



Полша отделя годишно 20 млрд. евро за експлоатация на жп пътищата си

Приключилата в Бургас конференция „Железопътна инфраструктура – безопасност и оперативна съвместимост“ бе заключителната част на поредицата изяви, свързани с 25-годишнината от създаването на Националното сдружение „Общество на инженерите по железен път“ (НСОИЖП), които стартираха още на 17 октомври м. г. Първа за тази година с международно участие, инициативата за организирането ѝ бе на сдружението, което получи активна подкрепа от НК „Железопътна инфраструктура“, Съюз на асоциациите на европейските железопътните инженери и Българската асоциация на консултантските фирми по железопътното строителство (БАКФЖС). Във форума, с общо 8 доклада, участваха представители на НКЖИ и МТИТС, български и международни фирми, разработващи системи за безопасност, за намаляване на шума и вибрациите, за осветление, за корозионна защита, органи за контрол, за оценка на риска и оперативната съвместимост в железопътния транспорт, гости от Полша и от Германия.

На НКЖИ не е давана препоръка за понижаване на нивото на риска на безопасност, заяви инж. Борислав Аврамов, от инспекция „Безопасност на превозите“ в компанията, веднага след като форумът бе открит от председателя на Управителния съвет на НСОИЖП инж. Иво Янакиев. Инж. Марио Гълъбов, вицепрезидент на Съюза на европейските асоциации на железопътните инженери, поздрави участниците, пожелавайки им ползотворна работа във връзка с основната тема на конференцията – безопасността. За нея през 2016 г. България е получила оценка по общ показател „повишен“ при преминаване през жп прелези, информира инж. Аврамов по време на презентацията си „Европейски подход в безопасността на националната жп система“. При направения анализ в компанията е констатирано, че основна причина

е неспазване правилата на движение по пътищата. Най-рискови са прелезите, които са с автоматична прелезна сигнализация (звукова и светлинна). Там се наблюдава и повишаване на произшествията с пострадали. За да бъдат намалени инцидентите компанията предприема преоборудването им. През 2017 г. вече на два прелеза с АПС са поставени полубариери. Друг проблем, свързан с безопасността, е поддържането на проектните параметри на трасетата и контактната мрежа, посочи Аврамов. По думите му най-тежкото събитие през последното десетилетие в жп системата на страната е инцидентът в Хитрино. Той обърна внимание, че НКЖИ разполага с пет специализирани двупътни автомобила UNIMOG, оборудвани с екипировка за спасителни и възстановителни дейности, които се експлоатират повече от 30 години. Но за покриване на нуждите са необходими още три съвременни двупътни автомобила.

Според Иво Янакиев над 90 процента от железопътната инфраструктура в Бургаска област е модернизирана. Имат се предвид големите проекти, свързани с ремонта на приемното здание на гара Бургас и с рехабилитацията на железопътната инфраструктура Пловдив - Бургас, фаза 1, който приключи успешно в началото на годината. И двата текущи пътя в участъка Церковски - Бургас са подновени, скоростта на влаковете е 130 км/ч, при постигане на несравнимо по-висок комфорт и ниво на безопасност на пътуване, припомни инж. Янакиев. Вложените средства за рехабилитация на обектите само в тази отсечка са около 200 млн. лева. „Цялата програма за модернизация на жп инфраструктурата в страната продължава - допълни той. Предстои да се открият процедури за довършване на участъците, свързващи сръбска и турска граница, по-точно София - Септември. В западно направление трябва да се продължи с

модернизацията на съществуващата жп инфраструктура от София до Драгман. За всичко това техническите проекти вече са готови.“ Намерението е до края на 2020 - 2022 г. коридорът да бъде напълно завършен.

Интересни факти бяха изнесени в презентацията на д-р инж. Марек Павлик, зам.-директор на Полския железопътен институт, който съобщи, че при 20 000 км жп линии на територията на Полша, за експлоатация се отпускат по 2 млрд. евро на година като 60 процента от тях е държавно финансиране, а 40 процента - от железопътните оператори. Около 16 млрд. евро са отделени за модернизация на проекти. Другият полски представител инж. Кшищоф Пшилуцки, който е ръководител направление „Балкани“ в ТРАКЦИЯ ПРКИИ С.А. заяви, че при тях 80 процента от финансирането идва от европейските фондове, а едва 20 процента от държавата. За изграждането на нови високоскоростни линии ще бъдат осигурени допълнително 6 млрд. евро.

Инж. Никулаус Шемер от германската фирма GETZNER в презентацията „Еластичност на горното строене, намаляване на вибрациите, норми, директиви и препоръки при изготвяне на еластични системи за горно строене“ се спря на модерни способности и технологии, използвани в страната му и в Австрия, които допринасят за ефективната защита на околната среда и съоръженията от шум и сътресения. Също чрез намаляване на силите на опорните точки на динамичните натоварвания в системата осигуряват защита на горното строене. Подобряват и основата и стабилността на релсовия път, повишават комфорта при пътуване, спестяват част от ремонтните разходи. Постигат по-малки натоварвания на фундамент и конструкции, спестяват разходи за поддържане на жизнения цикъл и за обслужването за еластичните елементи.

На стр. 5

ПОЛОВИН ВЕК ТРУДОЛЮБИЕ И ВИСОК ПРОФЕСИОНАЛИЗЪМ

Характеризират колектива на ВРЦ – Стара Загора

Вагоноремонтният цех в Стара Загора навърши 50 години. Официалното честване предстои в края на м. юни. Но това, според ръководителят на звеното Генчо Димов е събитие, което за 19-членният му колектив е от голямо значение.

Обикновено на такива празници се прави равносметка на изминатия път. В случая тя започва още през април 1967 г., когато в града под липите за пръв път е открито за експлоатация вагоноремонтното депо с едно покрито хале и два ремонтни коловоза. Технологичната база, с която тогава разполага са мостов кран, колонни кривове, ковашко отделение, дърводелско отделение, стругарско помещение с бандажен струг UBA 112, припомня Генчо Димов. През 1974 г. се построява още един гаражен коловоз, а през 1975 г. се разширява и обособява колоосноролковото отделение с две зали - колоосно-ролково демонтажна и монтажна, където се поправят коловозите. По-късно старозагорското вагоноремонтно депо става основна ремонтна база в района, към която се насочва почти целият поток от повредени вагони за отцепен ремонт от вагоноремонтните участъци не само в града, но и от Бургас, Дружба, Карнобат, Тулово, Димитровград, Сливен, Ямбол, Кърджали, Свиленград, Любеново-предавателна. Освен текущ ремонт на товарни и пътнически вагони там се извършват и планови или тъй наречените годишни ревизии. През 2001 г. започва да се прави и среден ремонт. По думите на Димов в депото идват всички серии вагони от парка на БДЖ.

Преименуването му във вагоноремонтен цех става след структурните промени и създаването на „Холдинг БДЖ“ ЕАД с двете му дъщерни дружества „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД. Тогава преминава към „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД и ПТП-Бургас. По-късно, след закриването на бургаското поделение, е причислено към ПТП-Пловдив, Бизнес център-Ст. Загора, в чиято структура се намира и в момента, уточнява Димов.

