в страната, до което има железопътна линия. Държавата е собственик на 54 на сто от дружеството и предлага акциите за номиналната цена от 1,2 евро на брой. Срокът за подаване на заявки за търга е 1 декември т. г.

Развитие

KNORR-BREMSE РАЗШИРЯВА ЗАВОДА СИ В БУДАПЕЩА

Германският производител на спирачни системи за железниците ще увеличи с 11 000 кв. м. производствените площи на своето предприятие в Унгария Knorr-Bremse. Тя ще инвестира в проекта 5,3 млрд. форинта (16,6 млн. евро). След реализацията му площта на построения през 2010 г. завод ще достигне 46 000 кв. м.. С толкова голяма производствена база разполагат само най-големите предприятия в жп индустрията.

Около 60 на сто от комплектуващите елементи за изделията, изработвани във фабриката, се доставят от Германия. Останалите се произвеждат в повече от 600 унгарски компании.



Промисленост

Нови скоростни контейнерни руски вагони-платформи



Руските предприятия „Трансмаш“ (част от промишления „Трансмашхолдинг“) и „Комплексные скоростные технологии“ спечелиха договор за разработка и производство на нови скоростни вагони-платформи. Предвижда се те да бъдат произведени в град Енгелс, в Саратовска област на базата на вагон-платформите модел 13-6954, предназначени за превоз контейнери с голям тонаж.

Изискването към новия подвижен състав е да има конструктивна скорост на експлоатация 160 км/ч. Това е показател, в момента недостижим за наземните видове товарен транспорт в Русия.

Контрактът предвижда до края на годината предприятията да доставят два експериментални вагона-платформи на руските железници. Впоследствие същите ще преминат пълен цикъл сертификационни изпитания. В документа се предвижда и следваща доставка на 2800 единици от, която ще стане между 2017 по 2019 г. Те ще се използват за формиране на скоростни контейнерни композиции, които да осъществяват транзитни превози между Китай и Европейския съюз по Транссибирската жп магистрала по маршрутите Забайкалск – Брест и Наушки – Брест.

От „Трансмашхолдинг“ смятат, че използването на новите вагони-платформи ще позволи да се ускори превозът на най-важните и значими товари за руската икономика, както и карго трансферите между Китай и Европа.

Строителство

В Сидни започна изграждане на метро

В австралийски град Сидни е започнало строежа на метрополитен. Строителите вече са насипали каменния баласт с общо тегло 13000 тона и са положили 5000 траверси и 5 км релси. Покрай участъка вече са прокарани 2,5 км кабелни линии с различно предназначение.

Сидни е най-големият град в държавата-континент Австралия. Населението му надхвърля 4,8 млн. души. Той е разделен от три ръкава на залив Порт Джексън и залива Ботани. Сега пътническите трансфери в мегаполиса са изключително усложнени и отнемат много време. Комуникацията между разделените от морските води градски части се осъществява чрез фериботни връзки и брегови жп линии.

Бъдещото метро на Сидни ще има дължина 65 км и се предвижда да минава под залива Порт Джексън. Първият етап от строителството му трябва да завърши през 2019 г., а вторият – през 2024 г.

Първоначално ще бъде изградено метро трасе с дължина около 9 км и 8 метростанции по маршрута. По него е планирано да пътуват 22 мотриси. След края на втората фаза от проекта метрополитенът е планирано да има три линии с 30 станции по тях.

От 1861 г. до 1961 г. в Сидни е функционирала трамвайна мрежа, която е била втората по големина в Британската империя (след лондонската). През 1997 г. е пуна в експлоатация нов лек трамвай. Той е наречен Metro Light Rail, но въпреки наименованието не е метро. Дължината на маршрута му е 12,8 км и свързва Централата жп гара на града с района Дълуич Хил.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

МОДЕРНИЗАЦИЯТА НА СТАРИТЕ ВАГОНИ – ВЪЗМОЖНОТО РЕШЕНИЕ!



На „Железопътен форум – 2016“ жп заводът в Септември, представи големите си технологични възможности пред наши и чужди специалисти от бранша. Презентираните модерни вагони, които предприятието произвежда за редица чужди жп компании, поставиха на дневен ред въпроса, че това е един от подходящите варианти за модернизация и обновяване на подвижния състав.

Успешен пример в тази област е Чехия. Държавните железници на страната České dráhy се довериха на местния жп производител Skoda Transportation за модернизацията на 62 морално и технически остарели пътнически вагони тип Vr282. Същите са чешки и са били произведени между 1991 и 1992 г. За да не се наложи да бъдат бракувани и да отговорят на съвременните очаквания на пътниците, от чешкия жп монополист са предпочел да инвестират 0,9 милиарда крони в тяхното обновяване и да продължат да ги експлоатират, вместо да се купуват нови. Резултатът е повече от впечатляващ!

Преминалите успешни изпи-

тания вагони Vr282 са преименувани на Vdree231 и предоставят значителна промяна в качеството на пътуване. Те са получили абсолютно нов интериор, оборудвани са с климатици и модерна система за аудиовизуална информация.

Пътническите седалки са заменени и модифицирани. Могат да се регулират, имат сгъваеми подлакътници и осигуряват по-голям комфорт. Пред тях са монтирани сгъваеми масички, а до всяко пътническо място има и електрически розетки 230 V, позволяващи зареждане на всякакви мобилни устройства. В началото на следващата година модернизираните вагони предстои да бъдат снабдени и с безжичен

интернет (Wi-Fi).

В салоните им е предвидено място за багажи с голям обем и за транспортиране на велосипеди. Стъклопакетите на прозорците са подменени с по-компактни, с атермични стъкла. Всеки обновен Vr282 е оборудван и с екологични тоалетни със затворена система за управление на водите и отпадъците.

