

## История

**ЛИНИЯТА ПЕРНИК – РАДОМИР  
НАВЪРШИ 120 ГОДИНИ** **на стр. 3**

## Тенденции

**САЩ: ТОВАРНИЯТ ЖП ПАЗАР  
СЕ ПРОБУЖДА** **на стр. 4**

# НАД 200 КМ С ВЛАК ПРЕЗ КРЕСНЕНСКОТО ДЕФИЛЕ



Звучи почти невъзможно, познавайки днешното състояние на по-голяма част от железопътната инфраструктура в страната. Но на чертожната маса на инж. Румен Марков, управител на фирма „Лардж Инфрастръкчър Проджектс“ ООД проектът изглежда напълно реален, с конкретните финансови, технически и експлоатационни обосновки. Идеята, която разработката защитава, е новата високоскоростна жп линия да се строи паралелно с автомагистрала Струма, като се използва настоящото трасе, което преминава през дефилето. Тази идея беше споделена по време на кръглата маса – „Предизвикателствата пред българските железници за изход от кризата“, организирана в Синдикалния дом на транспортните работници.

Възникнала е преди време по повод на друг голям международен транспортен проект - ABC+De, чийто автор е екипът от специалисти, с който работи инж. Марков. По време на разработването на онази част от високоскоростното жп трасе, което преминава през Румъния, е трябвало да се намери най-доброто съвременно решение при аналогичен географски релеф, какъвто е в Кресна. Тогава възникна въпросът защо по същия начин да не се постъпи и у нас. Първата разработка е за 160 км в час, уточнява инж. Марков. По-късно, след консултации с НК „Железопътна инфраструктура“, идва и второто проектно предложение - за движение

на пътническите влакове с 250 км в час между Кресна и Благоевград, където теренът от технологична и експлоатационна гледна точка е най-проблемен. Според проектантските виждания по протежението на жп магистралата трябва да има 15 тунела, като най-дългият е около 2 950 м. Някои от тях са комбинирани с пътният й вариант, което би намалило цената на строителството.

По думите на инж. Румен Марков цялата гилдия, която милее и държи железопътният транспорт у нас да бъде реабилитиран и да тръгне напред, трябва да лобира и да настоява подобни проекти да се случват. Жп трасето преминава почти изцяло по протежението на сегашната линия, която няма да се разрушава, а ще остане да обслужва транспортните нужди на новото строителство, добавя той, посочвайки, че тя е част от международното направление Ориент – Източно средиземноморско. Според изчисленията, ако едновременно се изграждат железопътният и автомобилният вариант, строителството ще излезе значително по-евтино отколкото поотделно. Те показват, че принципно инвестицията, която ще е необходима за комбинираното предложение е с около 50 процента по-голяма от настоящата цена, обявена само за магистрала Струма. „Освен европейско финансиране могат да се потърсят и различни други фондове, също да се ползват собствени ресурси, така както са го

правили дедите ни преди сто и повече години, когато са чертали първата жп мрежа на нова България“, казва инж. Марков. Достатъчно било да надникнем в законите и наръчниците, които са ползвали. В тях всичко е описано до най-малка подробност – от обема на доставяните материали до надниците, плащани на работниците. В момента обаче, е важно ясно да се дефинират транспортните приоритети, защото отрасълът систематично е загърбван не само през последните години, а много по-отдавна, твърди още той.

Реално, ако се работи с необходимите темпове, влаковете ще започнат да се движат с 200 до 250 км в час през 2092 – 2093 г., убедени са специалистите в „Лардж Инфрастръкчър Проджектс“. Едно от предимствата е, че жп движението повече няма да преминава през Кресна и Симитли. Изнесено е и от останалите населени места, което повишава сигурността, особено при транспортирането на опасни товари. Така значително се намалява възможността за инциденти от типа на Хитрино. Спазени са и екологичните изисквания. На по-голяма част от трасето, например, е предвидено да се постави и шумозащитна стена, а годният материал, който ще се изважда повторно ще се използва в новото строителство.

**Още за разработените прокати от „Лардж Инфрастръкчър Проджектс“**

На стр. 5



## ИНФОРМАЦИОННО ОБСЛУЖВАНЕ ПРИКЛЮЧИ УСПЕШНО 2016 Г.

*Стана партньор на един  
от световните софтуерни гиганти*

Компанията постигна пореден положителен финансов резултат, съобщават от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. През 2016 г. компанията отчита приходи за 20,1 млн. лв. и годишна печалба от 1,45 млн. лв. Резултатите показват ръст на печалбата от 8% в сравнение с бизнес плана за годината, намаление на разходите с 2%, рентабилност 7.2%. По-добрите финансови показатели са в резултат на привличането на нови клиенти и редица мерки за оптимизиране на разходите, инвестиране в обучения и квалификация на служителите.

Сред новите договори за 2016 г., са 3-годишният за системна интеграция на ИТ услугите на Министерство на финансите, за компютърна обработка на данните от изборите за президент и вицепрезидент и от националния референдум, за поддръжка и развитие на интегрираната система ИНТРАСТАТ на НАП, за поддръжане и експлоатация на националната база данни Население на ГРАО за период от 3 г., за модернизация на интернет портала на МВР и др.

През 2016 г. „Информационно обслужване“ стана сертифициран партньор на един от световните гиганти в софтуерната индустрия и основен производител на ERP системи SAP. Това беше и първата компания, която започна да издава електронни подписи у нас, сваляйки перманентно цените за услугата. Въведе издаване и подновяване на електронен подпис с валидност 3 години. В резултат цената му за физически лица StampIt сега е само 12.00 лева с ДДС.

Предприетите мерки през 2015 г. по отношение намаляването на основни разходи, свързани с оптимизиране на административния екип на компанията дадоха резултати и през 2016 г. Част от спестените средства са реинвестирани в модернизиране на работната среда и социални придобивки за служителите.

„Информационно обслужване“ продължава да инвестира в най-ценния си ресурс – своя екип, чрез обучение. В изпълнение на програмата за професионална квалификация над 100 експерта преминаха през международно сертифицирани курсове и изпити за сертификати, вкл. по управление на проекти, моделиране и управление на бизнес процеси, програмиране, виртуализация на ИКТ ресурси, мрежова и информационна сигурност и др.





## Проекти

# ЕВРОКОМИСИЯТА ИНОВАЦИОННО ФИНАНСИРА ИНФРАСТРУКТУРАТА



Европейската комисия предлага иновационен път за финансиране на проектите за развитие на транспортната инфраструктура в Европа. Обявен е прием на заявки за субсидии със сумарен размер 1 млрд. евро. Те ще се отпускат по Механизма за свързана Европа CEF (Connecting Europe Facility) и от други източници, включително Европейския фонд за стратегически инвестиции EFSI (European Fund for Strategic Investments).