Сега в него 19 работници извършват текущ и среден ремонт на товарните вагони на БДЖ. Те работят и частни товарни вагони, както и вагони, собственост на чужди администрации. Едни от основните производствени максими в колектива, които винаги са били актуални и през изминалите 50 години, са високите професионални качества на всеки работник, трудолюбието и всеотдайността му. През това време и много от специалистите, са били награждавани с различни отличия. Като пример Генчо Димов посочва Тошко Сивов, който е с две професии – ковач и кранист. Той е и последният награден през миналата година, по случай Деня на железничаря, за отличното изпълнение на служебните задължения и високия си професионализъм. Тогава получава благодарствена грамота от изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и председателя на Съвета на директорите на Холдинга, както и парична награда.



Постижение

10 ГОДИНИ ВИСОКОСКОРОСТНИ
ЖП КОМУНИКАЦИИ ГЕРМАНИЯ – ФРАНЦИЯ

Държавните железници на Германия (DB) и Франция (SNCF) отбелязаха 10-годишен юбилей от началото на високоскоростните железопътни комуникации между двете страни – 28 май 2007 г. По този повод в Париж тържествено пристигнаха едновременно френски влак-стрела TGV и немски експрес ICE, съответно идващи от Щутгарт и Франкфурт на Майн.

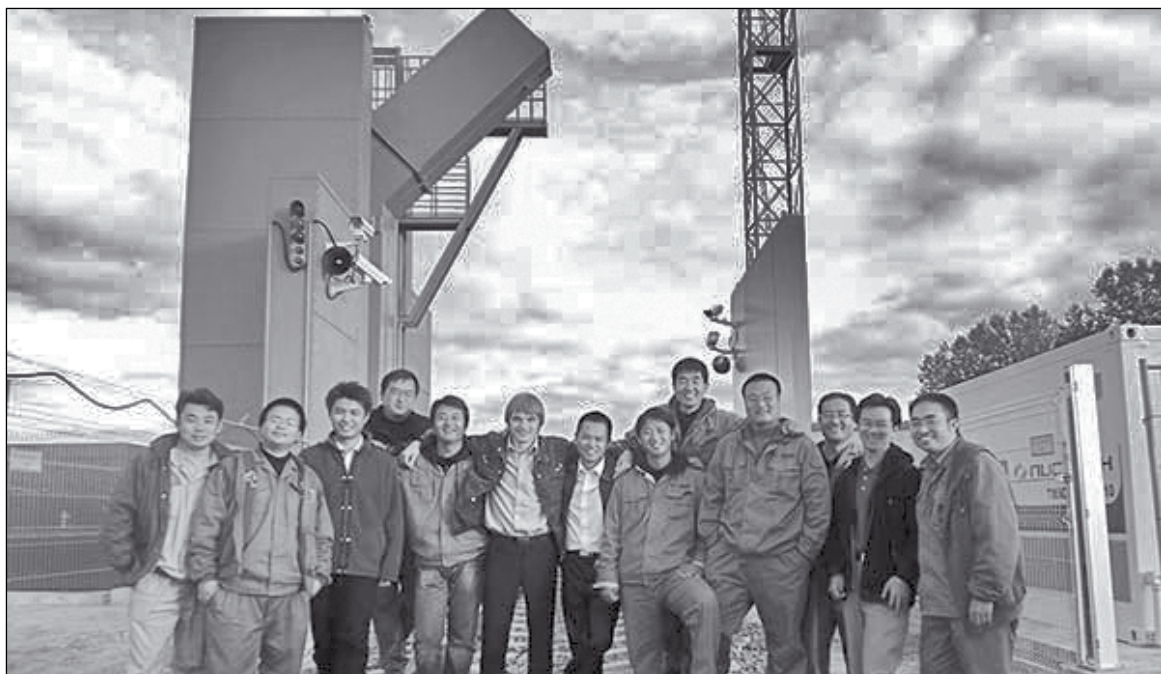
През изминалото десетилетие скоростните състави ICE и TGV са превозили почти 16 млн. души между двете държави. Пътникотокът в железопътните комуникации се е увеличил с 60 процента, а времето за пътуване между Париж

и Щутгарт се е съкратило от 6 часа до 3 часа и 10 минути. Този успех до голяма степен е постигнат благодарение на ефективната работа на компанията Alteo – съвместното жп предприятие на DB и SNCF, обслужващо високоскоростните композиции по направление.

На скоростните влакове се пада 65 на сто от пазарния дял на пътническите жп превози между френската столица и шестия най-голям град в Германия (Щутгарт е столица на федералната провинция Баден-Вюртемберг). Всеки ден по направление пътуват 5 двойки влакове ICE и TGV, като един от тях продължава и до Мюнхен. Още шест идентични скоростни състави ежедневно оперират между Париж и Франкфурт на Майн. Освен това, веднъж на ден, композиция TGV се движи и между Франкфурт на Майн и Марсилия, преминавайки през Страсбург, Лион и Авињон.

Доставка

НАЙ-ГОЛЕМИЯТ “РЕНТГЕН” ЗА КОНТЕЙНЕРНИ ВЛАКОВЕ ЗАРАБОТИ В ПОЛША



Китайска компания монтира на полската митница край Варшава най-голямата в света система за инспекция на контейнерни жп композиции. Тя позволява осъществяване на едновременна митническа проверка на 3 карго състава без да се налага те да спират, а товарните контейнери да се отварят.

Системата е стационарна и представлява специален рентген, който сканира вагоните и тяхното карго докато се движат със скорост до 30 км/ч. Автоматизирана е и се активира при приближаването на композицията и навлизането ѝ в коридора за проверка. Йонизиращо ѝ (рентгеново) излъчване се формира чрез електронен линейен ускорител и може да прониква под метални стени с дебелина до 35 мм.

Технологията е устойчива на неблагоприятни условия (ниски и високи температури на възду-

ха, силен вятър, валежи от дъжд и сняг) и предава към монитори на операторите качествено рентгенографско изображение на товара, шасито и другите елементи на композицията. Ако то не съвпада със заявеното в документите, съмнителните вагони се отцепват за физическа проверка от митническите инспектори.

Благодарение на новия “рентген” времето за сканиране на един контейнерен влак се свежда до няколко минути. За сравнение физическата проверка отнема от 3 часа на денонощие.

Системата е доставена и монтирана от китайската компания Nuchtech. В началото на 2016 г. тя пусна в действие подобна и на митницата в Брест (Беларус). И макар, че последната може да обработва само по един влак за около година работа с нея вече са провере-

ни 215 000 единици подвижен състав.

Любопитно е, че и двата проекта (на стойност между 5,5 и над 15 млн. долара) са реализирани с китайска финансова помощ. Властите в Пекин гледат на доставката на техниката и изграждането на инфраструктурата за монтирането ѝ като на инвестиция в бъдещето. Съкращаването на времето за митнически контрол при транзита на товари в страните от Европейския съюз е изцяло в интерес на икономиката на Поднебесната империя. Тяхното финансиране на практика е в унисон с 5-годишния план за развитие на железопътните маршрути за скоростен трансфер на товари до Стария континент (стратегията China Railway Express). А Полша и Беларус са крайни точки на два от тях. От тези портали китайските стоки се внасят и в държавите от Евросъюза.