Една от иновациите, които повишава безопасността и улеснява използването са новите електрически плъзгачи се вагонни врати. Те вече се отварят и затварят само с натискането на бутон, а електрониката ги блокира, когато влакът е в движение. Това прави качването и слизането много по-лесно, сигурно и е гаранция за избягване на инциденти. Улеснява се много и работата на обслужващите композиции железничари, които вече могат да затворят вратите централно от един пулт в композицията.

В хода на модернизация е увеличена и максималната скорост на експлоатация на вагоните. От 120 км/ч преди до 160 км/ч. в момента. Модифицирана е също спирачната им система, като е внедрена и електропневматична спирачка, която позволява на обновения подвижен състав да се използва и по линии с тунели с дължина от 5 км.

Модернизираните вагони Vr282 се предвижда да бъдат използвани от České dráhy по вътрешните и международните линии. За разлика от оригиналните вагони те вече отговарят на международните стандарти и могат да се експлоатират в почти цяла Европа. Затова ще бъдат

включени в състава на международските композиции EuroCity, които оперират по маршрутите между Прага и Бърно, Пилзен, Хеб, Оломоуц и Братислава, както и в международните скоростните влакове, пътуващи до унгарската столица Будапеща (а в перспектива и до Лин в Австрия). Появата им значително ще подобри качеството на услугите, които České

dráhy предоставя на пътниците.

От челния опит на чешките определено можем да взаимстват и други жп администрации. Решението, което те са предприели е приложимо и у нас. Технологичната база и възможностите са налице. Остава само модернизацията да бъде иницирана, защитена и доведена до успешен край.

Ивайло ПАШОВ



В салоните има място за обемни багажи и за транспортиране на велосипеди



Съвременните вагони получават сигнатурата Vdree231



Новата тоалетна.



До всяко пътническо място има електрически розетки.



Чешките вагони преди модернизацията

Юлиян Петков, треньор на ФК „Локомотив – БДЖ“

ПРИ НЕСПОЛУКА НЕ ТЪРСЯ ВИНАТА В МОМЧЕТАТА, А В СЕБЕ СИ

Юлиян Петков е роден на 20 юни 1979 г. в София. На азбуката във футбола се учи в юношеския отбор на „Локомотив“ – София. После продължава във футболния клуб „Искър“, от където „Левски“ го купува. Тогава става носител на купата на страната ни. Играе и четири – пет мача в националния младежки отбор. После идват участията му в „Спартак“ – Плевен, „Калиакра“ – Каварна, „Академик“ – София. Но най-дълго се задържа в „Локомотив“ – София, от където веднъж излиза и после пак се завръща до преди две години, когато започва да тренира деца, а малко по-късно поема спортната дейност в БДЖ.

Изиграл е около 200 мача в квалификационна група „А“ и приблизително толкова в група „Б“.

- Каква може да бъде мотивацията за един професионален футболист, с натрупан опит и отличия, да изостави голямата спортна кариера, за да тренира аматьори?

Поканата от изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ“ Владимир Владимиров беше една от причините. Защото тя се отнасяше не само до футбола, но ставаше въпрос да се вдигне на крака цялата спортна дейност във фирмата. Хареса ми проектът, с който трябваше да се захвана. В центъра му бе организирането на футболен отбор изцяло от работещи железничари в дружествата на БДЖ. Ясно ми беше, че няма да е лесно, но с интерес приех предизвикателството, не само за футбола, но и за бъдещото развитие на спорт по принцип – тенис на маса, тенис на корт и всички останали дисциплини. Важното беше да привлечем повече съмишленици и да накараме хората да спортуват. Да не забравяме, че в цял свят има железничарски отбори и те са на доста високо спортно ниво. Така че предложението ми хареса.

- Срещна ли много предизвикателства и трудно ли ги преодолява?

Не бяха малко. До идването ми в БДЖ не съм организирал спартакиади и ми беше интересно да видя как става това. Доста неща ми харесаха, но и към много имах резерви и забележки. Разбира се, в процеса на работа се мъча да ги оправя.

- Кое точно не ти хареса?

Най-вече дисциплината. Организацията пред всяка спартакиада, започва доста късно и е хаотична. Има и други неща – например като закупуването на малко топки, тенис кортове

или различни спортни пособия. Необходимо е и да се подобри организационния контрол, за да може спортът да се развива. По отделно дисциплините имат отговорници и всеки от тях по-отрано трябва да се заеме присърце с организацията. Необходимо е те да следят и сигнализират къде какво липсва, за да бъдат и хората, които участват в спартакиадите доволни. Във футбола предизвикателствата бяха още по-големи. Имахме много трудности. Някои преодоляхме, но с голяма част тепърва ще се преборваме.

- Може ли да бъдеш малко по-конкретен?

За пореден път ще кажа – благодарение на тези момчета, които сега са в отбора, съществува и започва да се развива футболът. Но всички имат прекалено много служебни ангажменти и някои не винаги могат редовно да участват в тренировките. Това затруднява нормалния тренировъчен процес. Но съм им благодарен, че стигнахме дотук. Отделните трудности обаче са много, защото съм единственият човек, който се грижи за общата организация – съдии, мачове, картотеки, делегати. Но когато момчетата побеждават, когато на срещите виждаш много хора от футболния съюз, които се радват, че има такъв отбор – няма как да не се почувстваш удовлетворен. Ние не говорим само за победи и загуби, няма и скандали помежду ни – с една дума не съществуват простотии... Затова въпреки трудностите си заслужава да продължаваме нататък.

- Каза, че понякога тренировките не са редовни, някои от футболистите отсъстват. Би ли направил

паралел с организацията в професионалния футбол?

