

Железницар

RAILWAYMAN

27 септември - 3 октомври 2018 г. Цена 60 ст. София, година XXVII, брой 21

Дебют

**ПЪРВИЯТ ВОДОРОДЕН ПЪТНИЧЕСКИ
ВЛАК Е ГЕРМАНСКИ**

на стр. 3

**Изложения**

**ИНОВАЦИИ ОТ
INNOTRANS 2018**

на стр. 5



ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН
ПАРТНЬОР

www.bdz.bg

© Сопие ДБЛ, ул. „Жан Багдот“ № 3, тел. +359 2 987 40 31, факс. +359 2 987 79 81, e-mail: bdcarg@bdz.bg

РОЛЯТА НА МИНИСТЪРА Е ДА МОТИВИРА И УБЕЖДАВА

*Най-важна е приемствеността, заяви Росен Желязков,
при поемането на новия пост*



При встъпването си в новата длъжност министър Росен Желязков заяви: „Най-важното за мен е да има приемственост с екипа на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, за да

продължим стартираните реформи.“ И благодари на предшественика си Ивайло Московски за конструктивната работа през годините и доброто сътрудничество в сектора. От своя страна Московски коментира, че

Росен Желязков поема транспортното ведомство в стабилно състояние, но има и няколко теми, които изискват още от момента на встъпване поемането на лична отговорност. По думите му, едната от тях са част от проектите по ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“, които закъсняват с няколко месеца заради обжалвания и е необходимо това забавяне да се компенсира. Той подчерта, че друго сериозно предизвикателство е подобряване на координацията и съвместната работа с всички структури, отговорни за пътната безопасност.

„По отношение на БДЖ основната задача е оздравяването на железницата, която на практика беше докарана до фалит през 2009 година. В момента всички банкови задължения са изплатени и има разработен механизъм за финансовото стабилизиране на дружеството“, заяви още Ивайло Московски при официалното предаване на длъжността. Според него, друга важна тема, която стои пред новия министър е концесионирането на транспортни обекти. „Това е практика в целия свят и е ефективен начин за развитие на пристанищата и летищна инфраструктура, които са приходо-генериращи и не е допустимо да се развиват с европейски средства“, категоричен бе предишният транспортен министър.

По-късно в интервю, дадено пред БТВ министър Росен Желязков очерта най-важните приоритети, които в момента стоят пред него – стабилизирането и модернизацията, която започва в БДЖ. Другите два са концесията на столичното летище и безопасността по българските пътища и магистрали. Новият министър подчерта, че предстои да се среща с мениджърските екипи в железниците. Но не пропусна да посочи, че до 2009 г. БДЖ са били с 900 млн. лв. задължения към кредитори и финансови институции, които сега са изплатени. „Разбира се това са дългове, които не са позволявали на дружеството, преминало през този тежък десетгодишен труден

На стр. 3

130 години БДЖ РЕТРО ВЛАКОВЕ ЩЕ ЗАРАДВАТ ПОЧИТАТЕЛИТЕ СИ

Атракционен влак потегли в Деня на независимостта от първи коловоз на гара Горна Оряховица. 110 години по-късно, след като княз Фердинанд през 1908 г. слиза на гара Трапезица и се отправя към църквата „Свети 40 мъченици“ с търновци, за да прочете Манифеста за обявяване на независимостта на България, сега на същата гара, в тържествена обстановка, отново беше чул историческият документ. За възстановката дружеството за пътнически превози на БДЖ пусна специална композиция с царския влак „Корона експрес“ теглен от автентичен парен локомотив. Единственият му събрат от тази серия, преживял времето и стигнал до наши дни, се намира в Люксембург.

Билетите за него още същия ден след пускането им бяха разпродадени. Според радио „Фокус“ над 600 души имаха удоволствието да пътуват с парните машини до Трапезица и Трявна. Съорганизатори на събитието заедно с БДЖ са община Велико Търново и Музикално-драматичен театър „Константин Кисимов“. Според местната културна общественост подобна мащабна възстановка не е правена у нас до този момент. Тя продължи около 25 минути и бе синхронизирана с пристигането на влака.

Още атракционни пътувания, в продължение на два дни – 6 и 7 септември, „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД организира по случай 130-годишнината от създаването на железницата у нас. Мотото, под което инициативата се организира е „130 години пътуваме заедно“. Ретро композициите ще бъдат теглени от парни локомотиви и ще представят голяма част от уникалното историческото наследство на БДЖ. В съставите им ще има вагони от царската композиция „Корона експрес“ и правителствения влак от 80-те години „Витоша експрес“. Ще пътуват по различни маршрути:

На 6 октомври ще се движат между София - Мездра - Плевен - Мездра – София и Горна Оряховица - Шумен - Варна. На 7 октомври направленията са София - Септември - Пловдив - Карлово – София и Варна - Карнобат - Стара Загора - Горна Оряховица.

На стр. 3

Росен Желязков започва административната си кариера, като секретар на Столична община в периода между 2003 г. - 2009 г.

От 2011 г. до 2013 г. е председател на Управителния съвет на Института по публична администрация и представител на България в Европейския институт по публична администрация (ЕИПА) в Маастрихт, Кралство Нидерландия.

През 2009 г. става главен секретар на Министерски съвет като този пост заема до 2013 г. От 2014 г. до 2016 г. е съветник на министър-председателя Бойко Борисов по въпросите на държавната администрация и електронното управление.

С Решение на Министерския съвет през септември 2016 г. е определен за председател на Държавна агенция „Електронно управление“, а от януари т.г., преди да поеме ръководството на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, е председател на Комисията за регулиране на съобщенията.

Образование

ИНДИЯ СЪЗДАДЕ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ВУЗ



В индийския град Вадодара (щата Гуджарат) откриха Национален институт по железопътен транспорт (NRTI). Това е първото в страната висше учебно заведение (ВУЗ), което подготвя кадри за железопътния отрасъл.

Засега в него се води обучение по две специалности – „Организация на превозите“ и „Бизнес администрация в сферата на транспортния мениджмънт“. Випусниците ще получават образователна степен бакалавър. През 2019

г. се предвижда да бъдат открити още 5 факултета, в които да се води подготовка и по магистърски програми. Следващите випуски магистратури ще могат да избират между 5 специалности: „Организация на превозите и разработка на транспортни системи“, „Проектиране на транспортните системи“, „Транспортна технология и политика“, „Икономика на транспорта“ и „Транспортен мениджмънт“.