Производство

Представиха първият дизелов
локомотив Evolution за Индия

Американската компания GE Transportation представи първият шестосен дизелов локомотив Evolution, предназначен за индийските железници (IR). Презентацията се състоя в град Ери, щата Пенсилвания.

През ноември 2015 г. GE Transportation сключи договор на стойност 2,5 млрд. долара за доставка на 1000 нови дизелови локомотива Evolution (предвидени за жп линии с широчина 1676 мм) на индийските железници. Контрактът предвижда 700 от тях да са оборудвани с енергетична установка с мощност 3,36 MW, а останалите 300 - с двигатели с мощност 4,47 MW. Същите трябва да бъдат доставени в рамките на 11 години.

Първите 100 локомотива ще се произведат в завода в Ери и ще бъдат предадени на IR сглобени или във вид на подготвени за сглобяване комплекти от компоненти. Останалите 900 трябва да излязат от цеховете на новото съвместно предприятие на GE Transportation и индийския национален превозвач в град Мархаура в индийския щат Бихар. При тяхното производство ще се използват голям брой части, произведени в местни заводи. Производственият комплекс се изгражда на площ от 91,5 хектара и се очаква да започне работа през 2018 г. като всяка седмица от него излизат по 2 готови Evolution.

Според контракта въпросното предприятие ще осигурява техническото обслужване на локомотивите от серията в продължение на 13 години от началото на тяхното производство там.



Модернизация

Още вагони TWINDEXX Vario
за железниците на Израел

Канадският жп производител Bombardier ще достави на железниците на Израел още 33 двуетажни вагона за совалковите влакове TWINDEXX Vario. Очаква се да бъдат завършени до февруари 2019 г.

Контрактът, на стойност 56 млн. евро, беше сключен на опция за придобиване на допълнителен подвижен състав, залягала в предишен договор от 2010 г с канадската компания. По този начин общият брой на вагоните от тази серия, доставени от Bombardier на Израел на 5 партии, достигна 462 единици. Нуждата от новата серия вагони е провокирана от продължаващия ръст в обема на пътническите жп превози в страната.

С TWINDEXX Vario израелските железници формират 8-вагонни композиции с капацитет до 1000 пътници. Те се теглят от електролокомотиви TRAXX AC, работещи под променлив ток, които също са придобити от Bombardier.

Новите вагони ще се модифицирани спрямо по-рано доставените. Те ще имат по-качествено покритие на пода, модерна система за инфориране на пътниците, по-мощен климатик и усъвършенствано вторично окачване. Оборудвани са с автоматична система за сигурност, която разрешава тръгване на състава само при напълно затворени врати на вагоните.

От Bombardier са започнали обучение на местен персонал, който ще сглобява новите TWINDEXX Vario във вагоноремонтния завод на израелските железници в град Беер Шева.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

SNCF: ВИСОКОСКОРОСТЕН РЕБРАНДИНГ

На 29 май държавните железници на Франция (SNCF) дадоха публичност на своята нова стратегия за развитие. Тя е насочена към привличането на 15 млн. нови клиенти на високоскоростните жп комуникации на компанията до 2020 г. Програмата предвижда да се промени бранда на известните френски влакове-стрели от TGV на inOui. Премиерно това ще бъде извършено на съставите, обслужващи маршрута Париж – Бордо. Тяхното повторно брендиране трябва да стане факт от 2 юли, когато се очаква да бъде открита и новата 302-километрова скоростна линия LGV Sud Europe-Atlantique (Южна Европа – Атлантика) между Тур и Бордо.

От SNCF коментират, че основна причина за ребрандинга е желанието на националния превозвач да рационализира дейността си. Чрез новата марка inOui компанията въвежда услуги от по-високо – премиум – ниво. По този начин тя реагира на засилващата се конкуренция от страна на бюджетните автобусни оператори и на широкото разпространение на практиката на каршеринга (от англ. carsharing – споделено използване на автомобили)*.

Зад появата на бранда inOui стоят инвестиции в размер на 1,5 млрд. евро. С тези средства френския жп монополист закупува 55 нови високоскоростни влака Euroduplex Oséane (поръчани от Alstom) и осъществява преподготовка на 5000 свои служители, които обслужват флота му от експреси. Освен това, SNCF влага 300 млн. евро за осигуряването на безжичен достъп до Интернет във всички свои влакове и в обновяването на платформата си за онлайн продажби, за да улесни процеса за покупка на билети. Новият подход бе тестван чрез въвеждане на премиум услуги на съставите TGV по железопътния маршрут Париж – Лион. И резултатите са

красноречиви: от началото на 2017 г. се наблюдава 7-процентен ръст на пътниците по маршрута.

SNCF предвижда процесът на ребрандиране да се провежда постепенно и да завърши през 2020 г. До тогава държавните железници на Франция трябва да получат всички поръчани експреси Euroduplex Oséane. С тях поетапно ще се заменят високоскоростните TGV от първо поколение, чийто срок на служба вече надхвърля 35 години.

Двуетажните Euroduplex Oséane ще са с по-голям пътнически капацитет от TGV (556 седящи места срещу 456 - 509 при различните поколения на старите влакове) и далеч по-комфортни от тях. Специалистите на Alstom са направили в проекта нова интериорна концепция, подчинена на удобния и приятен престой на пътника по време на жп трансфера. В него е заложено пътническите салони да са климатизирани и оборудвани с отделения за големи и малки багажи, масички и ергономични седалки, снабдени с електрически контакти, USB портове (за зареждане на преносими устройства) и лампи за четене. Инженерите на френският жп

производител са разработили иновативна система, позволяваща на пътническите кресла във вагоните първа класа да се завъртат на 180 градуса, така че винаги да е възможно пътуване по посока на движението.

Експресите от типа ще предлагат също улеснен достъп за хората с намалена подвижност. Те ще разполагат с врати със сензорно управление, подемници за детски и инвалидни колички, тоалетни за хора в неравностойно положение. С оглед по-висока сигурност ще бъдат снабдени с европейската система за управление на влаковото движение ETCS и устройства за контрол на скоростта. Сред множеството екстри са още енергийно ефективното осветление и свободният Wi-fi.

Стратегията на SNCF предвижда високоскоростните премиум превози под бранда inOui да се развиват паралелно с нискобюджетните, обединени под вече съществуващата марка Ouigo. Последната се появи през април 2013 г. като отговор на компанията срещу набиращите все по-голяма популярност нискотарифни авиопревозвачи.

Ouigo станаха първият евтин пътнически жп транспорт с постоянен характер във Франция. Всяка година 400 000 места за композициите под бюджетния бранд (двуетажни TGV Duplex) се продават на промоционална цена от 10 евро за възрастен и 5 евро за дете, а още милион – по 25 евро (за групите от 4 човека и нагоре – по 20 евро на човек). Стойността на останалите билети е различна и зависи от това колко по-рано са купени, от сезона, от търсенето и периода на пътуване. Максималната цена обаче е фиксирана и не може да надхвърля 85 евро. Дори тя е доста по-изгодна от редовните тарифи на стандартните експреси TGV.