Имаме по един мач и две тренировки на седмица. Теренът на стадион „Локомотив“ в София е запазен и всички служители в БДЖ, които имат желание и възможност могат да спортуват на него. За нивото, на което сме в момента това е нормален тренировъчен процес. Ако искаме обаче да отидем по-нагоре ще ни трябва по още една тренировка седмично. В такъв случай е необходимо много съвместно и отговорно отношение. Защото при нас не е като при професионалния спорт. Не даваме нито заплати, нито премии, нито каквито и да са други бонуси, както е там. Единственият бонус е да изпеем по една бира след мач и да си поговорим. Така че три тренировки са добре, за да вдигнем нивото и рейтинга. Проблемът е, че са ни необходими още хора и то от провинцията. Да дойдат и да помагат, защото нашите футболисти трябва да са железничари, не професионални футболисти. Това на този етап прави доста трудна моята работа. Независимо, че при повече от футболни срещи през сезона се справяме добре и за сега сме победители. Ще видим как ще продължи... Но на мача с „Искър“ – Герман резултатът отново беше в наша полза 1:0. Попадението отбеляза Мартин Марков. Играхме добре, но и изпуснахме много положения, което на мен не ми допадна. Владеехме инициативата и играта. Въпросът е, че имаме само три резерви, защото някои от футболистите са контузени. Не мога да не отбележа, че до сега, каквото и да се случи момчетата се справят успешно, излизат от ситуациите. Доволен съм от тях. Защото от пет мача имаме 4 победи и 1 загуба. За първа година и в тази група – наистина е успех! Но никак не е професионално, когато се налага да играем с по една или две резерви.

- Оценката ти за развитието на спортистите и какви са намеренията ти за напред?

Оценката е, че без тези играчи днешните постижения никога нямаше да се случат. Познават ме доста хора не само



като футболист, но и като човек. Амбициите ми са големи и винаги са били такива. Но много пъти сме зависими от доста странични неща. И пак искам да повторя, в момента сме много малко хора. Специално за футбола ще се опитам да променя нещата.

- В какъв смисъл виждаш тези промени?

Първо в редовното участие на тренировките. Въпреки че никога не може да задължим, защото това са работещи хора, със свои служебни и лични ангажменти. Момчетата наистина се стараят... Но аз говоря не само за футбола, а и за другите дисциплини – за мен в момента организацията не е на необходимото ниво. Дисциплината, редът – идват от хората. Планирам през следващите седмици да мина през Русе, през Пловдив, през Горна Оряховица и други градове, където се създава организацията за регионалните спартакиади. Да поговорим, да огледаме как вървят нещата и там, където боксват – да помогна.

- Да разбираш ли, че поне за сега твърдо остава, независимо дали получаваш други по-добри предложения?

Наистина съм имал предложения, някои дори доста примамливи. Но от уважение към хората и към човека, който ме покани нямам колебания за оставането си. Преценил съм, че когато си се захванал с нещо трябва да го изкараш докрай. Мога да дам пресен пример. Единият от вратарите ни, на когото много разчитахме ни напусна заради друга работа. Сега съжалява, но така или иначе направи лоша услуга на мен и на целия отбор. Затова не приемам, когато хората разчитат

на теб, не само ръководители, но и спортисти, ти да си вземеш шапката и да захвърлиш всичко. Ето защо мисля да продължа, ако разбира се са доволни от мен. В случай, че има недоволни – ще търся вината в себе си и ще напусна. Но като виждам как момчетата се раздават, как държат спортът да се развива ще работя и ще дам всичко каквото мога от себе си.

- Да разбираш ли, че самокритичността и отговорността са твоите спиралки и корективи?

Който и от футболистите да попиташ, защото повечето време сме заедно, ще потвърди същото. При загуба или при лошо представяне никога не съм търсил вината в някой от тях. На това ме е научил опитът, натрупан до сега. Ако има за нещо виновен в този клуб, винаги съм аз и си нося отговорността. Всеки треньор трябва да знае как да пази хората си и преди всичко да ги уважава. Не може заради собствените си облаги и удобства да се прикриваш зад техния гръб пред работодателя си. При мен токово нещо няма как да се случи. В практиката си като футболист съм имал подобни треньори, които щом нещо не върви се оправдаваха с играчите. Като млад треньор, още в началото преди три – четири години съм взел твърдото решение да не го правя. Иначе имам много амбиции и гледам към тях да приобща и моите футболисти, така че отборът ни заслужено да заеме едно достойно челно място и да радва привържениците си с динамична и модерна играта.

Интервюто взе:
Мая Димитрова



С РЕТРО ВЛАК КЪМ НАЧАЛОТО

От стр. 1

отново стават актуални. Първо Османската империя изгражда жп линията Черна Вода – Кюстенджа (днешна Констанца). Втората на Балканите линия е Русе – Варна, чието строителство става възможно едва след появата на султански ферман на 1 септември 1861 г. Липсата обаче на средства принуждава Високата порта да прибегне към концесия. Интерес за изграждане на трасето проявяват и някои богати българи като Стефан Богориди и Димитър Гешов. В крайна сметка обаче строителството на първата жп линия в днешните български земи е възложено на дружеството на английските братя Тревор и Хенри Бъркли. Договорът, наречен „Паушалини“ е подписан през октомври 1863 г. Представител на Турция е Мусулис паша, а на британското дружество – Уилям Гладстон, който превежда гаранция от 1 милион франка и поема задължението да построи линията за три години. Изграждането на железницата Русе – Варна започва на 21 май 1864 г., когато на брега на Дунава в Русе при тържествена обстановка е направена първата копка. Строи се едновременно и от двете страни на линията – както от Русе, така и от Варна.