Първият поток в NRTI включва 103 студенти, преми-

нали през няколко етапа на подбор от общо 11 582 кандидата. На всеки от тях се предоставя стипендия в размер на 50 на сто от стойността на годишното обучение. Подготовката им се води както от местни, така и от гост-преподаватели, вкл. чуждестранни. Това възможно, тъй като новото учебно заведение развива активно вътрешно и международното партньорство с водещи университети и образователни организации. Целта е възпитаниците му да получат достъп до най-новите педагогически програми и методики и научни изследвания в отрасъла.

Очаква се випусниците на ВУЗ-а да имат изключително добра реализация в държавните железници на Индия (IR), които развиват множество амбициозни проекти. Сред тях са изграждането на високоскоростна жп комуникация между основните индийски мегаполиси (първоначално между Мумбай и Ахмедабад), модернизацията на индийската жп инфраструктура, създаването на нови товарни жп коридори и др.

Инфраструктура

ЗАВЪРШИ РЕКОНСТРУКЦИЯТА НА НАЙ-ВИСОКАТА ЖП ЛИНИЯ

В Китай приключи реконструкцията на железопътния участък Голмуд – Лхаса, (с дължина 1142 км), който е част от Цинхай-тибетската жп магистрала. Неговото обновяване продължи две години и половина, а внесените подобрения повишават пропускателността му и позволяват високи влакови скорости. На денонощие по трасето вече ще могат се движат по 5 допълнителни пътнически и товарни състава. Очаква се времето, за което карго композициите изминават маршрута да намалее с два часа.

Железопътната линия Голмуд - Лхаса бе изградена в периода 2001 – 2006 г. Тя е призната за най-високата (най-високият ѝ участък е на 5072 м



над морското равнище), най-дългата и най-скоростната в света, построена във високопланинско плато. Заедно с линията Синин – Голмуд (814 км) формират двете части на Цинхай-тибетската жп магистрала,

чието изграждане осигури жп комуникация с Тибетския автономен район на Китай. До 2006 г. той бе единственият без железопътна връзка с останалата част на страната, поради изключително трудния и пресечен терен и поради високата му средна надморска височина, която е над 4000 м. Сега по релсовия коридор се движат директни влакове до Лхаса от главните китайски градове като Пекин, Чънду, Чунцин, Синин, Ланджоу и Шанхай.

През 2015 г. китайските власти обявиха, че обмислят възможността да удължат транстибетската железница и да свържат страната със съседен Непал. Продължението ѝ се предвижда да минава през жп тунел под връх Еверест, който ако бъде построен, ще стане най-високият на планетата.



Дебют

Първият водороден пътнически влак е германски



Coradia iLint - първият в света влак, задвижван от водородно гориво, беше въведен в редовна експлоатация в Северна Германия. От 17 септември два светлосини регионални състава от типа, захранвани от водородни горивни клетки, започнаха редовни пътнически превози по 100-километров жп маршрут, свързващ градовете Куксхафен (на брега на Северно море), Бремерхафен, Бремерфьорде и Букстехуде (в покрайнините на Хамбург) в провинция Долна Саксония. Той се обслужва от общинския регионален жп оператор EVB.

Иновационната композиция е продукт на френския жп производител Alstom, но е сглобен в немския град Залцгитер. Задвижва се от електродвигатели, които се захранват от горивни клетки. Те могат да произвеждат електричество чрез химичната реакция между водород и кислород. Излишните количества се събират в литиево-йонни акумулатори. Отпадъчният продукт при тази технология е само пара и вода, което означава, че влакът не произвежда вредни емисии. Необходимите количества водород се съхраняват в стоманен резервоар на покрива на Coradia iLint, който може да измине от 800 до 1000 км с едно зареждане при максимална скорост от 140 км/ч. Скоростният му таван е съпоставим с този на обичайните дизелови регионални влакове.

Засега двойката еко състави ще попълват запаса си от водород чрез мобилна станция за зареждане с водород в газообразно състояние, разположена на гарата

в Бремерфьорде. Стационарни зарядни станции по жп мрежата на EVB се планира да бъдат изградени до 2021 г. До тогава Alstom трябва да достави още 14 влака Coradia iLint на транспортната администрация на Долна Саксония (LNVG). С тях ще бъдат заменени всички дизелови регионални влакове на общинския оператор EVB. Проектът се оценява за 81 млн. евро.

Coradia iLint беше сертифициран и допуснат за осъществяване на пътнически превози в Германия през юли т.г. Транспортните власти на Долна Саксония гледат на иновационния състав като екологично чиста алтернатива на традиционните дизелови композиции по късите неелектрифицирани линии. Други германски провинции също вече са изразили интерес да въведат водородните влакове в експлоатация по своите транспортни системи.

Повечето отраслови експерти са убедени, че Coradia iLint слага начало на нова ера в железопътния транспорт без вредни емисии. В същото време противниците на използването на водорода като гориво посочват, че сместа на водорода с въздух е взривоопасна, а за втечняване на водорода се изисква голямо количество енергия. На този етап обаче към технологията се радва на голям кредит на доверие от водещите държави по света.

Франция планира да пусне в експлоатация първия си водороден влак до 2022 г. Сходни водородни жп проекти развиват още Австрия, Великобритания, Холандия, Норвегия, Дания, Италия, Канада и Полша.



РОЛЯТА НА МИНИСТЪРА Е ДА МОТИВИРА И УБЕЖДАВА

От стр. 1

оздравителен период да се развива и внедрява нови технологии. Така че сега, на базата на стопените финансови задължения на БДЖ има възможност да се инвестира в сериозно подновяване и модернизиране – коментира пред БТВ министър Желязков. Не се притеснява и от обжалванията на обществената поръчка за нови влакове от страна на „Сименс“ и „Шкода“. Защото това е една голяма процедура и би било странно всички участници да се доволни. По думите му, когато има подадени жалби се открива добра възможност за предварителен контрол и по отношение на тръжната документация, което не счита, че е дефект. Или това означава, че ще има съответния филтър, за да отпаднат всички притеснения за каквито и да са манипулации. Обърна още внимание, че не счита 42 влака за достатъчни и завинаги необходим ресурс. Росен Желязков сподели

още, че личното му желание и цел е да се справи с проблема със сигурността по пътищата. „Ивайло Московски свърши много работа и се надявам успешно да я продължи“, посочи той, допълвайки, че Московски е бил много добър министър. Според него секторът е тежък, защото включва не само транспорт, но и информационни технологии, които преди години са били към други институции. „Ролята на министъра не е да е най-добрият специалист по всички въпроси, а да мотивира и убеждава. Смятам, че разбирам от мениджмънт и човешки ресурси“.