Разбира се, желаещите да пътуват срещу малко пари с бързата железница трябва да се откажат от претенциите си за висок комфорт. В композициите Ouigo са включени вагони втора класа, липсва ресторант и безплатно хранене. Мястото за багажа също се намалява. Благодарение на това съставите са приспособени да превозват с 20 на сто повече пасажери (до 1200 души). Всеки от тях има право да качи свободно на борда куфар с размери до 55x35x25 см,

както и по-малка ръчна чанта (до 36x27x15 см). Любопитно е, че допустимите мерки са по-големи от тези, важащи за самолетите на Ryanair и Easy Jet.

Необходимо е да се отчете и неудобството, че евтините френски влакове-стрели оперират само от периферни гари на градовете по обслужваните трасета. Както при всички нискотарифни превозвачи, вторичните услуги в бюджетните високоскоростни състави на SNCF се заплащат. Ако пътникът иска да ползва контакт или розетка за интернет например може да го направи срещу 2 евро. За допълнителен багаж пък е предвидена такса по 5 евро за всяко отделно парче и т.н.

Интересът на французите оправда съществуването на бюджетната услуга на SNCF. Според статистиката на компанията влаковете Ouigo ежегодно привличат до 5 процента от пътниците в сегмента на високоскоростните жп превози в страната. От националния оператор обаче прогнозират петкратен ръст (до 25 процента)

при евтините трансфери до края на десетилетието. Бумът се очаква след като планираното увеличаване на маршрутите, обслужвани от low-cost експресите, се осъществи. Това ще наложи на компанията да пусне и много по-голям брой композиции, опериращи под бранда Ouigo. В момента те са 34.

Ивайло ПАШОВ

 “Каршеринг” е организирана система за споделено ползване на автомобили, предлагана от множество компании за автомобили под наем и автопроизводители в 27 страни от Европа и Северна Америка. Те отдават за ползване леки коли за определено време на предварително регистрирани клиенти, които плащат дребна сума за правото да използват услугата и почасов, и по дневен наем. Клиентите не заплащат разходите на горивото/електроенергия, за поддръжка, застраховки и паркинг. Затова услугата става все по-популярна. – Бел. авт.



С ребрандирането SNCF цели да привлече повече пътници за високоскоростните си състави.



Брандът на известните френски влакове-стрели ще бъде променен от TGV на inOui.



Първите ребрандирани скоростни влакове ще започнат да пътуват от 2 юли, по новата жп магистрала Тур – Бордо



Съставите Euroduplex Oséane превозват повече пътници от старелите – TGV и са много по-комфортни.



Висше транспортно училище „Тодор Каблешков”, София

Модерно университетско образование с традиции, авторитет и европейска визия

Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков” е държавно висше училище с институционална акредитация от Националната агенция за оценяване и акредитация за обучение на студенти и докторанти и 95-годишна история. Той е интердисциплинарна академична институция, основаваща се на богати исторически традиции, на висок професионализъм и новаторство, насочена към удовлетворяване интересите на студентите, докторантите и специализантите, на тяхното изграждане като конкурентоспособни специалисти на високо квалификационно равнище. За десетилетията на своето съществуване ВТУ „Тодор Каблешков” подготвя над 35000 специалисти за нуждите на националната икономика. Той е един от предпочитаните български университети за обучение на инженери и икономисти за транспорта в образователно-квалификационните степени „бакалавър” и „магистър”, както и в образователната и научна степен „доктор”. В рейтинговата система на висшите училища в България ВТУ „Тодор Каблешков” заема водещи позиции. Осигурява на своите студенти перспективна професионална реализация и научно развитие.



Специалности

- Бакалавър
- Железопътна техника;
- Подвижен състав за високоскоростни влакове и метрополитен;
- Технология и управление на транспорта;
- Индустриален мениджмънт;
- Транспортно строителство;
- Благоустройство и комунално стопанство;
- Комуникационна и компютърна техника и системи;
- Инженерна логистика и строителна техника;
- Управление на технически системи за
- екология и логистика;
- Автомобилна техника;
- Двигатели с вътрешно горене;
- Електроенергетика и електрообзавеждане;
- Автоматика, електроника и компютърно управление в електрическия транспорт;
- Метрополитен и градски наземен електрически транспорт;
- Икономика на транспорта;
- Счетоводство и анализ в транспорта;
- Корабоплаване
- Корабна механика

и още 24 магистърски и 20 докторантски специалности.

Завършилите ВТУ „Тодор Каблешков” са предпочитани специалисти и градят успешна кариера в:

- метрополитен София
- компании за градски транспорт
- компании за железопътен транспорт
- строителни и проектантски фирми
- комуникационни и охранителни фирми
- спедиционни и логистични фирми
- фирми в областта на енергетиката
- промишлени, машиностроителни фирми
- системата на Министерството на транспорта



Университетският комплекс на ВТУ „Тодор Каблешков” е разположен в столичния квартал „Слатина” и предлага:

- сигурност чрез денонощна охрана
- общо 107 учебни и компютърни зали и лаборатории
- аула с 200 места
- библиотека с компютърни работни места
- зала за тържествени чествания и концерти
- студентски общежития за всички желаещи
- студентски стол и кафе-клубове
- студентски клуб
- 100% покритие с мрежов и безжичен интернет
- игрища и зала за колективни спортове
- парково пространство за отдих
- паркинг
- удобен транспорт до центъра и жп гари

Приемът в бакалавърските програми на ВТУ „Тодор Каблешков” през 2017 г. е чрез:

- **държавен зрелостен изпит**
математика, физика, география, български език и литература
- **конкурсни тестове по математика**

10. 06. 2017 г., 04. 07. 2017 г.

За да се реализират перспективите да работите по проекти с осигурено финансиране от Европейския съюз, елате и учете при нас!



Адрес: 1574 София, ул. „Гео Милев” № 158

Тел.: 02 9709 230, 02 9709 286, 02 9709 478 • E-mail: vtu@vtu.bg • Website: www.vtu.bg

ТРЕНЪТ ОТ

Едно нестандартно пътуване през погледа на очевидеца

Гергьовден е. Хубав, български празник, свързан с историята, с мъченичеството, с храбростта на българския воин, с победите.

Празник тачен и почитан от българите.

Навсякъде се приготвят трапези, пекат се агнета, хората се събират, празнуват... Традиция!

Ние, малка група ентузиаста, по стечение на обстоятелствата, решихме да отпразнуваме този ден по нестандартен начин – с едно пътуване. И то, не какво да е пътуване – ами с влак. И то не какъв да е влак, а с парен локомотив. Речено – сторено. Взехме си билети предварително. Качихме се на джипа и хайде на гара Горна Оряховица – началото на маршрута. Въобще не можех да си представя, че ще бъда свидетел и участник в такова „Вавилонско стълпотворение“ от хора, на такова „шоу“, както е модерно сега да се казва.

Излязохме на перона на една от най-големите гари в България и пред нас стоеше огромна машина, дишаше тежко и изпускаше пара. Истинско чудовище беше пред нас. Ние, хората, изглеждахме като мравки пред него. Всъщност, машината е била произведена през 1948 година във Виена – Австрия и специално поръчана и доставена за БДЖ.