За първи път финансирането по програмата CEF ще бъде комбинирано с това от EFSI, а също със средства от Европейската инвестиционна банка (EIB), на-

ционалните алтернативни финансови институции (National Promotional Banks, NPB) или частни инвеститори. Подобна комбинация на източници за дотации ще помогне да се решат две задачи. А именно да се получат инвестиции в обем, достатъчен за реализацията на иновационните проекти за развитието на транспортната инфраструктура и да се създадат съпътстващи работни места.

Особено внимание се предвижда да бъде отделено на проектите, насочени към отстраняване на слабите места в транспортните системи и към

развитието на междудържавните комуникации (с пресичане на границите). Както и към инициативите за ускоряване на прехода към цифровите технологии с цел подобряване на експлоатационната съвместимост и взаимодействието между видовете транспорт. По този начин се предлага да бъде финансирано и внедряването на европейската система за управление на влакото движение ETCS в държавите от общността.

От ЕК възнамеряват да определят и отпускат субсидиите на конкурсна основа, след етапи на подбор и оценка.

## Контракти

# ÖBB ЩЕ КУПИ ДО 300 ЕЛЕКТРИЧКИ ОТ BOMBARDIER

Канадският жп производител Bombardier и австрийските федерални железници (ÖBB) подписаха рамково споразумение, предвиждащо закупуването и доставката на 300 електрически влака Talent 3 на обща стойност до 1,8 млрд. долара. На негова база се предполага да бъдат сключени договори за придобиване на електрички, които да обслужват жп комуникациите в отделните австрийски региони.

Първата поръчка за 21 сестрови електросъстава Talent 3 за 150 млн. евро вече е оформен. Те трябва да влязат в експлоатация през 2019 г. и ще се използват по жп линиите на територията на федералната област Форарлберг. В ход е и подготовката на аналогична заявка за региона Тирол.

Talent 3 са влакове от ново поколение, отличаващи се с понижено енергопотребление, висока надеждност и гъвкави възможности за експлоатация. Сред достоинства им са още повишената вместимост, улеснената достъпност от пасажерите (вкл. от такива с ограничена подвижност) и ниската стойност на обслужване по време на жизнения им цикъл. Приложените



в тях технически решения са позволили да се подобри нивото на комфорта и да се намали времето за качване и напускане на композициите. В тях са предвидени места за превоз на велосипеди, а салоните са оборудвани със съвременни средства за информиране на пътниците (LED екрани, модерна аудио система).

Ако рамковото споразумение бъде реализирано в пълен обем това ще стане една от най-големите поръчки на ÖBB, правени досега. Опит да оспори резултата от конкурса, предшествал избора на Bombardier за доставчик на новите електрички, направи швейцарският жп производител Stadler. От него обвиниха канадския си конкурент, че грешно е сметнал разходите за обслужване на влаковете си в рамките на

техния жизнен цикъл. Съдът във Виена обаче уважи преценката на австрийските железници да се доверят на канадците и отхвърли иска.

Наред с досега заявените 21 състава Talent 3 ÖBB поръча и още 64 електрички Cityjet на компанията Siemens. С тях ще бъдат заменени съставите class 4020, обслужващи крайградската мрежа на Виена. По този начин австрийският жп монополист увеличи броя на поръчаните за жп лота си Cityjet до 101 единици. В по-рано сключен рамков договор с немския гигант е заложена опция за закупуване на общо 200 влака от типа.

В момента в страните от Европа и в Канада се експлоатират около 1400 електрически и дизелови композиции от канадското жп семейството Talent.

## Споразумение

# Китайски локомотиви за Кения

В завода на китайската компания CRRC Qishuan в провинция Дзянсу се състоя презентация на три типа дизелови локомотиви, предвидени за обслужване на новостроящото се жп трасе Момбаса — Найроби в Кения. То е с дължина 473 км и стандартно междурелсие (1435 мм).

CRRC Qishuan ще достави за обслужването му общо 56 дизелови локомотива. Част от тях са за теглене на товарни състави, 4 за пътнически тип DF11 и 8 маневрени тип DF7G. Всичките ще са оборудвани със дизелови двигатели 16V280ZJA.

Дейностите по завършване и оборудване на новата жп линия на Кения са във финална фаза. Очаква се през юни тя да бъде пусната в експлоатация. Ще свързва най-голямото кенийско пристанище на брега на Индийския океан със столицата на африканската държава.

Междувременно правителствата на Кения и Уганда сключиха споразумение за съвместно използване на бъдещата жп комуникация със стандартна ширина на железния път Момбаса — Кампала, която се изгражда в момента. Договорката е превозите по нея да се осъществяват от един железопътен оператор. Той ще извършва превози на територията и на двете държави с един и същ подвижен състав.



## Автоматизация

# Метрото в Нагпур ще се управлява чрез радиоканал

Германският концерн Siemens ще оборудва със системата за управление на влаково движение по радиоканал СВТС първите две линии на метрополитена в Нагпур. Това е най-бързо-развиващия се град в индийския щат Махараштра (централна Индия). Планирано е изграждащите се в момента трасета на лекото местно метро да бъдат въведени в експлоатация почти едновременно през 2018 г.

Контрактът на стойност 40 млн. евро и предвижда апаратурата на СВТС да бъде монтирана в две метро депа и в 23 тривагонни мотриси. Част от нея се явява подсистемата Trainguard MT, чрез която се осъществяват функциите по регулиране на жп движението. Системата на Siemens ще осигури високо ниво на автоматизация на метро в Нагпур и кратки интервали на движение на влакчетата (до 90 секунди).

Двете двулинейни метро трасета в Нагпур се предвижда да са с обща дължина 38,2 км. Едната линия е с 19 метростанции, а по другата, свързваща с летището - 17.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



# ЛИНИЯТА ПЕРНИК – РАДОМИР НАВЪРШИ 120 ГОДИНИ

Или как е проектирана жп мрежата на Княжество България

През 1880 г., Петко Каравелов в отговор на запитване от Васил Радославов определя в най-общи щрихи бъдещата железопътни линии, които България трябва да изгражда така:

„Необходимо е да се направи цяла мрежа от всички линии в цяла България, ако и да не се решава сега коя линия да се направи по-напред и коя по-късно. Освен това както ще стане ясно железничната мрежа е доволно скъпа за страната ни. Тя трябва да удовлетворява всички части на България...**Преди всичко мисля че за нашата страна ще бъде полезно, ако съединим столицата ни с железници, които отиват към Дунава.** София е играла всякога голяма роля в българската история и е много важен пункт на Балканския полуостров - тъй щото можем да кажем, че освен София и Едърне (Одрин), няма ни един в целия Балканския полуостров по-сгоден да стане център на железниците. За това, ако се съедини София с Дунава трябва да се съедини така, **щото да се съединят западните части на България с източните.** Приблизително **направлението на железниците ще бъде: Русчук(Русе) – Търново - Севлиево до София през Орханйския (Ботевградския) балкан, или през някое друго място, което ще покажат техническите условия за по-сгодно. И също да се свържат западните части на България – именно Видин със София. Освен това трябва да се мисли, че София ще се съедини с Цариград от тука и после пак от тука за Солун. Следователно железницата ще върви до Кюстендил, ще върви една линия от Търново до Ени-Загра (Стара Загора). Това е горе долу мрежата, която замисля правителството.**”