По време на валидирането на юбилейната пощенско-филателно издание, посветено на 130 години от създаването на Български държавни железници, което се състоя на 26 септември, министър Желязков не пропусна да подчертае: „Към настоящия момент БДЖ е един от основополагащи стълбове в българската икономика. Юби-



леите са свързани не само с историческите факти, а и с основателни очаквания за развитие.“ Той припомни, че през 1888г. е подписан указ, с който е създадена нова държавна компания - Български железници. Първата линия, обслужвана от влаковете й е Вакарел – Белово. Малко по-късно е открита и първата международна линия Цариброд – София - Белово.

Юбилеите на дружеството традиционно се отбелязват с издаване на пощенски марки.

„Сюжетът на четирите марки, оформени в блок, е пряко свързан с историята на дружеството – от теснолинейката, която е била теглена от коне, локомотива на легендарния Ориент експрес, до съвременните моториси, използвани днес“, каза още министър Желязков по време на церемонията в присъствието на художника му Маглена Константинова и изпълнителният директор на Български пощи Деян Дънешки. И добави, че това издание ще заживее свой собствен път за радост, както на филателистите, така и на

ползвателите на пощенски услуги. Филателистите, а и железничарите имат обща любов към професията и хобито.

Председателят на Съюза на филателистите в България Спас Панчев обяви, че ръководството на организацията е взело решение за приемане на министър Росен Желязков за почетен член на съюза. Той получи почетна значка за присъединяването си към престижната организация на колекционерите и любители на пощенско-филателни продукти.

РЕТРО ВЛАКОВЕ ЩЕ ЗАРАДВАТ ПОЧИТАТЕЛИТЕ СИ

От стр. 1

Влаковете между София – Мездра – Плевен – Мездра – София, както и по дестинацията от 7 октомври София – Септември – Пловдив – Карлово – София ще бъдат теглени от парен локомотив № 05.01, а в съставите им ще е включен и личният вагон-салон на царица Йоанна от „Корона експрес“,

както и вагон-ресторантът от „Витоша експрес“.

Атракционните композиции между Горна Оряховица – Шумен - Варна в съботния ден и Варна – Карнобат - Стара Загора - Горна Оряховица в неделния ще се теглят от парен локомотив № 16.27, а в съставите им ще бъде включен личният вагон-салон на цар

Борис III от „Корона експрес“ и най-големият салонен вагон от царския влак. Всяка от тези композиции ще е с по пет вагона за настаняване на пътниците. Любителите на ретро пътуванията ще могат спокойно да разгледат специално прикачените вагони. Служители на БДЖ по време на обиколките ще им разкажат интересни



факти, свързани с историята на влаковете.

Цените на билетите са 18.00 лв. за един участък, 27.00 лв. за два и 45.00 лв. за повече от два или за билети отиване и връщане по маршрутите София – Плевен - София и София – Карлово - София. Те включват и запазените места. Пътуването може да започне от която и да е от гарите по

съответното направление, където влаковете композиции ще се движат.

За деца до 7-годишна възраст служителите на билетните каси ще издават безплатни превозни документи, с нулева стойност, срещу представяне на документ, удостоверяващ възрастта им. Но те са без право на ползване на отделно седящо място.

ЖЕЛЕЗНИЧАРСКИЯТ СПОРТ СЕ ОТВАРЯ КЪМ МЕСТНАТА ОБЩЕСТВЕННОСТ



(Продължава от бр. 20)

И този път леката атлетика привлече най-много участници. Обобщеният извод е, че все повече тя се налага като тай-масовия спорт сред железничарите. Но особено голям интерес предизвика смесената щафета, която във всяко следващо издание на спартакиадата става по-атрактивно съревнование между сборните отбори на София, Пловдив и Горна Оряховица. Затова този път, докато се провеждаше, предизвика толкова спонтанни и бурни аплодис-

менти от всички участници. Независимо, че е трудно да се определи, коя от агитките на зрителските скамейки бе по-емоционална и гръмогласна на финала най-високо на почетната стълбица застана сборният отбор на Пловдив. Второто място заеха железничарите от София, следвани от горнооряховци.

Тенисът на маса, както винаги, беше сред много оспорваните турнири. При него до последно трудно можеше да се прогнозира кои ще бъдат победителите. От жените участваха

11 състезателки, разделени в две групи. Те играха срещи всеки срещу всеки. Първите две, класирани тенисистки от всяка група, определиха финалната четворка, а срещите по между им излъчиха победителката. При мъжете двубоите се водеха между 13 състезатели. Но по същество надпреварата протече при същия регламент – в две групи, всеки срещу всеки. Първите трима, в класирането в групите, оформиха финалната шестлица и определиха призовата тройка отново след игри всеки

срещу всеки, обясни съдията-титляр Николай Бояджиев, който е заместник-началник по ремонта в локомотивното депо на пътнически превози в Пловдив. Той добави, че извън официалните срещи се е състоял и демонстративен турнир за смесени двойки на пряко елиминирани. В него са участвали общо 4 двойки: Мариела Шумкова от София и Георги Иванов от Пловдив, и двамата от дружеството за пътнически превози. Другата двойка, напористо участвала в турнира са Людмила Нинова от „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД и Ивайло Иванов от мездренското поделение на „БДЖ

- Товарни превози“ ЕООД. Третата е била тандемът между Биляна Александрова от горнооряховското поделение на пътнически превози и пловдивският ѝ партньор Калин Краев от поделението за товарни превози в града.