Неволно се върнах към моите детски години. Тогава всички локомотиви бяха парни и когато се връщах през ваканциите си от София пътувах с влак, понякога между вагоните, поради липса на места. Правостоящи, опушени, целите в сажди и мирис на въглища. Но сигурни, че ще пристигнем там, за където пътуваме, дори и с половинчасово закъснение. Времена...

И ето сега, в 21 век, през 2017 година отново осъществявам такова пътуване, но не като необходимост, а като атракция и удоволствие.

Локомотивът кротко си стоеше на релсите и чакаше машиниста да дръпне лоста и да потегли. А ние, пътниците, през това време бяхме окупирани машината от всички страни, „въоръжени“ с телефони, камери, фотоапарати. Качвахме се по локомотива, щракахме с апарати, за да се „увековечим“ за поколенията и фейса. Суета...

Началникът на гарата се появи с традиционната червена фуражка и ние бързо се качихме и заехме местата си във вагона. Отново изненада... и то приятна. На седалката на всяко място имаше сложен малък „подарък“ – сладости от популярните „Захарни заводи“,

рекламни листовки и разписание на маршрута. Браво!!!

Кондукторите и началникът на влака, издокарани с нови униформи, с отличителни знаци с направени прически, усмихнати, сновяха между нас, черпеха с бонбони, раздаваха значки и билетчета за томбола. Успяхме да си направим снимки с най-атрактивните от тях. Почувствахме се „много важни пътници“, дори VIP-персони, както сега се казва. Навън продължаваше истинско стълпотворение и шумотевица от хората, които ни изпращаха, дошли да видят „трена от Виена“. Истински празник!

Огромният локомотив бавно се размърда, завъртя грамадните си колела, машинистът натисна свирката, която огласи цялата местност, за да се чуе, че влака тръгва. Романтика...

За машиниста се носеха истории, дори бяха написани в диплянките, че продал къщата си, за да възстанови локомотива. Но това е дълга история и не трябва да се отклонявам, защото „ще изтърва влака“.

Машината набираше скорост, забулена от пара и пушек с характерната мизансцена на въглища. На всичкото отгоре заваля дъжд и гледката стана още по-интересна. Нали на Гергьовден всяка капка дъжд е жълтица – нека да вали. Пътуването започна, а „шоуто“ вътре във влака продължаваше. През цялото време вратите се отваряха и мравунякът от хора, вървейки напред-назад не спираше. Направи ми много добро впечатление, че във вагоните беше пълно с млади хора с малки деца, които може би за първи път се качваха на влак и очите им бяха широко отворени за това интересно пътуване. Имаше и насядали побелели „баби и дядовци“ с внучета, които с интерес слушаха разказите за „доброто старо време“.

Колелата монотонно тракаха по релсите, влакът обвит в пара и пушек бавно се движеше по своя път и даваше възможност на пътниците да се любоват на неопикувани гледки – накачалите къщи по скалите на Търново, меандрите на река Янтра, мрачните тунели и железните мостове, изсечени през скалите на Балкана.

Гледах и си мислех, колко по-трудно е било да построиш „железница“ – релсов път през скали, над реки... Истински героизъм, нещо, което е останало и съществува толкова години, а ние сега, в този динамичен свят и развитие на техниката не можем да го оценим. Жалко! И още по-жалко,

че хората, от които зависи развитието и запазването на този вид транспорт не правят достатъчно за неговото съхранение. Но това е друга тема.

Влакът бавно спира на гара Велико Търново. Отново овации, ръкопляскания, снимки. Отново свирката на началник – движение и зеления светофар. Потегляме за Дряново.

В Дряново, където имаше вагоностроителен завод сега стърчат развалини и „обезкостени“ халета. Останали са само основите... Жалка картинка... Свежата пролетна зеленина скрива грозната истина и „треньт“ отново е на път към спирка Бачо Киро. Мощните силуети на скалите около Дряновския манастир подсказват вечността на природата. Реката се провира между канарите и разказва историята на това свято място. Дряновският манастир – историческо за България място – Дряновската епопея, Бачо Киро и четата, поп Харитон. Пещерата с артефакти за праисторическия човек...

Колелата пеят своята песен, влакът бавно се носи по своя път, като че ли да ни остави повече време да се насладим на прекрасната природа, окъпана от гергьовденския дъжд. Глъчката във вагона е „под пълна пара“, срещи с приятели, спомени, децата викат колкото им глас държи като имитират свирката, хората се движат от вагон във вагон и всичко това изглежда така естествено и нормално.

Симпатичната кондукторка отново е сред нас и ни кани любезно да посетим царския вагон.

Един по един в „партизанска колона“ се насочихме към вагона, който беше една от атракциите в композицията. Цялото обзавеждане на царския вагон е в естествено, полирано дърво, мека мебел с кресла и дивани, легла за отдих, кабинет, въобще, „царска работа“. В такава обстановка бих пътувал всеки път от Варна до София, бих нарисувал и написал много неща. Но тези хубости и комфорт, като че ли не са за обикновения пътник. Дори да ги имаме, не бихме ги оценили и опазили, но и това е друга тема...

Искаше ми се да посетя и „царската тоалетна“, но нямаше това щастие, за това пък, посетих обикновената тоалетна в нашия вагон. За мое учудване имаше сапун и хартия, а нямаше вода.

Наближихме гара Трявна – крайна спирка на нашето пътуване. Отново ни очакваха изненади и отново се почувствахме VIP-персони, защото на гарата ни чакаха кметът на град Трявна, красиви момичета в народни носии с питка, сол и музика. Истински празник.

Кметът връчи почетна грамота на машиниста на влака, реставрирал част от локомотива – поздравления, ръкопляскания, музика – както му е редът.

В градчето Трявна /казвам го с умиление и радост/ цареше празнична атмосфера. Бяха организирани редица културни прояви, откриване на изложби, концерти. Имаше много чуждестранни туристи. Винаги съм посещавал Трявна с удоволствие. Скътан в полите

ВИЕНА



Авторът, почти като „мравка“, за спомен пред огромния, очакващ сигнала за потегляне ретро локомотив.

на Балкана, с възрожденската си архитектура, с тесните улички, малките магазинчета, създава невероятно усещане за духовност.

Съставихме свой маршрут. Най-напред посетихме Националната гимназия по приложни изкуства „Тревненска школа“. Когато влязохме там се почувствах „у дома“ – навсякъде рисунки, дърворезби, стъклопис. Невероятна творческа атмосфера.

Посрещнаха ме колеги – художници, нали и аз съм учител – художник, разведоха ни из ателиетата, работилниците, разгледахме музея с дипломните работи на зрелостниците – иконописци, дърворезбари, дизайнери, които със своето умение и майсторство даряват красота на хората. Тук работят много мои колеги, ученици и приятели Орфей Миндов – директор на училището, Цвети Максимова, Стефан Петков. Известни имена, на известни художници, които раздават своето умение и изкуство на подрастващото поколение. Опиянени от красотата на този храм на изкуството поехме по уличките на Трявна. Навсякъде очите ни се радваха на спретнати градинки с пролетни цветя. Нямам думи да опиша красотата на това

место, дало възпитание на редица поколения писатели, художници, родолюбци.