Инж. Хенри Бъркли изготвя проекта, като изменя първоначалното трасе, което трябвало да премине през Шумен, измествайки го встрани с 25 км и решава да се направи отклонение за Каспичан. В края на август 1865 г. са готови земните работи на 160 км. и окончателно са положени около 22 км линия от Русе и 32 км от Варна. Въпреки, че редовна експлоатация все още

не е започнала по готовите части от линията пътували предимно работни влакове. Британското дружество обещава да завърши строителството до септември 1866 г., но необходимото количество от релси такъснава, така че служебните пътувания на техническия персонал се извършват с влакове по готовите участъци и с коне през незавършените.

Въпреки че откриването е отлагано няколко пъти, когато на 7 ноември 1866 г. Мидхат паша преминава от Русе до Варна без прехвърляне на кон обявява линията за открита. Тържества не е имало. Самият Мидхат паша не е бил доволен. Очевидно е имало много технически недостатъци. Трасето изобилствало от отсечки с големи наклони и много криви с малки радиуси. Положените релси са били стоманени само на 20 км от Варна, а останалите – „железни“. Почти навсякъде липсвали канавки, поради което линията се наводнявала и при най-малкия дъжд. Тези слабости са отстранявани впоследствие много бавно и дълго време причинявали затруднения при използването на железницата. Експлоатационната дължина на линията от първата гара Русе до гара Варна при откриването ѝ е 222,7 км. Времето за пътуване между двата града е било около 8 часа. При откриването в експлоатация има 11 станции Русе, Червена вода, Ветово, Разград, Самуил, Хитрино, Плиска, Каспичан, Провадия, Белослав и Варна. С пускането на жп линията по маршрута Русе – Варна за основно депо се определя Русе, а за обратно – Варна.

Връзката между гарите в Русе и Варна става с френски телеграфни апарати „Кадран“,



които по-късно са заменени с „Морз“. Първите парни локомотиви доставя същата английска компания, построила и известно време експлоатирала железопътната линия. За безопасността на движението по линията, непосредствено след откриването ѝ е издаден „Законникът на Мидхат паша“, в който са предвидени строги наказания за нарушителите – затвор, окови, смърт. Всеки, който причинил дерайлиране на влак и нараняване на пътник се наказвал с окови, а при убити пътници – със смърт. Пияни, въоръжени и нечисти пътници не се допускани за превоз. Жените пътували отделно от мъжете. Треновете са се движели само деном.

На 11 юни 1886 г. Народното събрание приема закон за откупването на Русе – Варненската железница. За да изплати линията Княжество България сключва с Англия своя пръв държавен заем и предаването ѝ става на 1 август 1888 г. Когато започва фактическото вземане на линията от българската държава, размерът на общата сума на откупната цена и лихвите достига до 52 307 000 златни лева.

През 1888 г. след откупването на линията от българската държава за обслужващия персонал е въведена задължителна униформа – куртка с еполети и шапка военен стил. Движението на влаковете става с телеграфен апарат, но при катастрофа с тях не може да се установят виновните. Затова експлоатацията на линията поема компанията на барон Хирш, който въвежда посъвършената системата Морз.

В композицията, с която се направи юбилейното пътуване, от „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД бяха се опитали да пресъздадат атмосферата на три епохи, включвайки в състава съвременни вагони, от началото и от средата на века. Освен парният локомотив 03.12, произведен в Германия, по средата се намираще и вагон-салонът на Цар Борис III, изваден от „Корона експрес“. В едно от прикачените нови вагон-бистра пътниците докато пътуваха можеха да закусят, изпият безалкохолна напитка или чаша кафе. Тържествената атмосфера, с която влакът се посрещаше на всяка от десетте гари, където спря, напълно оправда очакванията



на хората, които бяха успели да се снабдят с билети.

На гара Каспичан, където министър Ивайло Московски също откри юбилейна плоча „150 години жп линия Русе – Варна“, заедно с кмета на общината Милена Найденова, той заяви, че се надява в най-скоро време да се намери финансиране за модернизацията на жп линията. Поздравявайки всички железничари и семейства им с празника министърът увери,

че до броеви месеци ще може да се осигури устойчивост на железопътния транспорт поне за следващите 10 години. По думите му удвояването на жп линията Русе – Варна и обновяването на системите за сигнализация и контрол са сред приоритетите на железницата. А до края на годината, според него, трябва да започне процедурата за закупуване на 15 нови влакови моториси.

Мая Димитрова



ЯБЪЛКАТА



Ако сте се питали защо считат ябълката за най-полезния плод, но не знаете точния отговор, той е, че именно в нея комбинацията от полезни елементи е най-удачна за нуждите на човешкия организъм. Във Великобритания дори има официален лозунг: "Една ябълка дневно и лекарят не ни е нужен".

В ябълките се съдържа витамин С, който укрепва имунната система, и флавоноиди – антиоксиданти, намаляващи риска от

сърдечно-съдови заболявания. Ябълките съдържат още и витамините А, В1, В2, В6, РР и Е. Те са изключително богати на минерални вещества като калий, натрий, магнезий, калций, фосфор, желязо и йод. Най-голямо е съдържанието на калий. Този минерал отстранява излишното количество вода в организма.

Тези плодове са много добър източник на растителни влакна (фибри), особено ако се консумират с кората. Някои от влакната

служат за натрупване на маса, необходима за преодоляване на чревни заболявания; а за други като пектина се смята, че намаляват кръвното налягане и контролират кръвната захар (особено важно за диабетиците). Успокояващото действие на пектина от суровата ябълка върху стомашната и чревна лигавица е доказано.

Препоръчва се консумацията на сурови плодове, а не на сокове. В ябълковият сок пектинът липсва и той не притежава такава благоприятно действие върху стомашно-чревния тракт.

Редовната консумация на ябълки защитава организма от инфекции. Установено е, че всекидневната употреба на 5 ябълки помага за намаляване на нивото и на респираторните заболявания, включително астмата. Една ябълка, изядена вечер преди лягане, действа успокояващо.