Финалните срещи при шаха отново предизвикаха голям интерес у състезателите от другите спортове. След оспорвани двубои и силна конкуренция Красимир Петров от ППП София успя да докаже отлични морално волеви и спортно-технически възможности и стана шампион в две дисциплини - тенис на маса и шах.



Класирането



Лека атлетика

100 м спринт – мъже

Петър Петров – ППП Горна Оряховица

- БДЖ Пътнически превози

Мартин Стоянов – ППП Русе - БДЖ

Пътнически превози

Христо Демиревски - БДЖ Пътнически

превози – ЦУ

100 м спринт - жени

Сабина Кочмаларска - ППП Пловдив –

БДЖ Пътнически превози

Тони Добрева – ПТП Пловдив - БДЖ

Товарни превози

Йорданка Апостолова - БДЖ Товарни

превози – ЦУ

2000 м - мъже

Йордан Тошев - ППП Горна Оряховица

- БДЖ Пътнически превози

Диан Колев - ПТП Пловдив - БДЖ То-

варни превози

Павлин Краев - ПТП Пловдив - БДЖ

Товарни превози

1000 м – жени

Антоанета Банева - ПТП Пловдив - БДЖ

Товарни превози

Мирослава Ботдакова - ПТП Пловдив

- БДЖ Товарни превози

Красимира Диева - ПТП Пловдив - БДЖ

Товарни превози



Шах

Мъже

Красимир Кръстев – ППП – София - БДЖ

Пътнически превози

Валери Петров – ППП – София - БДЖ

Пътнически превози

Мартин Марков - ППП – София - БДЖ

Пътнически превози

Жени

Биляна Александрова - ППП Горна

Оряховица - БДЖ Пътнически превози

Диана Александрова - ППП Горна Оря-

ховица - БДЖ Пътнически превози



Тенис на маса

Жени

Ваня Драганова – Вагонно депо Горна

Оряховица – БДЖ - Пътнически превози

Людмила Нинова – Централно управ-

ление, отдел „Недвижимо и движимо

имущество“ – БДЖ - Пътнически превози

Маринела Шумкова - Централно управ-

ление, отдел „Енергийна ефективност“

– БДЖ - Пътнически превози

Мъже

Красимир Кръстев – Превозна служба

София – БДЖ - Пътнически превози

Румен Мангов – Локомотивно депо Русе

– БДЖ - Товарни превози

Ивайло Иванов – ВР участък Мездра –

БДЖ - Товарни превози



ИНОВАЦИИ ОТ INNOTRANS 2018

От 18 до 21 септември в Берлин се проведе 12-тото международно изложение за технологии в сферата на релсовия транспорт InnoTrans 2018. Този пореден най-мащабен световен форум на отрасъла се оказва най-богатият и иновационен от всички досегашни. В него своя продукция представиха 3 062 компании от 61 държави. Презентираха се над 400 иновации в сферата на жп техниката и технологиите, от които 146 направиха световни премиери. С някои от най-интересните дебюти ще ви запознаем в следващите редове.

В унисон с набиращата популярност тенденция за използване на подвижен състав с алтернативно (на дизеловата тяга) задвижване по неелектрифицираните жп линии, германският концерн Siemens и австрийските държавни железници (ÖBB) представиха прототипната хибридна електричка Desiro ML ÖBB Cityjet eco. Тя е тяхна обща разработка и може да се захранва с електроенергия, както от стандартната контактна мрежа под променлив ток (15 kV, 16,7 Hz), така и от акумулаторни литиево-титанови батерии (с обща мощност 528 kW).

Новият влак е тривагонен, нископодов, с дължина 75,1 м и е създаден на базата на серийния регионален състав Desiro ML Cityjet, доставян от Siemens на ÖBB. Първият и последният му вагон са моторни, а на средния са монтирани литиево-титановите батерии. Те се зареждат значително по-бързо от литиево-йонните по време на движението по електрифицираните участъци. От Siemens твърдят, че срокът на службата им ще е около 15 години, което означава, че ще трябва да се заменят само веднъж в експлоатационния живот на композициите. Благодарение на термичната защита на батерийните модули, климатичните условия няма да оказват влияние върху срока на службата им и състоянието на заряда.

Общата мощност на тяговите двигатели на Desiro ML ÖBB Cityjet eco е 2600 kW. В режим на захранване от акумулаторите максималната скорост на състава е 120 км/ч, а при получаване на енергия от контактната мрежа – до 160 км/ч.

Електросъставът отговаря на най-важните изисквания

към съвременната жп техника. Отличава се с икономичност, голяма вместимост, привлекателен външен вид и високо ниво на комфорт. Оборудван е с пасажерска информационна система и адаптиран за лица с ограничена мобилност. Очаква се да премине серия от изпитания през втората половина на 2019 г. Ако резултатите са удовлетворителни ÖBB планират да поръчат цяла серия. Стратегията за развитие на австрийските железници предполага масово използване на хибридни състави, като част от усилията за намаляване на вредните емисии на целия жп флот до 2035 г.

Друг интересен електросъстав, демонстриран на изложението, бе швейцарският TRAVERSO. Той е създаден от жп производителя Stadler за местния частен оператор Südostbahn (SOB) на основата на успешното регионално жп семейство FLIRT. Но платформата е надградена чрез куп иновации.

Вагоните на новата композиция са изработени от алуминий и благодарение на намалената им маса е свито енергопотреблението. Чрез промени по конструкцията е постигнато и ограничаване на износването на компонентите, което е особено важно за сложните условия на експлоатация, в които се налага да работи жп флота на SOB. Повечето от линиите на швейцарския пътнически оператор преминават през планински релеф.

Във връзка с това TRAVERSO е оборудван и със съвременен тягов привод, осигуряващ максимално ефективното използване на енергията. Изключително внимание е обърнато на достъпността на съставите за хора с



Изложението InnoTrans 2018 бе посетено от над 130 000 посетители, сред които и 25 бизнес делегации от 18 страни

двигателни проблеми, а също така и на създаването на максимално удобства за пътниците. В салоните са монтирани комфортни седалки, снабдени с електророзетки и от 4 до 7 информационни монитора. При най-дългата 8-вагонна конфигурация в композицията е предвидено настаняването на 359 пасажера, от които 68 в първа класа. Наред с пътническите е планирано тя да включва и два вагон-ресторанта (бистра) и вагон за семейства с деца.