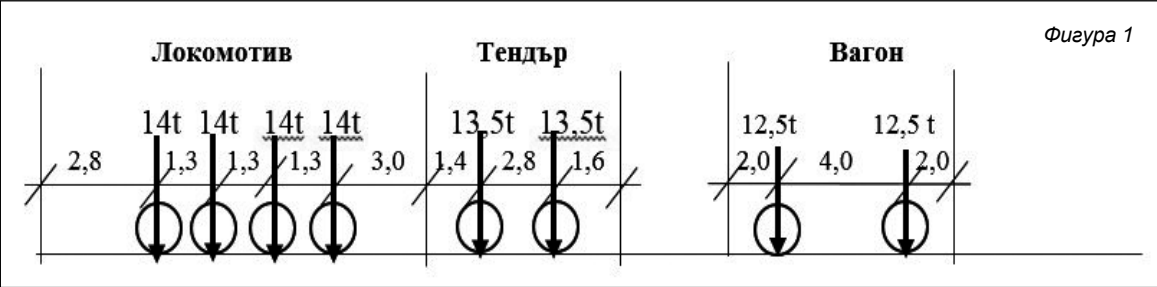
През пролетта на 1884 са произведени избори и е свикано четвърто Обикновено народно събрание. На извънредна сесия в гр. Велико Търново Петко Каравелов получава мнозинство и съставя правителство от средите на либералната партия. Той е знаел, че въз основа на четворната конвенция (Споразумение между Австро-Унгария, Сърбия, България и Османската империя от 9 май 1883 г. за довършване на основните железопътни линии, пресичащи Балканския полуостров) е предстояло да започне строежът на железопътната линия Цариброд (днес Димитровград в Сърбия) – София –Вакарел и поради тази причина замисля създаването на Закон за железните пътища. Проектът му

е внесен през есетата на редовна сесия на IV-то ОНС, която продължава от 15.X.1884 до 1.II. 1885 г. Първото четене на проекта на Закона за железните пътища е проведено на заседанието на 5.XII.1884 г. Накратко основополагащите принципи на закона са следните:

- Железните пътища на Княжество България трябва да бъдат изключително държавна собственост;
- Никакви частни компании не могат за своя сметка да строят и да експлоатират железопътни линии на територията на Княжеството;
- Железните пътища ще се строят за сметка на държавата и ще се експлоатират от нея.

Законопроектът е приет на първо и второ четене, като на 31 януари 1885 г. минава и на трето четене, след което влиза в сила. Текстът му е много важен тъй като запазва строителството и експлоатацията на железопътните линии в Княжество България в ръцете на държавата. Той обхваща различни аспекти, които пряко засягат бъдещото развитие на железопътния транспорт в страната. В него се казва:

- Железните пътища в княжеството се проектират и построяват с разрешението и одобрението на Народното Събрание, което определя и начина на построяване;
- Народното Събрание разрешава необходимия кредит за проучването, проектирането и строежа на железните пътища;
- Народното Събрание одобрява статиите на бюджета, от които ще се взема необходимия за проучването, проектирането и строежа кредит и разрешава сключването на заема;
- Народното събрание одобрява условията на заема, а железните пътища в княжеството са собственост на държавата;
- Железните пътища се експлоатират от правителството, за сметка на държавата;
- Никакви частни дружества или частни лица, нямат право да построяват за своя сметка железопътни линии или да експлоатират такива с концесия. Те ще се строят чрез общ предприемач и от предприемачи на малки участъци. Само в извънредни случаи със съдействието на войската,
- Във всеки конкретен случай ще се иска предварително разрешение на Народното събрание.
- До изработване на специални технически правила в княжеството се приемат прилаганите във Франция;
- Всички железопътни линии се управляват от министъра на



финансите, под ведомството на което се намира и управлението на обществените сгради и постройки;

- При управление, в тях ще има железопътното отделение, щатът на което ще се изменя според нуждите за изграждане на новите линии или за експлоатация на съществуващите;
- Народното събрание изработва специален закон за всяка новопостроена жп линия.

При изучаването и проектирането са възприети следните технически параметри - широчина на междурелсието 1435 мм; разстояние между осите на два съседни коловоза 4,50 м; минимален радиус на кривите 240 м; хоризонтално разстояние между две съседни криви 100 м; максимален наклон на жп линията 25 мм на 1 метър (25‰); максимален наклон на жп линията в тунели 8 мм на 1 метър (8‰); широчина на прелезите за държавните пътища минимум 8 м без отводнителните канавки и 4 м или 6 м за селските, междуселските и полски пътища; пресичането на жп линията с държавни, селски, междуселски и полски пътища да става под ъгъл не по-малък от 45°; широчината на пътните надлези между двата им устоя е минимум 4,50 м.; релсите да са от лята стомана, а траверсите от дъб, импрегниран бор или бук. За участъците с наклон по-голям от 16 ‰ се влагат само дъбови траверси; телеграфната линия да се изгражда от дъбови или железни стълбове на разстояние един от друг 30 до 60 м; напречният профил на тунелите трябва да е със светла височина над главата на релсата в оста на тунела 5,40 м и максимална широчина 5 м.; стоманените мостове с отвори 15 и над 15 м да се оразмеряват за подвижни товари, според влака, показан на (фиг. 1). В зависимост от отвора на моста се приема, че локомотивите са най-много три на брой, а останалата част е композирана от вагони.

## Строителство на железопътните линии - първи период 1885 г. - 1999 г.

Веднага след приемането на Закона за железните пътища, четвъртото ОНС е гласувало „Закон за построяването на железопътната линия Сръбска граница - Цариброд - София - Вакарел“. Според него и съобразно разпоредбите, които съдържа е построена първата родна железница след Освобождението - с български средства, труд, инженери, от нашето строително дружество „Главно предприятие Иван Грозев и сие“. Със закона от 21 януари 1889 г. се постановява и строителството на още няколко железопътните линии между които:

- **Ямбол - Бургас** - изграждането става за една година по стопански начин в периода май 1889 г. - май 1890 г.
- **Каспичан – Шумен** – построена е на същия принцип

през 1894 г.

• **Централната жп линия София – Роман – Плевен – Шумен** - изградена е на два етапа, чрез общ предприемач. Това са София - Роман (1893 г. – 1897 г.) и Роман - Шумен (1895 г. - 1899 г.)

Преди това, през 1881 г. Министерски съвет назначава комисия под председателството на директора на публичните сгради инж. Копиткин, на която възлага да се проучат предложенията за построяване на железопътните линии Русе - София, Свищов - Търново - Хаинбоаз и София - Орханлие (Ботевград) - Оряхово. Комисията определя трасето на линията София - Русе да премине през Арабаконак и да достигне до Ловеч и долината на Янтра. В последствие първоначално възприетото трасе на централната жп линия е променено и е решено маршрутът му да преминава в посока Шумен - Ески Джумая (Търговище) – Попово - Горна Оряховица - Плевен - Мездра - Роман – София.