Ябълките са чудесно допълнение към различни видове ястия. По-киселите ябълки се включват като допълнение към основното ястие от печено месо, а по-сладките - в салатите. Ябълковият сок често служи като естествен подсладител, а едно от най-приятните неща за похапване през есента и зимата е ябълковият пай или ароматните, печени на фурна ябълки.

Чувството на страх е познато на всеки човек. Едни се боят от тъмнината, други - от гръмотевиците и светкавиците. Старите хора се плашат от самотата. Мнозина се страхуват да не останат без работа. Страхът е нормално човешко чувство, свързано с инстинкта за самосъхранение. Колкото по-високо е интелектуалното равнище на индивида и колкото по-голяма отговорност изпитва той за околните, толкова по-често изпитва страх. Когато, обаче, страхът стане натрапчив и логически неоправдан, следва да се говори за фобия.

Най-разпространените страхове, превръщащи се във фобии, са свързани със здравето. Състояние, при което човек панически се бои да не се разболее, се нарича нозофобия. Други разпространени фобии са танатофобията – страх от смъртта, клаустрофобията – от тесни пространства, агорофобията – от открити пространства, аерофобията – от височини, социофобията – от контакт с непознати хора, фобифобията – страх от появата на страх.

Всички фобии са съпроводени с панически атаки: ледена пот, позиви за изпускане по малка нужда, учестен пулс, сълзи, зачервяване или побледняване на кожата. Тези атаки пречат да се води нормален живот. Поначалото възникват само в конкретна фобиогенна ситуация. Но в хода

ФОБИИТЕ

на развитието на болестта паническите атаки може да възникват и от спомена или дори само от представата за ново преживяване на ситуацията.

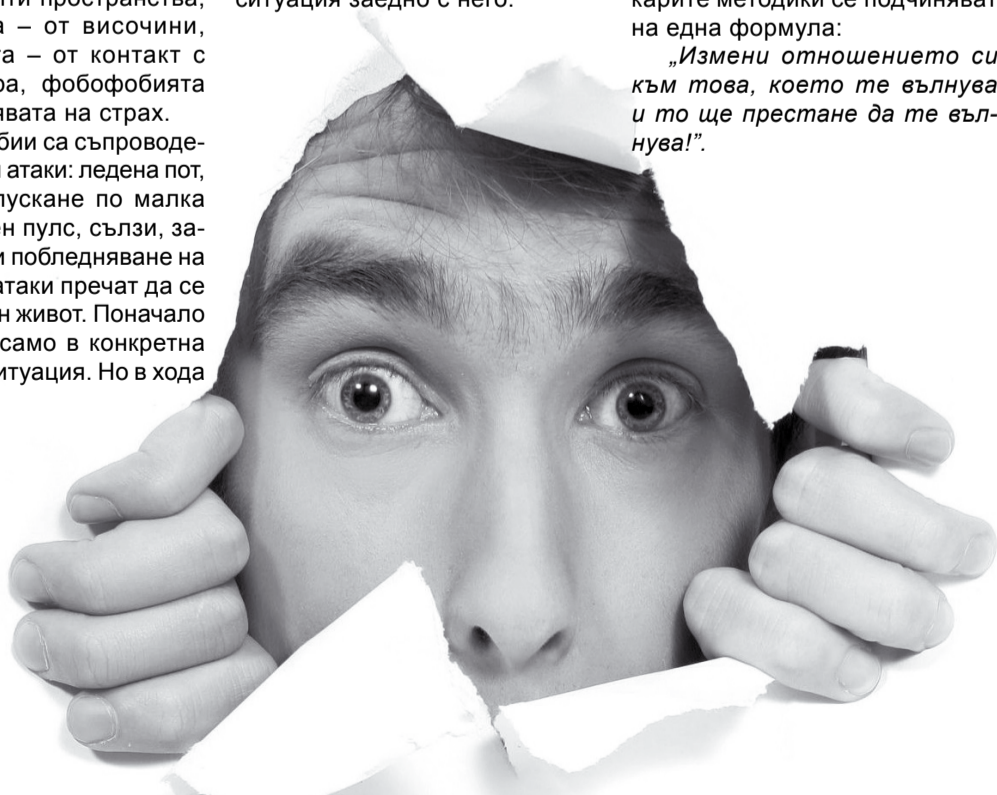
Фобията е болест, която трябва да се лекува. В ранен стадий на заболяването, когато на човек и през ум не му минава да нарече собствените си глупави страхове болест и още по-малко - да се обърне за помощ към лекар, би могло се приложи т. нар. поведенческа терапия. За нея присъствието на лекар не е задължително. Но е необходима помощта на близките и приятелите. Ако те се отнесат към „страхливеца“ без насмешка и му подадат ръка, той може да се избави от конкретния страх. Нужно е да се запасят с търпение и разбиране и да преживеят фобиогенната ситуация заедно с него.

В случай, че не се лекува – фобията може да се задълбочи и да разруши личността. Но фобиите не могат да се лекуват само с хапчета. Консултациите с психотерапевт са задължителни. Ако болестта се остави на самотек, може да се развият съпътстващи психически разстройства. Причината е, че нервната система има нужда от разтоварване, от снемане на напрежението, а понеже човек не може сам да постигне това по естествен път, той прибегва към алкохола, наркотиците, прави опити за самоубийство или просто изпада в депресия.

Най-разпространеният метод в борбата със страховете е сензибилизацията - обучението на човека спокойно да преживява фобиогенните ситуации.

Но всички разработени от лекарите методи се подчиняват на една формула:

„Измени отношението си към това, което те вълнува и то ще престане да те вълнува!“



Ябълков сладкиш



Необходимите продукти:

1 кг ябълки
1 ч.ч. брашно
1 ч.ч. грис
1 ч.ч. захар
1 с.л. сода
2 - 3 с.л. канела
100 мл олио

Начин на приготвяне:

Обелете ябълките, настържете ги и ги размесете с половината захар и канелата.