TRAVERSO целенасочено е снабден с широки панорамни стъкла. Причината е, че тези електрически състави ще се експлоатират по едни от най-живописните линии в страната на шоколада. Става дума за жп коридорите Люцерн – Санкт Гален и Базел – Цюрих, които преминават през швейцарските Алпи. По договор за партньорство с държавните железници на Швейцария, от декември 2020 г. SOB ще започнат да оперират по някои от дългите релсови маршрути в страната. Гореспоменатите попадат сред тях.

Частният жп превозвач обаче, ще започне да оперира с TRAVERSO още от настоящия декември. През юни 2016 г. SOB поръча на компанията Stadler общо 11 нископодови електросъстава от типа (шест 8-вагонни и пет 4-вагонни), за да замени по-голямата част от остарелия си (над 40-годишен) жп флот. Първите от тях ще бъдат включени в новото му разписание, което традиционно влиза в сила в края на годината.

В изключителен хит на InnoTrans 2018 се превърна и презентираният от китайската железопътна корпорация CRRC ново поколение метро състав Cetrovo. Той привлече вниманието на специалистите и редовите посетители с нетрадиционния материал на корпуса и на рамата на тележките му. Те са изработени от карбонови влакна.

Използването на композитния материал в конструкцията е направило китайската мотриса много по-лека (с над 13 процента) от аналозите ѝ.



Електросъставът Desiro ML ÖBB Cityjet eco

Това ѝ позволява да се движи с много по-висока скорост от стандартните метро влакове – до 140 км/ч – и да консумира значително по-малко електроенергия (над 15 процента). Това я прави по-екологична и енергийно ефективна.

С посочените екстри предимствата и иновациите на Cetrovo не се изчерпват. Метро влакът се отличава с ниско ниво на шума при движение и висока експлоатационна готовност. Оборудван е с модерни синхронни електродвигатели с възбуждане от постоянни магнити, преобразуватели на полупроводниковите елементи на основата на силициевия карбид и тележки с активно окачване. Управлението му е напълно автоматизирано и се осъществява от компютър, а не от машинист. Чрез система за онлайн мониторинг се контролират режимите на работа на апаратурата и на техническото

състояние.

Вагоните са с широчина 2,5 м. Любопитна особеност е, че от вътрешната страна на прозорците им са вградени интерактивни тъч скрийн дисплеи. На тях може да се изобразява разнообразна, полезна, информация за пътниците. Например карта с маршрута, имената на следващите спирки, данни за времето и актуални новини.

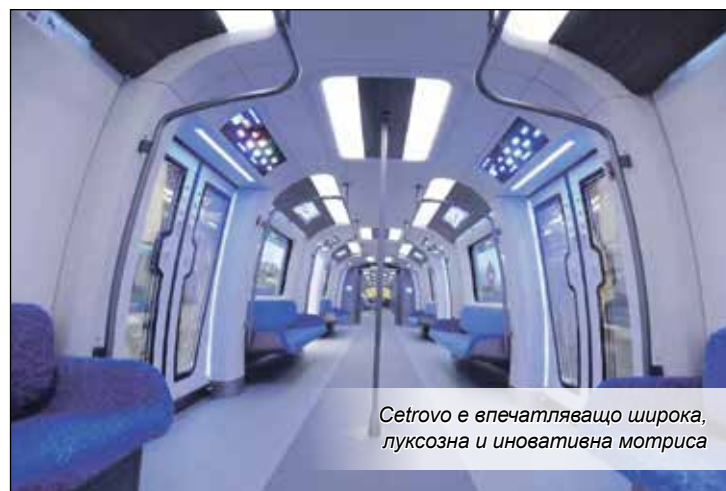
Cetrovo е разработен съвместно от специалисти на китайския жп концерн и на германския научен институт в Дрезден. Съставът е предвиден за експлоатация в широк температурен диапазон – от –25 до +45 °C. Това го прави подходящ за метрополитените в почти цял свят. Възможно е да оперира и в различни гъвкави конфигурации – от композиция с 2 до 12 вагона.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Китайската корпорация CRRC демонстрира Cetrovo – първата в света метро мотриса с корпус от карбон



Cetrovo е впечатляващо широка, луксозна и иновативна мотриса

ОТ КАКВО СЕ СТРАХУВАТ ДЕЦАТА?



Всеки човек изпитва някакви страхове и тревоги. Това важи с особена сила и за децата. Те са част от нормалния процес на развитието и в повечето случаи не довеждат до дългосрочни последици.

За всеки възрастов период са характерни определени страхове, които постепенно се „израстват“ и се заменят с други. Справянето с тях обаче подготвя детето за преодоляване на трудностите в живота, а ролята на родителите е много важна.

Тревожността представлява неприятно усещане за страх, което няма определен причинител. То се съпровожда с някои прояви от страна на организма – ускоряване на сърдечната дейност, изпотяване, усещане за „буца“ в гърлото и други. При децата страховете и тревогите могат да имат положителен ефект в някои отношения – по този начин те си изграждат чувство за самосъхранение. Това им осигурява определена защита, правейки ги по-пред-

пазливи.

Страховете на децата се променят успоредно с по-растването:

- При бебетата съществува страх от непознати. При контакт с тях, бебето става неспокойно, плаче и започва да търси родителите си.
- Във възрастта около първата година-година и половина на детето се проявява страхът от раздяла с майката. Това е до болка познат момент за родителите. По време на периода всяка загуба на зрителен контакт на детето с майката довежда до плач и недоволство. Това може да затрудни дори ежедневните дейности. За щастие и този период се „израства“ и след няколко месеца детето постепенно разбира, че майка му все пак ще се върне, дори в момента да не я вижда.
- При по-големите деца – в градинска и предучилищна възраст започват да се проявяват страхове, които са свързани с нереални създания – чудовища, духове, призрци. Това са предимно такива, за които детето е чуло от приятели, гледало е по телевизията или са плод на въображението.

- Децата в училищна възраст, до навлизане в пубертета, имат страхове, които отразяват реални обстоятелства или събития, които биха могли да им се случат. Такива са например: природно бедствие, физическо нараняване и други.