• **София – Перник** е друго основно направление, също построено по стопански начин през 1893 г.

• **Перник – Радомир** се изгражда чрез общ предприемач, само за 2 годни, между декември 1895 г. и февруари 1897 г.

## Транспортната политика на правителството на Стефан Стамболов (август 1887 г. – май 1894 г.)

След Освобождението Стамболов осъществява успешна държавна политика за интензивното стопанско развитие на България. Макар и непоследователна в някои отношения, тя стабилизира икономиката и полага добри стопански основи. С активна протекционистка политика правителството брани родните производители от конкуренцията на евтините европейски стоки, целенасочено насърчава местното производство.

През 1888 г. режимът успява да задейства отделните свери на държавното управление и да обърне особено внимание към финансовите потребности на страната. През лятото на същата година, на 31 юли, е завършена и въведена за международна експлоатация железопътната линия Цариброд – София - Вакарел, която осигурява пряката връзка с Централна и Западна Европа. Изготвена е и програма за построяване на жп линиите Ямбол - Бургас, Каспичан - Шумен, София – Кюстендил. Предвидено е те да се строят по стопански начин или чрез общ предприемач. Паралелно започва мащабно изграждане и на пътната мрежа в страната. Изготвена е и утвърдена програма за създаването на модерни пристанища във Варна и Бургас.

Стремехът към ускорено обществено строителство изисква значителни капитали, с каквито държавата не разполага. За тази цел е било необходимо да се

сключи външен заем за разплащане на неотложни дългове. Повече от две години българската дипломация прави настойчиви опити да получи заем от чужбина. Но те са посрещат сдържано, поради несигурното положение на страната. На 5 октомври 1888 г. най-накрая в Лондон е сключен първият външен заем, който е свързан със спогодбата за откупване на железопътната линия Русе - Варна от английския концесионер. Той е в размер 46 777 500 лв. Средствата отиват за погасяване на вноски от източнорумелийския дълг, за изплащане на линията Русе - Варна, за разходите на правителството по линията Цариброд - Вакарел и за закупуване на военни припаси. През 1892 г. се сключва втори външен заем с виенската „Лендербанк“ за 142 780 000 лв., който е вложен в железопътното строителство и военни доставки.

**След Освобождението и обявяването на София за столица на Княжество България, на 3 април (по стар стил 22 март) 1879 г., благодарение на вътрешната миграция градът започва бързо да се разраства. Докато през 1880 г. населението е наброявало около 20 500 жители, то през 1892 г. те се увеличават повече от два пъти и достига около 47 000 души. Избирането на София за столица помага за бързото ѝ превръщане в голям и важен политически, административен, икономически, научен и културен център за страната. Скоро след това събитие с голям размах започват градоустройствени промени. Периодът се характеризира и с концентрация на капитали, развитието на промишлеността, изграждане на малки предприятия – фабрики и работилници. Затова е голяма заслугата на Княза Фердинанд и преди всичко на министър-председателя Стефан Стамболов. Бързото разрастване на София има и своите недостатъци. Столицата все по-често усеща липсата на евтино гориво.**

Проучванията за железопътната линия София - Перник - Кюстендил започват през 1889 г. За участъка София - Перник се обсъждат два варианта. Първият е с наклон 15 ‰. Трасето се отделя източно от гара София, като минава близо до селата Драгалевци, Бояна, Княжево и при Владая пресича с тунел вододела между Искър и Струма. Проектът е изработен от френския инженер Гийу. Вторият вариант е значително по-къс и впоследствие е одобрен. Той излиза западно от гара София, минава покрай селата Горна баня и Владая като вододелът се пресича с голям изкоп. Това направление е проучвано още преди Освобождението от чешкия инженер Пресел и е известно като „старото турско трасе“.

(Следва)

Инж. Георги Митовски



Мост на км. 33+641 Перник-Кракра L= 25 м



# САЩ: ТОВАРНИЯТ ЖП ПАЗАР СЕ ПРОБУЖДА

*След повече от 20 месеца спад пазарът за товарните железопътни превози в САЩ започва да се възстановява. Обемът на вагонните трансфери на стоки и суровини се увеличава, ръст има и при интермодалните превози.*

Съвкупният товарен трафик на американските железници през февруари т. г. достигна 2,11 млн. единици вагони, контейнери и ремаркета със стоки и суровини. Той се е увеличил с 4,2 процента спрямо същия период от миналата година става ясно от ежемесечния обзор на щатския жп пазар, публикуван от Асоциацията на американските железници (Association of American Railroads или AAR). В нейната статистика отделно се отчитат вагонните (транспортните в подвижния състав) и интермодалните (прекарваните в контейнери и ремаркета) товари.

Сумарно през миналия месец щатските карго жп оператори са транспортирали 1,04 млн. вагона със стоки и суровини. Тоест със 6,7 на сто повече отколкото година по-рано. Ръстът е обусловен преди всичко от 19-процентното увеличение на въглищните товари. В същото време от AAR отбелязват, че февруарските данни от 2016-та. представляват най-ниската база за сравнение тъй като това е бил най-лошият февруари за превозите на въглища от 1988 г. насам. Оттогава

всъщност, Асоциацията започва да подготвя и представя своя редовен месечен мониторинг.

През втория месец на 2017-та се отбелязва повишаване на жп трансферите и на още редица вагонни товари. Така например като резултат от разработката на нови находища на шистов газ в страната „скачат“ с 13,1 процента превозите на трошен камък, пясък и чакъл. Върху активизирането на товарния трафик влияние оказват и увеличеното търсене на първични метални продукти (с 6,8 на сто), на зърно (с 2,1 на сто), на желязна скрап и стомана (с 9,1 на сто), скрап от цветни метали (с 14,2 на сто) и химически продукти (с 1,4 на сто).

Сред карго номенклатурите, при които AAR регистрира отрицателна динамика, най-голям е спадът в сегмента на превоза на нефт и нефтепродукти (около 12,4 процента намаление в продължение на 21 месеца поред). Ключов товар в тази номенклатурна група е и суровият петрол. Неговите количества, транзитирани по щатската жп мрежа неумолимо спадат от края на 2014 г. насам. По данните от



Железниците в САЩ с приоритет развиват товарните превози.

миналата година влаковите петролни превози в Съединените щати са се свили с цели... 48 процента спрямо нивата от 2015 г. и с 57 на сто спрямо 2014-та...

В сравнение с година по-рано спад се отчита и в обемите на транспортираните с щатските железници автомобили и автокомпоненти (- 4,8 процента) и желязната руда (-19,1 процента).

При интермодалните превози обаче през предходния месец е регистрирано увеличение от 1,8 на сто. През февруари американските карго оператори са успели да превозят рекордните 1,07 млн. контейнери и ремаркета.