Брашното, грисът, половината от останалата захар и содата се смесват на сухо, след

което се омесват добре с ябълките и канелата.

Намаслете подходяща тава и изсипете сместа в нея. Сложете да се пече в предварително загрята на 200 градуса фурна. Когато сладкишът започне да се надига, намалете градусите.

Нарежете една ябълка на тънки резени. Малко преди ябълковият сладкиш да се опече, извадете го и набързо нарежете резените ябълки, след което залейте със захарна вода и върнете да се доопече.

Печени ябълки с канела, джинджирил и орехи



Необходимите продукти:

4 ябълки
4 ч. л. мед
2 ч. л. канела
4 щипки джинджирил
4 ч. л. настъргана лимонова кора
50 г орехи или бадеми
75 г масло
1/4 ч. ч. захар

Начин на приготвяне:

Измийте добре ябълките и

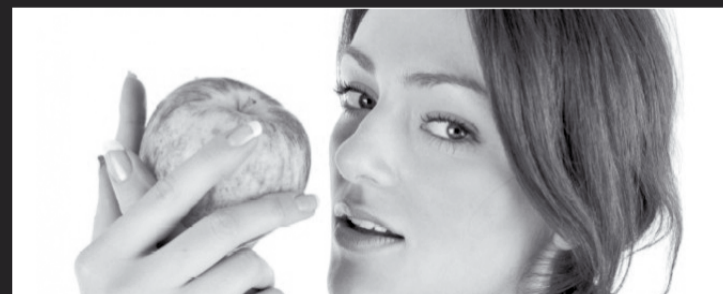
внимателно премахнете сърцевината със семките, като се постараете да не повредите „дъното“ на плода. Във вътрешността им сложете по 1 ч. л. мед и същото количество настъргана лимонова кора. Напълнете с натрошени орехи, отгоре поръсете с канелата и джинджирила.

Изпечете във фурната при 160 градуса в продължение на около 20-30 мин. Когато са готови, подредете ги в чинийки и се заемете с направата на карамела.

Разтопете маслото в подходящ съд, добавете захарта и бъркайте, докато тя се разтопи. Сместа трябва да започне да се съгъства и да придобие цвят на чай.

Полейте всяка ябълка с горещия карамел.

Есенни маски за лице и коса с ябълка



Подхранваща есенна маска за коса

1 пасирана ябълка
1 жълтък
1 с. л. мед
1 с. л. гроздов сок
2 с. л. печена тиква

Продуктите се смесват и разбъркват добре. Сместа се нанася върху косата и се завижда с кърпа. Маската се държи около час, след което се изплаква само с вода.

Маска за нормална кожа с ябълка

3 с. л. настъргана ябълка
1 разбит на сняг белтък
царевично нишесте до получаване на гъста каша

Смесете продуктите и разбъркайте до получаване на консистенция, удобна за нанасяне на лицето. Нанесете с ръка върху лицето и шията и след 15 мин. отмийте с хладка вода.

ТЕСТ: СТРЕСИРАНИ ЛИ СТЕ?

Стресът влияе не само на психиката, но и на физическото здраве по много начини. Ето един тест, с който всеки може да установи колко от симптомите на стреса са го завладели.

Всеки отговор „А“ маркира симптом. Отговорът „Б“ означава липса на такъв.

Ако получите над 15 отговора „А“, имате сериозна нужда от почивка или да започнете спешно да изпълнявате системна програма за релаксация. Около 10 симптома означават, че приближавате критичната точка и каквото и да сте вършили досега, дори да сте почивали наскоро, трябва да го сторите пак. Помислете за кратък отход, далеч от обичайното ви обкръжение и ежедневие.

Ето и въпросите:

1. Имате ли високо кръвно налягане?

- А.) Да.
Б.) Не съм усетил/а.

2. Чувствате ли често тревога заради неща, които не можете да контролирате?

- А.) Да, някак съм податлив/а на тревога и безпокойство.
Б.) Не, не се тревожа много за нещата, които са извън моя контрол.

3. Усещате ли, че в последно време получавате по-малко наслада от работата си и се чувствате по-изтощени?

- А.) Да, чужда се дали достигам точката на крайно изтощение, или вече съм там!
Б.) Не, все още работата ми доставя удоволствие, както обикновено.

4. Чувствате ли се по-малко социални?

- А.) Да, искам максимално да огранича контактите си с хора, включително близки и приятели.
Б.) Не, общителен/а, съм както обикновено.

5. Усещате ли напрежение в главата и главоболие?

- А.) Да, не е необичайно да имам главоболие в напрегнати дни.
Б.) Не, рядко ми се случва.

6. Усещате ли, че пиете повече алкохол, за да се отпуснете, пушите повече или се отдавате по-често на някакви „пороци“?



А.) Да, имам поне един нездравословен навик, свързан със стреса.

Б.) Не, имам си здравословни методи за борба със стреса.

7. Страдате ли от притъпи на акне?

- А.) Да, имам го по лицето/тялото си, появява се при високо ниво на стрес.
Б.) Не, акнето не ми е било проблем от училище.

8. Според вас чувствате ли се по-раздразнителни и раними напоследък?

- А.) Да, забелязах такова нещо и предполагам, че другите около мен също са го усетили.
Б.) Не, такъв/а съм си, какъвто винаги съм бил.

9. Намалено ли е либидото ви? Губите ли желание за секс?

- А.) Да, определено интимните ми моменти не са това, което биха могли да бъдат.
Б.) Не, всичко е наред.

10. Усещате ли по-голям апетит на емоционална основа? Тегли ли ви повече към сладкото?