Докато детето расте, един страх може да се замени от друг. Така например дете, което на 5-годишна възраст не може да спи на загасена лампа, няколко години по-късно може да харесва да слуша истории за призрачни същества, чудовища и други.

В някои случаи страховете могат да продължат по-дълго време. Това обаче най-често е към само един стимул – например към кучето на съседа.

Как да помогнем на детето?

- Родителите имат важна роля за справянето на детето със страховете му. Ето няколко съвета, които могат да помогнат:
- Осъзнайте, че страхът или тревогата на вашето дете са реални, независимо колко обикновено или неоснователно изглеждат на пръв поглед. Важно е да говорите с него за страха му и да му помогнете да се справи с него. Разговорът помага

за „разтоварване“ от негативните емоции, които то е насъбрало.

- Никога не омаловажавайте страха на детето си, с цел по-бързо то да го превъзмогне. Това може за момента да помогне (например да огаси лампата и да заспи на тъмно), но страхът ще си остане.
- Не се поддавайте на страховете на детето. Например, ако то се страхува от кучета, а насреща на улицата преминава такава, не правете опит да го заобиколите. Така само ще му покажете, че страхът му е основателен и то трябва да избягва кучетата. По-добре му обяснете, че няма от какво да се страхува и преминете спокойно около животното.
- Съществуват и някои по-специфични психологически техники, които могат да помогнат, когато страхът е по-силно изразен или продължава повече от обичайното. При всички случаи обаче родителите имат ключова роля, като е необходимо да подхождат с разбиране и загриженост към проблема на детето, за да може то да усети необходимата опора у тях.



От най-дълбока древност мушмулата се ползва за храна и лекарство. Според исторически данни, плодът е бил култивиран още 1 000 години пр.н.е. в Китай и Азия.

Дивата мушмула е била позната и на древните траки. Днес плодът се отглежда в най-големи количества в Калифорния (САЩ), Япония, Испания, Южна Франция и Италия.

Съдържанието на мушмулата включва голямо количество скорбяла, целулоза, пектинови вещества и органични киселини (преобладават ябълчената, лимонената и винената, а в омекналите плодове, вследствие на започналата ферментация, има и оцетна). Захарите в плода са за сметка на фруктоза и глюкоза, което прави мушмулата подходяща храна за диабетици.

Витаминният състав включ-

ва витамин С, каротин, витамин В1 и В2. Плодът съдържа и минерални соли – калий, калций, фосфор, магнезий, желязо и натрий. Хранителната стойност на мушмулите е равна на тази на ябълките и крушите.

Лечебното действие на плода е било познато още на лекарите от древността. Много лекари от Средновековието например, са смятали мушмулата за добра храна, която пречиства кръвта и стимулира растежа при децата. Сега е известно, че плодът действа стимулиращо на жлезите с вътрешна секреция и се препоръчва при отслабване на функциите им.

Мушмулата оказва и общо успокоителен ефект върху

нервната система. Най-популярното приложение на плода е в качеството му на средство, укрепващо функцията на дебелото черво и подобряващо храносмилането. Доброто лечебно действие на мушмулата се свързва с танина от плода. Той се явява дезинфекционно средство за червата. Зрелите плодове имат подчертано диуретично действие и са подходящо лечебно средство при възпаление на бъбреците и пикочните пътища. Наличието на голямо количество органични киселини в плода подпомага дейността на черния дроб и на жлъчката, и влияе върху нормалните функции на кръвоносната и нервната система.

Рецепти с мушмули

Рецепта против възпалени венци:

Запарка от сушени плодове се използва за гаргара при възпаление на венците. Запарката се прави по следния начин: Взимат се 20 сушени мушмули, които се поставят в дълбок съд и с заливат с 500 мл вряла вода. Съдът се захлупва и престоява така 4 часа, след което течността се прецежда. С нея се жабури 4-5 пъти дневно. Течността се съхранява в хладилник.

Рецепта при възпалено гърло и раздразнена кожа:

Отварата от листата на мушмулата, събирани по време на цъфтежа, има кръвоспиращо и противовъзпалително действие. Използва се и за гаргара при простуди, протичащи с възпаления на

гърлото. Външно се прилага при възпалена кожа.

Отварата се приготвя по следния начин: 20 листа от мушмула се заливат с 500 мл вряла вода и се варят 10-12 мин. Отварата се прецежда и се оставя да изстине. С нея се жабури 3 пъти дневно. При възпалена кожа се взема напоено памуче и с него се обтриват проблемните области.

Рецепта при суха кожа

Взимат се 2-3 узрели мушмули. Обелват се от кожицата и се махат семките им. Смачкват се на каша. Към нея се добавят 1 с. л. неосолена извара и 1 ч. л. растително масло (олио или зехтин). Смесва се добре. Лицето се намазва и маската престоява около 1/2 час. Измива се с хладка вода.



Какво можем да научим за характера от формата на ръцете



Всеки ден научаваме по нещо ново за себе си. Кай Пакард, ръководител на Американската академия за анализ на ръцете, е сигурен, че формата на ръцете може да каже много за нас – и че това не е езотерика. Експертите от неговата академия са стигнали до интересни изводи. Трудно е да ги наречем „научни“, но всеки може да ги провери за себе си.

1. Определете силната си ръка

Това е лесно – или сте десняци, или сте левичари. Пръстите на водещата ви ръка отрязават вашите лични и работни качества, докато пръстите на другата ръка разкриват по нещо за отношението към близките ви хора.

2. Определете силните и слабите си пръсти

Всеки човек има по-слаби и по-силни пръсти. Колкото по-силни са те, толкова по-из-

разени са определени черти на характера ви. Ако един пръст е свит, наклонен към друг или напред или не може да прави определени неща, той е слаб. Ако пръстът е дълъг и прав, това означава, че е силен.

Силен палец на водещата ръка означава, че се стремите към успех в професията си.

Силен показалец означава, че се интересувате от властта, силата на характера и проникателността.

Средният пръст отразява вашата отговорност, ефективност, самоувереност, изрстване и мъдрост.

Безименният пръст показва качества като артистичност и способност за себеизразяване.

Малкият пръст отразява комуникативните ви умения.

3. Обърнете внимание на формата на пръстите

Кръглата форма говори за

желание да сте в мир с другите и страх от неодобрение.