Тук е мястото да отбележим, че през последните месеци обемът на натоварването на мрежата на американските железници, която намаляваше в продължение на близо две години, вече се възобновява и расте. Това е особено радостна тенденция на фона на лошата 2016 година. По данни на AAR през цялата м. г. в Страната на неограничените възможности са транспортирани 26,59 млн. единици вагони, контейнери и ремаркета със стоки и суровини. Което е с 5 процента по-малко отколкото през 2015 г. По-детайлната справка сочи, че за същия период превозените вагонни товари са се съкратили с 8,2 процента (до 13,1 млн.



Спадът в търсенето и рязкото намаление на цените на нефта сви жп превозите на петрол в САЩ.

единици), а интермодалните товари - с 1,6 на сто (до 13,49 млн. единици).

Щатските карго жп компании започнаха да се отърсват от летаргията в сегмента през последните няколко месеца. През ноември 2016 г. товарните им обеми започнаха да възобновяват нивата си след 20 месеца на непрекъснато снижение. Сред факторите, които обуславят тази положителна динамика експертите посочват ръста в електронната търговия и съживяването на щатската икономика. А доколко трендът ще се окаже траен предстои да разберем в близките месеци.

## Товарната жп мрежа на САЩ

Включва над 223700 км линии. От тях повече от 154 500 км се експлоатират от големи железопътни компании, а останалите 69200 км се управляват от 21 регионални и над 500 местни жп оператори. Всичките са частни дружества.

През предното десетилетие част от по-слабо използваните трасета са замразени, продадени или демонтирани във връзка с консолидацията и оптимизацията на жп дейностите. За сметка на това останалата железопътна инфраструктура започва да се използва много по-интензивно.

Повечето инвестиции за поддръжка и обновяване на товар-

ната жп система се правят от самите превозвачи. По данни на Асоциацията на американските железници над 480 млрд. долара са били похарчени от 1980 г. насам за покупката на нова жп техника и подобряване на инфраструктурата. На някои жп коридори, където товаропотоът е голям, за увеличаване на пропускателната възможност допълнително се обръща внимание на плътността на трасето, изграждат се втора, трета или дори четвърта жп линия. Участъците, строени преди десетилетия, се реабилитират и модернизират.

По оценка на AAR около 104 600 км железни пътища с голям товаропоток имат допълнителен потенциал за увеличаване на превозите до 30 млн. тон-километра годишно. За сравнение в момента в САЩ за 12 месеца операторите реализират по около 3,5 трлн. тон-километри.

Щатските товарни железници експлоатират около 1,32 млн. товарни вагони. Повечето от тях са собственост на железопътните компании, а останалите са притежание на товароизпращачите и вагонни компании. За разлика от европейските карго превозвачи, американските залагат на по-тежки и мощни товарни композиции, а експлоатацията им се улеснява от доброто състояние на линиите.

Ивайло ПАШОВ

В подобряването на жп инфраструктурата и покупката на нова жп техника щатските жп компании инвестират милиарди.



Американските жп оператори залагат на по-тежки и мощни товарни композиции.



Инж. Румен Марков, управител на „Лардъж Инфрастръкчър Проджектс“ ООД:

# АКТИВНОСТТА НА ГИЛДИЯТА ЩЕ ЗАЩИТИ ИНТЕРЕСИТЕ НА МОДЕРНАТА ЖЕЛЕЗНИЦА

Инж. Румен Марков завършва ХТИ – специалност „Стъкло и керамика“. Работи като енергетик, а до преди няколко години е консултант в транспортната комисия на Столична община. В нея се занимава с проекти, свързани с модернизирването на инфраструктурата на София. Убеден е, че заедно с метрото, градът трябва да има и надземна железница като довеждащ транспорт от типа на берлинския ес бан. Докато защитава тази идея, която поне засега остава само на хартия, вниманието му преди пет-шест години е привлечен от друг, интернационален мащабен проект - ABC+De, който включва транс-континентален железопътен, воден и интермодален транспорт. Това е и една от причините да изостави инфраструктурните проблеми на София и да създаде преди година – две фирмата, която в момента ръководи. Твърди, че ако искаме да имаме модерна европейска железница, гилдията трябва да преодолее пасивността и да стане по-активна.

- Г-н Марков, бихте ли посочили предимствата на този амбициозен интернационален проект, в който високоскоростна железница пресича цяла Европа и свързва Балтийско с Егейско море?

- Това наистина е огромен интернационален проект, съвсем различен от съществуващите, който стига до Мюнхен и е с разклонения в Румъния. Единствената прилика е еднаквото, европейско междурелсие. Идеята е по него да пътуват много по-бързо стоки от Суецкия канал до Средна и Северна Европа, респективно Германия и балтийските държави. От Суецкия канал ще влизат през Гърция, на терминал във Ферес близо до Александруполис. В България линията по проект минава през Любимец и след това продължава към Стара Загора – Дъбово - Велико Търново – Русе. Новата линия е двупосочна, със значително по-голям капацитет и първоначално беше ориентирана само към товарния транспорт. Контейнерите ще се движат по нея със 160 км в час, което не е обичайно за Европа. Дължината

на композициите също е по-голяма – 1 775 м, което предполага и по-дълги гари – 2 500 м. По-късно обаче разширихме проекта и включихме пътнически влакове. Те ще могат да развиват скорост до 360 км в час и ще се движат само между големите градове. Целта е всичко да е икономически много добре защитено. Ако сметката ни излиза – правим го, ако ли пък не – спираме!

- Идеята ви как се вписва в общоевропейската коридорна политика и карта?

- Основното е икономическата ефективност. Говоря за около петнайсет пъти по-голям капацитет, от съществуващия до сега. Като частен проект ще гоним максимални приходи и минимални разходи. Основната мисъл е не да решаваме социални проблеми, а да постигаме печалба и какви дивиденди ще даваме на инвеститорите. В случая разсъждаваме като търговци, така че една от задачите е да привлечем и товарите, идващи от Турция към Европа и обратно. Едните са преминаващите през Истанбул, а другите от Мраморно море през Даранелите.



- Но за да се преориентират стоките трябва да има интерес, кое ще го провокира?

- Значително по-краткият път и съкратеното време за доставка. Вече имаме разписание, според което от северните до южните части на Европа ще се стига за около 12 часа, вместо за няколко дена, както е в момента. За да се ускори претоварите операции се предвиждат нови пристанища на Егейско и Балтийско море, по река Дунав, както и нови логистични центрове.

- Къде ще са ситуирани?

- У нас например в Любимец и разбира се на пристанищата. Сега товарооборотът през България е около 9 – 10 милиона тона. Амбицията ни е да го удвоим и утроим.

- Как решавате проблема с екологите, които са много чувствителни към всяко ново строителство?