Разбира се, „черешката на тортата“ си остава центъра на Трявна с красивата часовникова кула, със стария мост, с автентичните къщи, покрити с каменни плочи. Това е Трявна – истински български, възрожденски град с дух и култура.

Не пропуснахме да посетим старата църква и да запалим свещи за здраве в чест на светеца. Времето напредваше. Седнахме в уютно ресторантче, където ни предложих дроб-сърма /за агне нямаше време, пък и агне нямаше/, добавихме шопска салата и чаша вино, а за капак взехме по един крем-карамель.

Погледнахме часовника – времето за разходка беше изтекло. Искахме още да се разхождаме по калдъръмените улици на Трявна, да надникнем във всички магазинчета и галерии, но на гарата ни чакаше влакът.

Почти на бегом преминахме разстоянието до гарата. Там, старата машина пухтеше. Качихме се доволни и изпълнени с емоции от преживяното.

Сашо Филев
художник

БЕЗОПАСНОСТТА – ВЪВ ФОКУСА НА НСОИЖ

От стр. 1

Инж. Надежда Данаилова от НКЖИ запозна присъстващите с проведеното в Мюнстер, от 30 май до 1 юни, 27-мо международно изложение за железопътни технологии. То в сегмента досега е най-голямото в света. В него тази година са участвали водещи компании в сферата на проучванията, разработването и производството на железопътния сектор, механизацията, жп материалите и технологиите.

Инж. Иван Гогев от поделение „Железен път и съоръжения“ в НКЖИ сподели, че строителството на железопътната връзка, между Атлантическия и Тихия океан, е най-внушителното до момента в световната железопътна история. „Този проект е осъществяван в продължение на 25 години - изтъкна той в доклада си „100 години жп връзка между Атлантическия и Тихия океан“.

Началото му е поставено през 1891 г. в района на Владивосток и завършва през октомври 1916 г., когато е пуснат в експлоатация грандиозният жп мост над река Амур при Хабаровск. А това е 25 години строителство в абсолютно екстремални условия в Сибир. В началото на 90-те години на 19 век, когато започва изграждането, Сибир продължава да бъде една „тера инкогнита“ такъв, какъвто е бил през всички предходни векове. В онези времена механизацията, която се е използвала, е била по-скоро лош помощник отколкото добър в пълния смисъл на тази дума“ - каза още инж. Гогев. Голяма част от строителството е извършено на ръка. Затова толкова по-силно впечатление остават мостовите съоръжения. Великият сибирски път пресича 16 големи реки с изградени по протежението им огромни мостове.



Усмихнатата кондукторка привлече вниманието на всички, не само с елегантната си визия, но и с приветливото си поведение, а авторът като художник и естет все пак успя да се снима с нея.

ЕНЬОВДЕН



Еньовден е един от най-важните летни празници в народния календар. Чества се на 24 юни, когато по църковен канон е рождението на Св. Йоан Кръстител. В българската традиция Еньовден стои по значение редом с Коледа, Великден и Гергьовден, но от всички тях като че ли той е с най-силно езическо влияние. С него са свързани множество вярвания за слънцето, водата и лечебните растения. Смята се за патронен празник на билкарите.

Календарно е свързан с лятното слънцестоене – един от най-важните астрономически преломи в годината, така че, съвсем естествено, в основата на празника стои култът към слънцето. Според народната вяра от този ден то започва да умира, а годината клони към зима. Християнизираният вариант на тази предста-

ва е митологемата за Св. Еньо, който „облича кожуха и отива да донесе зима“, „Св. Еньо започва да си кърпи кожуха и се стяга за зима“. Вярва се, че сутринта на празника, когато изгрява, слънцето „трепти“, „играе“ и който види това, ще бъде здрав през годината. Точно по изгрев, всеки трябва да се обърне с лице към него и през рамо да наблюдава сянката си. Отразява ли се тя цяла, човекът ще бъде здрав през годината, а очертае ли се наполовина – ще боледува. С култа към слънцето е свързано и паленето на обредни огньове, което, между другото, е характерно за цяла Европа.

Повсеместно е разпространена вярата, че преди да „тръгне към зима“, слънцето се окъпва във водоизточниците и прави водата лековита. После се отърсва и росата, която пада от него е с

особена магическа сила. Затова всеки трябва да се умие преди изгрев в течаща вода или да се отъркаля в росата за здраве. В крайморските райони на страната вярват, че морето „спира да се движи“ и също се къпят в него. За лечение и гадаене се взима „мълчана вода“ (налята от девствено момиче, при пълно мълчание, от 3, 7 или 9 извора). Спорадично битуват представите, че през нощта срещу празника не бива да се пие вода, нито да се налива, а в самия ден не се пере, за да не се более член на семейството.

В нощта срещу Еньовден билките имат най-голяма сила. Вярва се, че след изгрева те я губят и не трябва да се берат. Затова се събират рано сутринта, преди да се е показало слънцето. От билките, между които на първо място еньовче, жените правят еньовски китки и венци, вързани с червен конец. Еньовските китки и венци окачват на различни места из дома и през годината ги използват за лек – с тях кадят болните, запойват ги или ги окъпват с вода, в която са топили китките или венците.

С тревите и цветята, набрани на празника, увиват и голям еньовски венец, през който всички се провират за здраве. Той също се запазва и се използва за лекуване. Според народните вярвания болестите по човека са 77 и половина. За 77 болести има цял, само за половината болест – няма. Впрочем и за нея има половин билка, която обаче само определени билкари могат да намерят и използват. В нощта срещу Еньовден билярки и магьосници приготвят своите церове, като ги варят в нов, пръстен съд, неизползван до сега.

6 признака на психическа атака

За съжаление, има зли хора, които знаят как психически да атакуват другите, така че нека да разгледаме няколко начина за предпазване от психическа атака.

Психическото нападение се използва, за да причини вреда на друг човек, като го манипулират и контролират, изпращайки му негативна енергия. Тази умствена манипулация се извършва без ваше знание, и това може да доведе до физически симптоми, подобни на болест, както и потиснато настроение, тревожност и дори мисли за самоубийство.

Ако усещате някои от тези симптоми, консултирайте се със специалист, за да се изключи физическо заболяване, както и с психолог, за да се

Психическото внушение – това е един от методите на манипулация, подобно на хипноза, и това е признак на психическа атака.

Въпреки че психическата атака не е вкоренена в определена духовност, последователите на окултната магия, както е известно, използват психически атаки в качеството на черна магия, затова носенето на кръст или осветен религиозен предмет могат да ви помогнат да се предпазите от такива атаки.

4. Непредизвикани страхове, които са нереални

Това е подобно на чувството на пристъп на паника, но може да продължи много по-дълго. Учестено дишане, сърцебиене, изпотяване,



отхвърлят психични проблеми. След като разберете, че сте в добро здравословно състояние, опитайте се безопасно да отстраните от себе си човека, когото подозирате в психическата атака.

нервност – всичко това са признаци на безпокойство, но неспособността да напуснете дома си няколко дни заради това, че изпитвате силен страх, е признак за психическа атака.