Квадратните и плоски пръсти означават, че сте прецизни и не обичате несигурността.

Лопатовидните, широки върхове на пръстите говорят за предпочитание към изобретателността и неприязън към утъпканите пътеки.

Заострената форма означава, че сте склонни да пренебрегнете практичните дейности за сметка на необичайните и езотеричните.

4. Обърнете внимание на разстоянията между пръстите

Поставете ръцете си върху плоска повърхност и ги поставете, както ви е удобно.

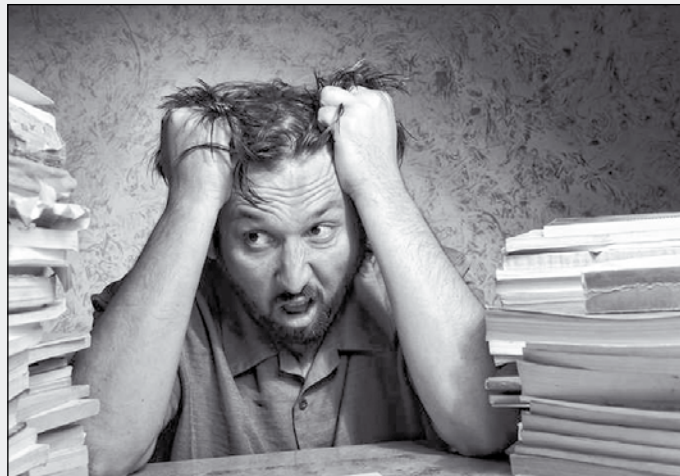
Ако те са **широко раздалечени един от друг**, вероятно сте независими и обичате експериментите.

Ако те са на **близко разстояние**, вие сте добросъвестни, внимателни и вероятно съдържани.

Ако **безименният и средният пръст са раздалечени**, вие сте човек, на когото е трудно да се повлияе. Ако са **близко един до друг**, вие сте склонни да отговаряте на обществените очаквания и да спазвате правилата.

Обърнете внимание на разстоянието между безименния и малкия пръст. Ако то е голямо, вие сте склонни да избягвате сериозните разговори и решения, което има влияние както върху работата ви, така и върху отношението у дома. Ако е средно (например в сравнение с ръката на приятел) вероятно сте независимо мислещ човек с чувство за авантюризмъ.

7 лесни стъпки за справяне с неприятните задачи



Колко често ви се налага да работите по задачи, които намирате за неприятни? За много хора това е ежедневие. Често ние отлагаме тази работа многократно и когато най-накрая я завършим, изпитваме огромно облекчение. А, защо тогава отлагаме?

Ако и вие сте свикнали да отлагате нежеланите дейности до безкрай, то може би тези 7 стратегии може да ви бъдат от полза.

1. Представете си, че сте в затвора

Ако работите върху нещо, което ще отнеме много време, а вие искате да се справите с него колкото се може по-бързо, или просто сте нетърпеливи, представете си, че сте затвора.

В затвора човек има цялото време на света. Там няма причина да се бърза, няма причина да се заобикаля или да се работи над няколко неща едновременно. Може да се забавите и да се концентрирате. Имате достатъчно време, за да отдадете внимание дори на най-малките детайли.

2. Потърсете помощ

Това е едно от най-важните предимства, които зрелите хора използват. Не зная защо, но по някаква причина търсенето на помощ е изключително трудно, за всеки един от нас. Изумително е колко ни е полезна тя всеки път, когато просто се престрашим да я потърсим.

3. Не забравяйте, че повечето решения изискват задълбочени проучвания

Често се чувстваме неспособни да вземем решение по важен въпрос. В тези случаи просто трябва да сипомним, че единият избор не е много по-различен от другия, за да може да продължите напред.

4. Правете малки стъпки

Ако сте разтревожени от евентуална поредица от неприятни задачи, които трябва да завършите, просто направете една малка стъпка днес. На следващия ден направете още една. Движението напред е окуражаващо. С подобно темпо, не след дълго ще сте завършили задачата.

5. Заемете се първо с най-неприятната задача

Заречете се, че първото нещо, с което ще се заемете когато отидете на работа, е нежеланата задача. Не го мислете и не отлагайте. Този принцип е изключително полезен, също както при физическите упражнения. Ако мислите, че ще се изкушите да пропуснете понеделнишката тренировка, опитайте да правите упражненията сутринта.

6. Пазете се от прекъсвания

Често се случва така, че когато най-накрая успеете да намерите време за трудоемката задача, изведнъж ви прекъсват и пренасочват вниманието ви към нещо друго. Това прави задачата много по-трудна. Отделете си време, в което да не се занимавате с нищо друго.

7. Помислете, дали не ви е нужна промяна?

Обърнете внимание на това, колко време прекарвате, работейки по задачи, които не харесвате. Никои не обича да се занимава с медицински тестове или изготвянето на данъчни декларации, но ако имате чувството, че животът ви е прескачане от едно неприятно задължение към друго, най-вероятно се нуждаете от промяна. Може би трябва да помислите за нова работа или за делегиране на конкретна неприятна задача на някой друг.

Факт е, че е малко вероятно да бъдете щастливи и успешни, когато всеки аспект от вашия живот или работа ви се струва като бремене.

Вместо да се самосъжалявате и да отлагате вечно, замислете се какво прави дадената задача толкова трудна и неприятна. Фактът, че ви е трудно да се заемете с нея, може да е знак, че трябва да се занимавате с нещо друго.

От друга страна, изненадите и предизвикателствата, колкото и да са неудобни и непредсказуеми, могат да носят и щастие. Скучната работа днес може да ви донесе голямо облекчение и тласък напред на следващия ден, когато се сетите, че вече тя е в миналото.

Кажки какво кафе обичаш и ще видиш що за човек си

Черно кафе - Ако обичате кафето „без нищо“, вие сте трезви и праволинейни. Не обичате увъртанията и излишните усложнения. Тактичността и съобразителността не са силната ви страна. Случва се да сте резки с хората, като не си давате сметка за чувствата на другите.

Лате - На противоположния полюс сте вие, любители на млечната пяна и шоколадовите стърготини. Вие сте майстори на дипломацията – имате тънък усет за чувствата на околните и обичате да им доставяте удоволствие. Неприятностите ви изкарват извън релси – тогава реагирате бурно и импулсивно. Склонни сте да пренебрегвате собствените си нужди, за да помогнете на другите.