- Екологията е част от проекта. Опазването на околната среда е един от важните моменти в него. Не става въпрос само за защита на биоразнообразието. Екологията е намаляване и на въглеродния диоксид. С нашите решения го снижаваме с десетки милиона тона годишно. Дизелова тяга няма да се използва, предвидено е електросъобразно захранване. Това за България и Румъния е добре, защото има излишък на електроенергия. Предимно товарните влакове ще се движат през нощта, когато тя е по-евтина, а и консумацията по-малка. Разписанието така е направено, че пътническите композиции ще пътуват през деня. Тогава е определен и един прозорец от 3,5 часа за профилактика и обслужване на инфраструктурата – между 11:15 и 13:15 часа всеки ден.

- Нищо не казахте за вида на подвижния състав...

- Железопътната линия ще е дигитализирана и цифровизирана. Влаковете ще са без локомотивни машинисти. Това също е нещо съвсем ново, защото непридружени товарни композиции за 160 км в час не са експериментирани до сега. Но могат да ги произведат някои от най-големите световни лидери в сектора – Алстом, Бомбардие, Сименс, китайската CRRC, която проявява все по-траен интерес към българската железница. Нейни представители пак бяха преди няколко години у нас. Тогава се срещнахме и разговаряхме доста подробно. В Австралия върви такъв влак, за какъвто говоря, но там е по-сложно, защото е с дизелова тяга, до-

като в нашия проект всичко е електрифицирано и е по-лесно за автоматизация.

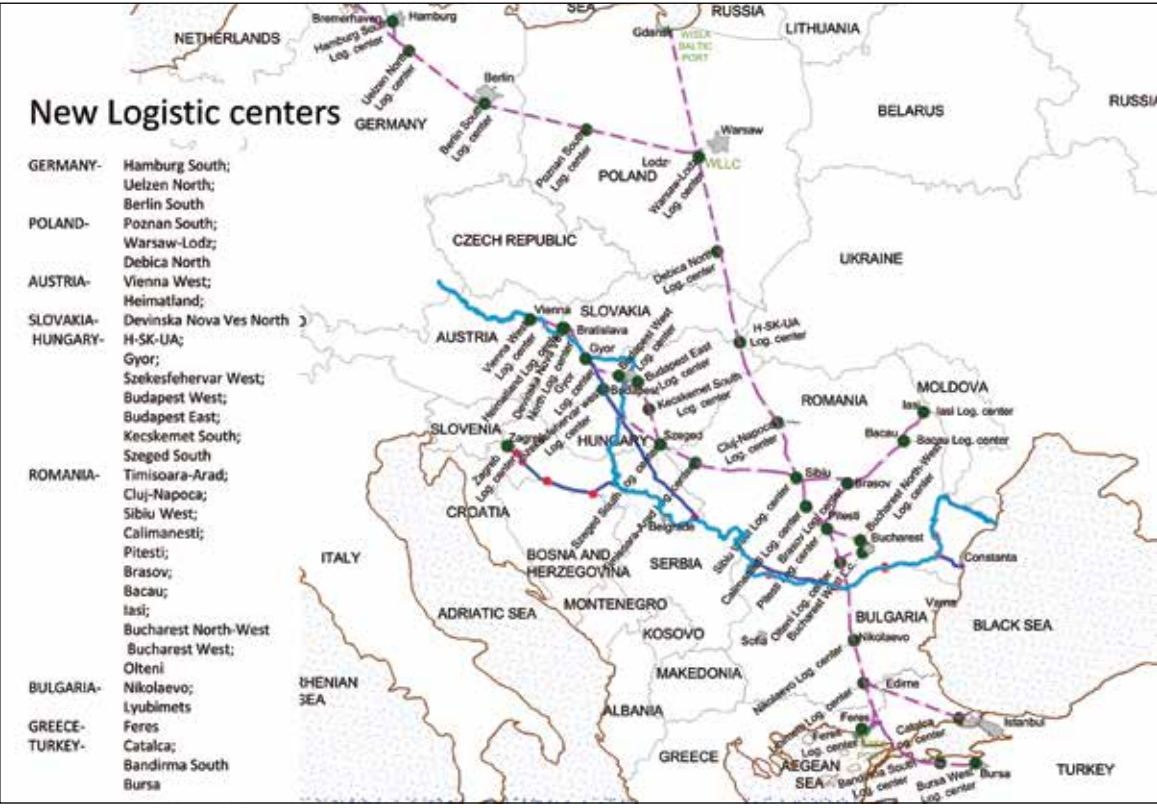
- Каква очаквате да е позицията на Европейската комисия?

- Безспорно, ще се наложи значително да се променят правилата и правилниците. Те ще трябва да се уеднаквят във всички държави.

- Не е ли малко утопична инициативата ви като имам предвид бюрократично мислещите чиновници, не само у нас, които ще убеждавате в полезността ѝ?

- Първо трябва да има воля, за да се случи всичко това, за което разговаряме. Когато е налице, не очаквам проблеми. Ние добре познаваме специалистите, които могат да подкрепят проекта – и в Европейската комисия, и в специализираните асоциации, и в съответните фирми. Германските железници вече са оповестили намерението си – между 2021 г. и 2024 г. влаковете им да пътуват без локомотивни машинисти. Целта е да въведат това като общоевропейска практика. Щом те са решили ще го направят. Така че ние ще имаме от кого да почерпим опит. Тук, може би най-важен е въпросът – кой носи отговорността, а не толкова техническата ми страна. Информацията ми е, че вече е внесен законопроект, който включва и този проблем. До края на годината очаквам да е готов и приет. Поддържаме постоянни контакти с Европейската комисия, с комисариата по транспорт и с други техни представители.

(Следва)  
Интервюто взе:  
Мая Димитрова





# БЛАГОВЕЩЕНИЕ

На 25 март се празнува един от най-хубавите православни празници - Благовещение. Преданието разказва как небето се отворило и при Дева Мария слязъл Божият ангел-вестител Гавраил и ѝ съобщил, че ще роди Божи син.

Благовещение се празнува девет месеца преди Рождество, от където се поставя началото на нашето спасение. Празникът е известен още като „половин Великден“. Камбаните на църквата известяват зачатие, а хората възкликват „Радвай се благодатна, Господ е с тебе!“.

Старите хора казват, че пролетта идва на Благовец, когато долитат лястовиците и закукат кукувиците. Облича се нова дръха и на празничната трапеза се слага риба, обредна питка, мед и лучник. Бабите казват, че дойде ли Благовец, хората се хващат за зелено. Приготвя се супа от пряс-

на коприва и в средата на трапезата се нареждат зеленчуци.

Гадае се по деня - каквото правиш и както премине той, такава ще е цялата година. Хубаво е да носиш пара в джоба си. Вярва се, че ако те закука кукувица, за да имаш берекет, трябва да се хванеш за паричка. Който види летящ щъркел, ще е благословен през цялата година.

На този ден не е хубаво да се спи до късно, за да не те закука кукувица в леглото и да се разболееш. Жените премитат къщата и палят сметта, като по този начин изгарят всичко лошо. На този ден се отделя особено внимание на змиите. В народните обичаи и вярвания змията е обичано същество – тя е умно и мъдро животно, но същевременно и избягвано, защото вееща смърт. Предпазва от болести и изцерява болните. На Благовец се вярва, че на който змия



му пролази дрехата, ще добие големи богатства, както и ако е болен ще оздравее.