- А.) Да, звучи така, сякаш съм аз.
Б.) Не, храненето ми е под пълен контрол.

11. Усещате ли напрежение в мускулите, особено в гърба, челюстта и врата?

- А.) Да. Искам масаж веднага!
Б.) Не.

12. Често ли боледувате напоследък?

- А.) Да, настинките станаха повече в последно време.
Б.) Не, в добро здраве съм.

13. Усещате ли, че сте свалили/натрупали много килограми и това най-вероятно е свързано със стрес?

- А.) Да, усетих промени в тялото си и се зачудих дали това има някаква връзка.
Б.) Не.

14. Често ли се чувствате уморени?

- А.) Да, през по-голямата част от времето.
Б.) Не особено.

15. Имате ли повече затруднения в последните дни при вземането на решения/концентрацията? Забравяте ли повече?

- А.) Да, умът ми е замъглен.
Б.) Не.

16. Имате ли друг симптом, който според вас може да е свързан със стреса?

- А.) Да.
Б.) Не.

17. Случват ли ви се крайни състояния след храносмилането?

- А.) Да, доста време прекарвам в тоалетната.
Б.) Слава богу, не и това.

18. Като цяло чувствате ли, че ви затрудняват и надвишават десетките задачи, с които трябва да се справите?

- А.) Да.
Б.) Не.
19. Пада ли ви косата?
А.) Доста.
Б.) В рамките на нормалното.

20. Трудно ли заспивате/спите?

- А.) Да, случва ми се това доста често.
Б.) Не, добре си спя.

Продадоха ключе от „Титаник“ за над 100 000 долара

Ръждясал ключ от шкафа на потъналия в началото на миналия век в Северния Атлантик британски лайнер „Титаник“ беше продаден на търг в Западна Англия за 104 000 долара.

Ключът е бил на 23-годишен служител на кораба, загинал при сблъсъка на „Титаник“ с айсберг. След като тялото било намерено, ключът бил предаден на вдовицата на загиналия.

„Титаник“ потъва на 15 април 1912 г. В морската катастрофа загиват между 1495



и 1635 души, а малко над 700 се спасяват. Първите останки от кораба, потънал на 3,7 хиляди метра дълбочина, бяха намерени през 1985 г.

През ноември 2015 г. листът с ястията от менюто на последния обяд за пасажерите беше продаден за 118,7 хиляди долара.

Какъв човек сте според позата, в която спите

Начинът, по който спим може да разкрие много за характера ни. Погледнете картинката с различните пози, в които хората обикновено спят. Вижте коя е вашата обичайна позиция и прочетете какво казва тя за характера ви.

1. Ако спите легнали настрани със сгънати крака, вие сте спокоен човек, на когото може да се разчита. Не се обижда лесно и не се притеснявате за бъдещето. Усмивхвате се дори и при най-големите бъркотии и успявате безпроблемно да се приспособите към всякакви промени, които настъпват в живота ви.

2. Ако спите легнали настрани и с крака, плътно прибрали към тялото, вие често изпитвате нужда да бъдете обгрижвани, търсите разбиране и симпатия. Като се сгъвате по такъв начин, се откъсвате от проблемите и света около вас и се скривате в собствената си черупка. Идеални начини да изразите себе си са рисуване, танци и дори писане в собствен блог.

3. Ако спите по корем с разпънати ръце и крака, вие сте роден лидер. Импулсивни сте и винаги поемате инициативата, стремите се всичко да е под контрол както в личния, така и в професионалния живот. Предпочитате да планирате всичко и не обичате изненадите. Чувството за отговорност и постоянството са предпоставките за успе-

хите ви.

4. Ако спите отпуснати по гръб, най-вероятно сте позитивен човек, който обича живота, обича да е центъра на вниманието и да е душата на компанията. Работите упорито и целенасочено, познавате границите си и не обичате да лъжете. Хората, които спят в тази поза, често имат силен характер.

5. Ако спите по гръб като войник, с ръце, плътно до тялото, вие сте уравновесен човек, който знае какво иска от живота, знае как да го постигне и целенасочено преследва целите си. Макар че може да сте възискателни и педантични, вие сте най-критични и изискващи към себе си.

6. Ако спите по корем и с един крак присвит към тялото, поза, наподобяваща Супермен, най-вероятно сте непредсказуема личност, която обича предизвикателствата. Мените настроенията си толкова често и бързо, че понякога объркват хората около вас. Много често ви е трудно да вземете решение или да направите избор измежду няколко неща, които ви привличат. Като цяло търсите стабилност, спокойствие и разбирателство, както в личния живот, така и в професионалния.

Ако спите в различни пози и нямате предпочитания към нито една, то тогава вие сте сложна личност, която не познава добре себе си.

Къде може да вечеряте за 3200 лв.

Освен изумителна гледка и уютна обстановка, някои ресторанти предлагат и изключително висок стандарт на обслужване и деликатеси.

Такъв е ресторантът в Ибиса - Sublimotion, където една вечеря може да ви струва 3200 лв.

Това място предлага да се потопите във виртуална реалност в продължение на два часа и половина, докато опитвате 20-степенно меню.