Нес кафе - Dolce far niente или сладкото безделие е вашето мото. Вие сте спокойни и безгрижни, освен ако не ви мъчат крайни срокове. Тогава отлагате до последно, вършите чудеса от храброст или се надявате да се измъкнете между капките.



Фредо или айс кафе - „Социално дръзки“ и млади по дух, вие се питате „Кога успех да порасна?“. Понякога изборите ви са необмислени и рисковани, но без тях нямаше да сте така неповторими. Хора като вас изпъкват сред тълпата и задават тенденциите.

ХОСТЕЛ ЗА ФЕНОВЕТЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦАТА

Пенсиониран японски нощен експрес е превърнат в атрактивен бюджетен хотел в центъра на Токио

(Продължава от бр. 20)

Train Hostel Hokutosei заема 6 от 7-те етажа на офис сградата, която го приютава. От обикновените hosteli го отличават уникалният жп интериор и стила на помещенията му, предвидени за настаняване на 78 гости. В тях широко са използвани компоненти и оборудване от пенсионирания Hokutosei Limited Express. Това помага на феновете на жп транспорта да преживеят част от носталгичната привлекателност на емблематичния за хиляди японци и чужди туристи син спален влак.

На първият (партерен) етаж е рецепцията. С влизането гостите виждат над нея оригинална информационна табела от вагон на нощния експрес, на която е изписана полезна информация. Стената отляво възпроизвежда екстериора на вагоните му и е популярен фон за снимки.

На вторият етаж се намира лаундж зона със салон (лоби) и бар-трапезария с мебели и осветителни тела от вагон-ресторанта на експреса. Освен тях на етажа има и спални помещения. Любопитно е, че в бара посетителите могат да опитат рядък вид пиво. Традиционно то се продава само на остров Хокайдо. Тъй като влакът Hokutosei е превозвал пътници

от Токио до Сапоро (Хокайдо) специална версия на бирата Sapporo Beer се е предлагала и на борда му. Същата сега е достъпна в хотела.

Посетителите имат избор за настаняване в стая-купе, в обща спалня или в мини апартамент с диван, кресло и бюро. Най-много в хотела са първия тип помещения (стаи). Те са четириместни, по аналогия с купетата в експреса и се срещат на всеки етаж от втори до пети.

На етажи 2, 3 и 4 са разположени също общи спални, които се споделят от мъже и жени. Аналогична има и на петия етаж, но тя е предназначена само за представителки на нежния пол. На входа им има табелка с номера на вагона, от който са снети компоненти от интериора. В тях са намерили приложение лампичките за четене, двуетажните легла и стълбичките от спалните вагони клас „В“ на спалния състав. За по-голямо удобство на клиентите оригиналните им матраци са заменени с по-широки.

Най-люксовите в хотела са трите мини апартамента от т.нар. тип А – по един на етажи 3, 4, и 5. Техните маси, столове, легла и осветление са автентичните от шикозните купе-апартамента Royal Suite



Train Hostel Hokutosei функционира от декември 2016 г.

на Hokutosei Limited Express. Там гостите могат да се насладят на част от комфорта, който някога е струвал между 30 000 и 40 000 йени (\$266 – 355) за еднопосочно пътуване. Богатите кафяви нюанси в интериора им подчертават елитарното усещане.

Шестият етаж на е сервизен. Там са разположени бани с душ кабинки, перачна с перални машини с монети, кухня и всекидневна.

Гостите със сигурност изпитат голямо удовлетворение от старанието на дизайнерите да пресъздадат във всеки детайл атмосферата на известния спален състав. Навсякъде из хотела се срещат негови снимки. Част от тях са подарени от личните колекции на гостите. В стените на коридорите пък са монтирани сгъваеми седалки, на които може да се присяда за отмора и автентични влакови радиа. Масите в стаите са оборудвани с отварачки за бутилки – добре позната екстра на пътувалите със синия експрес в миналото.

Засега повечето гости на хотела са японски жп фенове на възраст от 5 до 80 години. Делът на чуждестранните посетители е между 30 и 40 процента, но се увеличава. Това е свързано с нарастващия брой чужди туристи, които посещават Япония и търсят възможност за дългосрочно пребиваване на ниски цени.

Нощувката варира в зависимост от предпочетеното помещение – от около 2 500 до 4 000 йени (\$ 22 до 35). В хотела

не се разрешава престой на деца до 4-годишна възраст, а тези на възраст между 5 и 15 години могат да останат само с настойник.

За чужденците Train Hostel Hokutosei обаче е привлекате-

лен не само с атрактивността си, но и с удобната локация. Близката гара Бакурачо осигурява лесен достъп до международните токийски летища Нарита и Ханеда.

Ивайло ПАШОВ



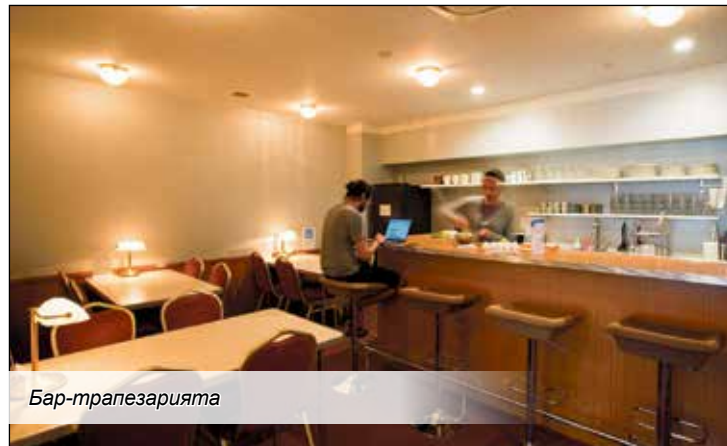
Люксовият мини апартамент тип А



Стаите-купета са обзаведени с оригиналните легла от Hokutosei Limited Express



В стените на коридорите са монтирани сгъваеми седалки за отмора



Бар-трапезарията



Предлаганата в емблематичния влак специална версия на бирата Sapporo Beer, сега е достъпна и в бара на хотела

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 заявка от рекламни агенции

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