25 март е благ ден, в който човек не чувства болка и раните заздравяват. На малките деца пробиват ушите и се бележат животните. Жените копаят градината, а мъжете пускат пчелите от кошерите.

На Благовещение имен ден празнуват хората с имена: Блавест, Благовеста, Благой, Блага, Благо, Евелина, Евангелина, Гавраил, Габриела и др.

# СПРЕТЕ ХЪРКАНЕТО С 5 ЛЕСНИ СЪПКИ



Хъркането не е само „звук“ проблем за спящите покрай хъркащия. То на първо място пречи на спящия да си отпочине добре, защото пречи на нормалния приток на кислород до дробовите.

Липсата на качествен сън води до смущения във всички функции на организма, а като „бонус“ получаваме един лесно раздразнителен и кисел човек на сутринта.

Лесно раздразнителни и кисели са и всички, които се намират в близост до хъркащия – съпруги, деца и съседи.

За да се сложи край на тази неприятна ситуация, можете да опитате тези съвети за спиране на хъркането.

## Правилно хранене и отслабване

Хъркащите не трябва да прекаляват с тежките и мазни храни непосредствено преди лягане. Най-добре е вечерята да е само от плодове и мляко, не по-късно от 19 часа.

С такава лека вечеря ще се постигне и още един важен ефект – отслабване с няколко килограма.

Често наднорменото тегло е основната причина за хъркането

заради наедряването на тъканите.

## Без алкохол и цигари

Алкохолът отпуска. Това е и основната причина много от нас да завършват деня си с чаша питие. Лошото е, че се отпускат и причиняващите хъркане тъкани.

За цигарите е повече от ясно, че затрудняват дишането. Никотинът, катраните и всички знайни и незнайни канцерогенни вещества от тютюна се полепват по носа, по гърлото, по дробовите и пречат на всички нормални функции на организма.

Не е изненадващо, че след тежка вечер с много алкохол и цигари хъркат и хора, които в нормално състояние нямат този проблем.

## Промивка на носа

Запушването на носа и сухият въздух в помещенията също могат да причиняват хъркане. Дори да нямате хрема, е хубаво да прочиствате носа си със сол-лен разтвор.

Можете да пълните спринцовка с физиологичен разтвор или да използвате спрейове с морска вода от аптеката.

Ако го правите вечер непосредствено преди лягане, ще

прочистите носа и ще намалите вероятността от запушване на пътя на въздуха.

## Упражнения против хъркане

Тренирането на носоглътката понякога има положителен ефект върху хъркането. УНГ специалистите препоръчват три прости упражнения против хъркане:

- притиснете езика до небцето си и задръжте така 10 секунди. После отпуснете.

- Изплезете езика и се опитайте да докоснете брадичката си с върха му. Повторете и двете упражнения по 10 пъти.

- Пейте. Дори да го правите фалшиво, целият процес по звукоизвличане укрепва мекото небце и останалите тъкани, чието отпускане причинява хъркане.

## Спрейове, щипки и операция

Ако горните 4 стъпки не помогнат поне да намалите хъркането, можете да се обърнете за помощ към медицината и фармацевцията.

Има спрейове, които съдържат „смазващи“ съставки, благодарение на които намаляват вибрациите на меките тъкани, а с това и звукът, който се издава.

Щипките за хъркане се закрепват за ноздрите и облекчават дишането през нощта. Въпрос на тренинг е да започнете да ги слагате както трябва.

В сериозни случаи, в които хъркането се дължи на физиологична особеност, трябва да се прибегне до операция.

Ако сте опитали всичко друго, поне за месец, и няма резултат, можете да се обърнете към УНГ специалист, който да провери дали нямате сериозна физиологична причина, заради която да хъркате.

А докато вие се опитвате да се справите с хъркането, подарете тапи за уши на хората около вас. Нека едно хъркане да не се превръща в повод за раздяла.

# Нахут

Предполага се, че латинското название на нахута Cicer, произлиза от гръцката дума Kikus, означаваща „моц“ или „сила“. Най-вероятно растението е получило името си, заради способността си да оцелява в сложни и разнообразни климатични условия.

Нахутът е голям едногодишен храст с височина от 20 до 70 см. За храна се използват сортовете с бели, жълто-розови и бледожълти зърна. Тъмните на цвят зърна нахут се използват за храна за животните.

При археологични разкопки е установено, че нахута е използван от човека още от най-древни времена. В далечното минало той се е използвал не само като храна, но и като ле-

карство. В Древна Гърция се е смятало, че приемането му влияе благотворно на стомаха и че той лекува кожни заболявания.

Нахутът е добър източник на витамините А, В1, В2, В6 и РР. Зърната на растението съдържат големи количества фосфор и калий. По качество и балансираност на аминокиселинния състав, нахутът превъзхожда останалите бобови култури.

Той обикновено се вари, пече или се добавя в супи, пилаци, използва се като гарнитура, както и за приготвянето на салати, пирожки и нахутови кюфтенца (фалафел). От него се прави брашно, с което се приготвят разнообразни детски каши и храни.



# Салата с Маринован Нахут

## Необходими продукти:

240 г консервиран нахут  
3 печени чушки  
1/2 глава червен лук  
1/2 краставица  
1 скилидка чесън  
60 мл оцет  
60 мл зехтин  
2 с. л. лимонов сок  
1 ч. л. мед  
кориандър  
магданоз

## Начин на приготвяне:

Чушките се обелват и се нарязват на ивици, а лукът се нарязва на тънки полумесеци. Чесънът се нарязва на ситно. Краставицата се почиства от семето и се нарязва на тънки полумесеци. Всички продукти се поставят в купа за салата, освен зехтинът, кориандърът и магданозът. Салатата се посолва и се подправя с черен пипер. Покрива се и се поставя в хладилника за няколко часа да се маринова. Преди сервиране се полива със зехтин и се поръсва с кориандър и магданоз.





# ЖЕНИТЕ ЛЪЖАТ ПОВЕЧЕ ОТ МЪЖЕТЕ



Жените послъгват повече от мъжете. Това установи проучване във Великобритания, обхванало 2 100 човека. Като оправдание може да послужи фактът, че дамите в повечето случаи изричат лъжа, за да не наранят чувствата на свои близки. В това число попадат 60% от жените, които се преструват, че харесват получен подарък, докато той всъщност не им допада. При мъжете 43% са способни на подобна вежливост.

От друга страна обаче проучването показва, че по-често дамите са склонни да излъжат, за да се измъкнат от работа например, отколкото господата. Другата причина, заради която жените послъгват, са диетите. Една трета от дамите на диета я нарушават тайно, без да казват на никого. За сравнение, при мъжете този процент е 23 на сто. Проучването показва още, че жените са по-склонни да излъжат, за да се измъкнат от нежелана любовна среща.