САЛВИЯ – БИЛКА ЗА СТОЛЕТНИЦИ



На салвията се придават почти магически сили, лекуващи всякакви болести. Освен чудотворна билка, салвията е и прекрасно градинско цвете, което

ако отглеждате, няма никога да ви е нужен доктор, според една от много легенди за салвията.

Салвията е наричана още градински чай, божигробски босилек,

теменче, рожково биле, а името ѝ идва от латинското „salveo“, което буквално означава здраве или лековит. Салвията е висок около 30-60 см полухраст, който заради красивите си лилави цветове се отглежда като градинско цвете, а тъй като има силен аромат, тя намира приложение и в кулинарията като подправка.

За лечебни цели се използват листата на салвията, от които всъщност се разнася прекрасния аромат на билката.

Салвията е силен антиоксидант, има противовъзпалително и кръвосъсирващо действие. Чудотворната билка лекува косопад, заболявания на дихателната система и храносмилателния тракт, има облекчаващо действие при язва и гастрити, намалява потоотделянето и успокоява внезапните топли вълни при климакс. От отвара от салвия се повлияват добре изгаряния, ухапвания, кожни заболявания, както и гинекологични заболявания. При артрит и травми се препоръчват компресите със салвия. Чай от салвия може да пиете всеки ден като профилактика. Препоръчва се при силни менструални болки, за укрепване на имунната система, подобряване на храносмилането и лекуване на афти. Чаят от салвия се пие при безсъние, депресия, умора, главоболие.

1. Умора и дълбок сън

Дион Форчън – известен психиатър и автор на „Психическа самозащита“, казва, че била нападната от жена, която използвала силата на манипулацията на мисленето, за да предизвика лъжливи мисли в ума ѝ и да я убеди да даде фалшиви показания срещу бивш колега. След като жената разказала на Дион своята версия за истината, тя казва: „За моя голяма изненада, аз се съгласих с нея в серия от доста необосновани обвинения, и умора и дълбок сън ме обзеха веднага след този разговор.“

2. Кошмарни сънища и страх

Яростният кошмар може да е признак на психическа атака. Примери за такива кошмари са чувство на тежест в гърдите, задух, или силен страх от задушаване.

3. Чувство на хипноза

5. Чувствате се по-добре след душ или вана

Душът също е източник на движеща се вода, така че също ще помогне да изчистите негативната енергия.

Използвайте сол – натрийте се под душа или се изкъпете в морска вана. Солта има почистващо действие и може да помогне се отбие всякакъв негативизъм.

6. Чувството, че не можете да контролирате движенията или мислите си

Салвия може да изчисти пространството около вас от негативни енергии. Обиколете дома си с димящи стръкове от салвия – това привлича позитивна енергия.

Маслото от салвия е важен съставен елемент на тонизиращи и успокояващи нервното напрежение и депресиите смеси. Понижава артериалното налягане, действа болкоуспокояващо, укрепва имунната система и др.

КАК ЗОДИИТЕ ПРИЕМАТ СТАРОСТТА



Овен

Възрастта е до време

По принцип Овните са прекалено заети, за да мислят за възрастта си. Мъжете Овни не остаряват, само стават по-съвършени с годините. А жените стареят до време – докъм 35-ата си година. След това не мърдат от тази възраст поне още 10-15 г., когато в крайна сметка се решават да навършат 39. В много редки случаи, когато Овенът е природно интелигентен и ерудиран, съумява да приеме, че животът си има естествен и необратим ход. Но не и да се примири с това.



Телец

Без много суетене

Телците остаряват естествено и без много суетене. Носят годините си с достойнство, но има защо – те не се сбръчкват, те се патинират. Стават като добре огладени от водата гондоли, които се носят грациозно към залеза. Макар че според някои такива широки гондоли няма. За Телците се твърди, че с напредването на възрастта напредват и по скалата на кантара. В основата на този слух е пословичната любов на Телците към вкусната храна. С годините стават непоносимо твърдоглави.



Близнаци

Неусетно почти

На всеки десет Близнаци един не успява да доживее до дълбока старост и да разкажат как е. Бил е убит от някой нервак – вероятно Дева, която не е издържала на безкрайното им бърборене. Близнаците остаряват неусетно, да не кажем направо незабележимо. Като правило представителите на този знак младеят. Макар че действително улягат с възрастта, те няма как да се променят коренно. Затова и на преклонна възраст Близнаците са интересна и приятна компания.



Рак

Със съпротива

Раците ще прибегнат до всевъзможни средства за възвръщане и съхраняване на младостта. Мъжете може да започнат да се боядисват, да си присаждат коса или да носят тупе. Жените не биха се поколебали да изпробват инжекции с хиалуронова киселина, кислород под налягане, лазерен или карбонов пилинг и всякакви други средства за мъчение. И жените, и мъжете, родени под този знак, са суетни и се стараят да поддържат ако не красива, то поне приемлива фасада, независимо на колко години са.



Лъв

Не стареят, те узряват

Макар че рядко се случва да младеят за годините си, представителите на този знак не стареят – те узряват. Жената Лъв става матрона, мъжът – патриарх. На Лъвиците разбира се им е трудно да приемат настъпването на третата възраст, и това е нормално. Липсват им най-вече възхищението и вниманието, което са предизвиквали с красотата си в младежките години. Въпреки това успяват да приемат философски напредналата възраст, особено ако са в добро социално и финансово положение.



Дева

Вземат мерки

Защо не си ги питате сами, ако ви стиска? В общи линии Девите не остаряват. Умеят да се шегуват с годинките, но всеки ваш намек, че вече не са така млади, красиви и дръзновени, ще ви струва скъпо. Те толкова се ужасяват от възрастта, че отрано вземат мерки. Затова и изглеждат доста по-добре от повечето сивръстници. За съжаление с възрастта характерът им се обостря и се превръщат в типичната зла възрастна роднина, която тормози цялата рода и накрая надживява всички.



Везни

Суперстар, то е ясно

Везните стареят кокетно. От една страна, защото кокетират с възрастта си, от друга страна – понеже са си кокетки и не биха искали някой да ги смята за стари. Истината е, че старостта ги отвращава. Страхът, че може да са непривлекателни, ги подтиква да предприемат всякакви мерки. В това число и пластични операции. Заради усилията, които полагат в борбата с бръчките, побелелите коси и увисналите кожи, повечето Везни наистина младеят и хубавейт дори и в напреднала възраст.



Козирог

Старчета разбойници

Не се страхуват особено от настъпването на старостта. Подобно на Стрелците, Козирозите също се подмладяват с възрастта. Като деца са сериозни малки деденца и бабички. През пубертета преминават решително и мъдро, въоръжени с акъла на зрели хора. След 40-ата си година стават жадни за живот и безотговорни като тийнейджъри. От 55 нагоре от тях може да се очакват всякакви лудории. Нещо като „Старчетата разбойници“ на Бети Уайт. Опа! Тя също била Козирог.



Скорпион

С див ужас

Виждали ли сте 25-годишен Скорпион да крие годините си, понеже е „много стар“? Страхът от старостта им е вроден и се проявява още в младенческа възраст. Докато другите бебета гукат и си играят с пръстите на краката, малките Скорпиончета трескаво разсъждават как да накарат майка си да им купи крем против бръчки, след като още не говорят. С настъпването на истинската старост те бързо се примиряват с бръчките и се концентрират върху хипохондрията си.