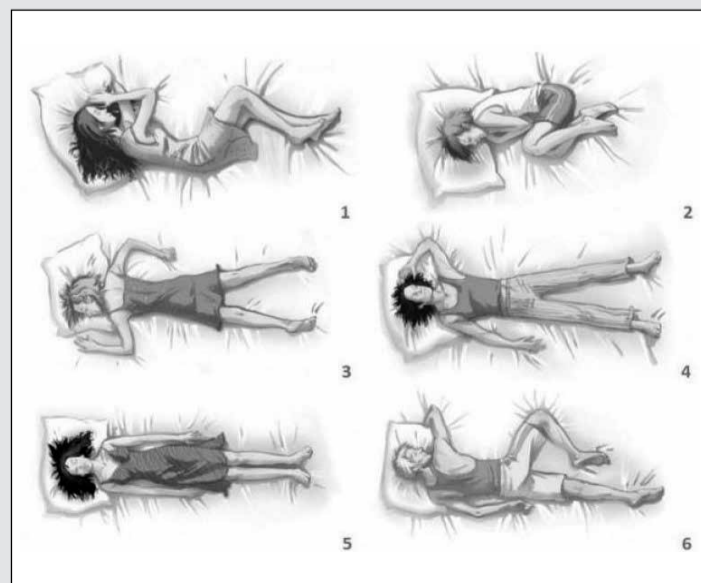
Освен храната, за приятното изкарване на гостите се грижи и технически екип.

В ресторанта се сменят няколко панорамни изобра-



жения, а температурата на помещението се променя в зависимост от ястията, които се сервират.

Заслужава ли си всичко това? Според посетителите на Sublimotion отговорът категорично е да.



ПЪТЕШЕСТВИЕ С THE JACOBITE

Влакът - „двойник” на Hogwarts Express от филма за Хари Потър пътува из Шотландия

Безброй са децата и възрастните, заплени от световноизвестната история за момчето-вълшебник Хари Потър от едноименната поредица на британската писателка Джоан Роулинг. Но малцина знаят, че Hogwarts Express - прочутият парен влак от нея и филмите по приказната сага, имат свой реален „двойник”, с който могат да се впустат в незабравимо приключение и да се пренесат в нейната магична реалност.

Това е историческият състав The Jacobite („Якобитът”)*. Именно неговия маршрут стана снимачна площадка на филмите за Хари Потър. А самият парен влак изключително много прилича на емблематичния Hogwarts Express**, който всички ние не веднъж сме виждали в едноименна филмова поредица.

The Jacobite е съвсем истински парен влак, задвижван с въглища. Той пътува между шотландското градче Форт Уилям (най-голямото в региона) и важното рибарско пристанище Мейлег още от 1901 г. Има период, в който за известно време

спира да осъществява рейсове, но през 1984 г. отново тръгва по маршрута. От тогава не е спирал да вози туристи. Собственост е на жп компанията West Coast Railways.

Ретро съставът е формиран от парен локомотив и пътнически вагони първа и втора класа Mark 1, боядисани в тъмно бордо. Вагоните са произведени през 1956 г. и след активно експлоатация в британските железници са реставрирани. Първокласните са безкупейни, а във второкласните има и купета. Тъй като впечатляващата шотландска природа е една от основните атракции по маршрута на The Jacobite по-голямата част от подвижния е с безкупееен и с широки панорамни стъкла. Така се дава възможност на пътниците да се насладят на чудните природни гледки.

В композицията има и вагон, декориран точно, като във филмите за Хари Потър. Но за да попаднете там трябва да си купите билети предварително, защото е малко вероятно точно преди отпътуването да са останали непродадени места за него.



Два оригинални парни локомотива No 62005 - K1 и No 45231 - The Black 5 се редуват да теглят туристическата композиция.

Локомотивът No 62005 K1 е произведен в Глазгоу през 1949 г. на базата на дизайна на локомотивите от 20-те години на XX век. Значителната мощ на 2-цилиндровия му (по-късно заменен от 3-цилиндров) парен двигател позволява лесно да преодолява стръмните участъци на жп маршрута, по който оперира. В хода на експлоатацията си е кръстен „Lord Of The Isles” („Господ на островите”), тъй като трасето му преминава покрай редица шотландски езера с много острови в Западните Високи земи (West Highland) на Шотландия.

„Партньорът” му - локомотивът No 45231 Class 5MT LMS - The Black 5 - е произведен в Нюкасъл през 1936 г. и познат с прозвището „Шеруудският горски” („The Sherwood Forester”). Преди няколко години 2-цилиндровата му парна установка е заменена с тази на „близнака” му No 45407. Отличава се със завидна икономичност и мощност, което го прави предпочитан от машинистите.

Първоначално туристическият парен влак е бил известен с името West Highlander. По-късно е преименуван на Lohaber и едва от 1995 г. носи настоящето си название.

Маршрутът на композицията преминава през Западна Шотландия и се смята за един от най-живописните железни пътища в света. Не случайно Hogwarts Express е сниман именно на тази линия. Цялото трасе е изпълнено със завои и стръмнини и на локомотивите често се налага да напрягат своите сили. Характерния шум от работата им се чува отчетливо. Пуфтенето, изпускането на пара и гъсти кълба дим от комина пренасят пасажерите в средата на миналия век.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Вагоните на влака идентични с тези от филмите за Хари Потър



Пуфтенето на локомотива и гъстите кълба дим пренасят пасажерите в средата на миналия век

* Якобитите (хиляди шотландски планинци) са членове на политическо движение, което иска да реставрира властта на английската династия на Стюартите, тъй като смятат за незаконно детронирването на английския крал Джеймс II през 1688 г. - Бел. авт.

** Оригиналната парна композиция, пресъздава „Hogwarts

Express” във филмите за младия магьосник Хари Потър, е основен експонат в атракцион на територията на киностудио Hertfordshire's Leavesden Studios край британския град Уотфорд. Там е експониран 78-годишния локомотив No 5972 „Olton Hall” и ретро вагоните Mark 1, използвани при заснемането на лентите. - Бел. авт.



Горивото на локомотивите на парната композиция се въглищата

Туристическият парен ретро състав The Jacobite.



Вътрешният интериор на вагоните е реставриран, но запазен в оригинал

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 договоряне
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 договоряне

При директна заявка от клиента

До главата на вестника - по договоряне
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 договоряне