Стрелец

Кой е остарял?

За някои може би звучи невъзможно, но с напредването на времето Стрелците не стават по-разумни, напротив – вдетиняват се още повече. Така след като прехвърлят на попрището жизнено средата, годините им започват да намаляват и към зряла пенсионна възраст вече са същински пубери. Те се носят в младежко облекло, общуват с по-млади от тях хора. Същност цялата тази промяна на обратно се извършва само в главите им. Телата им си стареят като на всички останали.



Риб

Не им личи

Стара Риб виждали ли сте? Те само стават по-големи. И още по-големи. И люспите им стават по-раздърпани. Но чак пък стари... Мерете си думите! Рибите от ранно детство не са наясно на кой свят се намират, така че и деменцията не им личи. Няма как да се разпознае остарялата Риб. Тя може да е елегантна възрастна дама с капела и перли или пък бойно бабе с бермуди. Много разочарования може да ги подтикнуват към злоупотреба с алкохол или други субстанции.

ХОДЕЩИТЕ ДЪРВЕТА В ЕКВАДОР

На територията на резервата Сумако съществува уникална форма на живот, позната като еквадорско ходещо палмово дърво. Според някои изследвания тези дървета са способни да се придвижват с по 2-3 сантиметра на ден, за да получават повече слънчева светлина и вода.

Петър Врсански (*Peter Vrsansky*), който е палеобиолог от института по естествени науки към Словашката академия на науките, обяснява за BBC:

„Докато почвата ерозира,

дървото развива нови, по-дълги корени, които търсят по-твърда земя. Понякога се преместват с цели 20 метра.“

„Тогава, малко по малко новите корени се наместват в почвата, а старите започват да се издигат във въздуха. Целият процес се случва, защото дърветата трябва да се местят, за да получават повече слънчева светлина. Намирането на по-солидна почва може да отнеме до две години.“

Проблемът е, че скоро тези гори може да не съществуват.

На местните им е позволено, да отсичат дърветата, за да получат права върху земята.

„Случва се следното нещо. Хората идват и отсичат няколко дървета, за да получат правомощия върху земята. След пет години, по закон, имат право да продадат тази земя. И го правят“, обяснява Врсански.

Има и добра новина. Същност земята е доста евтина и това позволява на природозащитниците да я закупуват и запазват уникалният природен



феномен.

„Отсичането на дървета е срамно, тъй като Еквадор е една от страните с най-много защитени зони в света“, добавя

Петър Врсански. „Но дърветата не могат да ходят достатъчно бързо, че да избягат от моторните резачки, подсилени със сегашните закони.“

С „ГОТАРДСКИЯ ПАНОРАМЕН ЕКСПРЕС“ ПО РЕЛСИ И... ВОДА

Швейцарските железници предлагат атрактивно комбинирано пътешествие за туристите

(Продължение от бр. 12)

Маршрутът на Gotthard Panorama Express („Готардски панорамен експрес“) преминава по старата панорамна алпийска жп линия към най-южния швейцарски кантон Тичино. В един момент тя се гмурва в стария Готардски тунел (дължина 15 км, построен 1872 г. - 1881 г.) в Лепонтинските Алпи, който свързва градовете Гьошенен и Айроло (т.е. северната и южна част на конфедерацията). След като състава излезе от него пред погледа на пътниците се открива долината Левентина, в която е разположена тичинската провинция. В това огрявано от жаркото южно слънце кътче се говори италиански, а стила на

живот е сходен с този на Ботуша.

Любопитен момент от пътешествието през тази част от алпийската планинска верига са специални мултимедийни презентации, които се организират за туристите в Тунела Готард. Докато влаковия екипаж разказва интересни факти за едноименния планински масив и за историята на построяване на подземното съоръжение, пътниците с удивление гледат съпътстваща кино прожекция на стените му. В нея оживяват образите на строителите, а архивни снимки пренасят зрителите век и половина назад.

Подобна информация (но без мултимедия) се дава и по време на спускането на влака



Панорамният туристически състав Gotthard Panorama Express включва вагони първа и втора класа.



На стените на тунела Готард пътниците могат да гледат прожекции за историята на изграждането му.



Панорамните прозорци на първокласните вагони създават усещане за виталност и за по-истинско изживяване на емоциите.

към Белиндзона - най-известния югоизточен курорт в Швейцария. От тях пътешествениците могат да научат много информация за големия брой замъци в региона и на по-късен етап да решат да ги посетят.

Всички първокласни вагони в състава на Gotthard Panorama Express са панорамни, с широки отварящи се прозорци. Второкласните са по-малко остъклени, но и от тях гледките оставят достатъчно силно впечатление. В редица участъци от маршрута влакът умишлено забавя ход, за да даде възможност на всички желаещи да направят хубави снимки и видео филми.

По време на тура пасажерите могат да си купят разнообразни храни, напитки и сувенири. Докато пътуват с корабчето през водите на красивото Фирвалдцетско езеро имат възможност да се насладят на вкусни горещи блюда. След като се прехвърлят на Gotthard Panorama Express бордовото обслужване им предлага подкрепителни закуски, ободряващи и алкохолни питиета.

Засега крайната точка на жп воаяжа е Белиндзона, откъдето по желание пътниците могат да се прекачат на влак, с който да достигнат до южния швейцарски курорт Лугано (в кантона Тичино). До юли туристическата композиция ще осъществява рейсове само през уикендите и националните празници в Швейцария. От 3 юли до 22 октомври екскурзиантските трансфери от Люцерн до Лугано вече ще са възможни и през всеки делничен ден. Жп турът продължава около 5 часа и половина, а дължината на маршрута е 182 километра.

Описаното комбинирано пътешествие с корабче и Gotthard Panorama Express между Люцерн и Лугано е съответно между 150 и 92 швейцарски франка (138 и

85 евро) за място в първа и втора класа. Ако пасажерите изберат да завършат воаяжа в Белиндзона – цената е 136 - 84 франка (125 - 77 евро). Към стойността на билета се прибавя и такса за запазване на седящо място от 24 франка (22 евро). При същите условия швейцарските държавни железници (SBB/CFF/FFS) осъществяват пътешествието и в обратното направление. Е те позволяват на пътниците да комбинират пътуването си като на някоя от спирките по маршрута се прехвърлят на

друг популярен туристически влак - Glacier Express („Ледников експрес“). Той ги отвежда до някой от известните алпийски курорти в страната.

Чрез новата атракция швейцарските железници разчитат отново да привлекат вниманието на туристите към панорамната Готардска жп линия. Пътниците по нея рязко намаля, до 400 - 500 души на ден, след откриването на новия базов Готардски тунел, най-дългия в света през м.г със своите 57 км.

Ивайло ПАШОВ



Шеметните гледки са навсякъде по маршрута.



Пътниците научават любопитни факти за забележителностите по маршрута.



От спирките по трасето прекачване може да стане и на панорамния туристически влак Glacier Express.

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 договорение
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 договорение

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договорение
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 договорение