# УЧЕНИ ОТКРИХА ВАЖНА ПОЛЗА ОТ ХАПВАНЕТО НА ЛЮТИ ЧУШКИ

Учени от университета на Върмонт установиха, че консумацията на червени люти чушки може да намали смъртността. Специалистите констатирали 13-процентно намаляване на общата смъртност, особено вследствие на инфаркт и инсулт при хората, които редовно похапват червени люти чушки. За изследването са използвани данни за 16 хил. американци. Резултатите показали, че

хората, които консумират червени люти чушки, е по-вероятно да са млади бели мъже, които са женени, пушат цигари, пият алкохол, ядат повече зеленчуци и месо, имат по-ниско ниво на добрия холестерол, по-малки доходи и са с по-нисък образователен ценз. Учените са на мнение, че причината за здравните ползи от консумацията на червени люти чушки е свързана с една от ос-



новните им съставки -капсаицин, за която е известно, че предотвратява затлъстяване, регулира притока на кръв в сърцето и притежава противомикробни свойства.

# 10 ПРАВИЛА НА ЕТИКЕТА, КОИТО ЗАДЪЛЖИТЕЛНО ТРЯБВА ДА ЗНАЕТЕ

Наложените норми трябва да се спазват. А ако не го направите, рискувате да бъдете подиграван от останалите. Етикетът показва това, което трябва да бъде – как да вървите, как да мислите, как да се усмихвате. Ето и няколко правила от етикета, които трябва да бъдат спазвани.

**1. Никога не отивайте на гости без да сте се обадили**

Винаги трябва да се обадите предварително, освен ако не е предвидена изненада. Рискувате да намерите човекът неготов и да причините неудобство и притеснение.

**2. Не оставяйте чадъра да се суши отворен нито в офиса, нито другаде**

Трябва да го съгнете и да го сложите на щанда за чадъри или на кука.

**3. Никога не поставяйте чантата в скута си или на стола**

Ако е малка и елегантна, може да бъде поставена на масата. Но ако е голямата стандартна чанта, поставете я на земята или на място отредено за чанти.

**4. Найлоновите торбички и брандираните такива са само и единствено за пазаруване от магазина**

Не ги използвайте като дамска чанта. Никога!

**5. Винаги преди да влезете в стаята на детето си чукайте**

По този начин следващия път, когато детето влезе в спалнята ви също ще почука.

**6. Позволено е на дамите да носят шапки и ръкавици дори и в затворени пространства**

Естествено, това не включва шапки с козирка.

**7. Броят на аксесоарите ви не трябва да надвишава 13**

Можете да носите гривна върху ръкавиците, но не и пръстен. Най-подходящи за вечеря са диамантите, но напоследък е модерно да се носят и през деня.

**8. Плаща, който кани**

Ако жена покани мъж на вечеря, тя трябва да плати сметката. Но ако някой предложи: Хайде да излезем, всички я плащат заедно.

**9. Фамилиарността между хората е забранена**

Дори да познаваш някой от много дълго време, когато сте в офиса говорете на Вие. Отнасяйте се с хората, както искате те да се отнасят с вас.

**10. Неприемливо е да обсъждате хора, които не присъстват**

Неприемливо е и да говориш лошо за родното си място: Там е пълно само с глупаци. Е, в такъв случай и ти си един от тях!



# ТЕСТ: ОПРЕДЕЛЕТЕ БИОЛОГИЧЕСКАТА СИ ВЪЗРАСТ

На колко сте години според календара не е най-точната мярка за вашата възраст. Вие сте на толкова, на колкото се чувствате. И дано да е някъде в младостта. Но как стоят нещата в действителност? Не е лошо да си сверите часовника с дадения подолу тест, който ще ви помогне да определите биологичната си възраст. Това понятие отразява степента на морфологическото и физиологическо състояние на организма и до голяма степен е ясен ориентир за здравето и работоспособността на всеки човек.

Има най-различни начини да се измери биологичната възраст. Ето един от най-лесните. Помнете, че за разлика от хронологичната възраст, биологичната не е движение само в една посока. При определени условия лесно може да се промени.

**1. Проверете пулса**

Измерете пулса си в спокойно състояние, от седнало или легнало положение.

След това клекнете 30 пъти в бързо темпо. Отново премерете пулса.

Ако се е повишил с:

- 0-10 единици - вашата биологична възраст съответства на 20-годишен,
- 10-20 единици - 30-годишен,
- 20-30 единици- 40-годишен,
- 30-40 единици - 50-годишен,
- над 40 единици, или ако изобщо не сте успели да изпълните докрай упражнението – над 60-годишен.

**2. Проверка на бързината на реакциите**

Тук ще ви трябва помощник, който да държи с лявата си ръка линия с дължина 50 см вертикално надолу от отметка „0“. Вие поставете дясната си ръка на 10 см под края на линията. Без предварителен сигнал, вашият партньор трябва да пусне линията, а вие да се опитате да я хванете с дясната ръка. Само с палеца и показалеца!

Ако хванете линията на отметка:

- 20 см – вашата биологична възраст е 20 години,
- 25 см - 30 години,
- 35 см - 40 години,
- 45 см - 60 години.

**3. Тест за подвижност**

Наклонете се напред (може леко да свиеете крака в коленете) и се опитайте да докоснете пода с длани.

Ако вие:

- Успявате да положите целите си длани на пода – вашата биологична възраст е между 20 и 30 години,
- Докосвате само пода с пръсти – вие сте на около 40 години,
- Стигате с ръце до коленете – вие сте на около 50 години,
- Едва достигате зоната над коленете – над 60 години.

**4. Тест за баланса**

Със силно стиснати очи застанете на ляв или десен крак. Другият повдигнете на 10 см от пода и започнете да броите по следния начин: и едно, и две, и три...

Ако успеете да се задържите в тази позиция:

- 30 секунди и повече – вашата възраст съответства на 20-годишен,
- 20 секунди - 40-годишен,
- 15 секунди - 50-годишен,
- под 10 секунди – над 60 години.

**5. Тест за еластичност на кожата**

С палеца и показалеца защитете за 5 секунди кожата в средата на горната част на дланта. Участъкът ще побелее. След това засечете след колко време придобива нормалния си вид:

- 5 секунди – вие сте на около 30 години,
- 8 секунди - около 40 години,
- 10 секунди - около 50 години,
- 15 секунди - около 60 години.

**6. Тест за гъвкавост на ставите**

От изправено положение сложете ръце зад гърба – лявата свита, над кръста, а дясната – през рамо и от тази позиция се опитайте да ги заключите като пръстите на едната ръка обхватят пръстите на другата.

Ако вие:

- Постигате с лекота заключването – вашата възраст е около 20 г.,
- Едва докосвате пръсти с пръсти - около 30 години,
- Ръцете са близо една до друга, но не се докосват - около 40 г.,
- Изобщо не успявате да поставите ръце зад гърба в описаната позиция – над 60 години.

**Резултати:**

Съберете годините срещу съответните отговори и разделете полученото на 6. Това е вашата биологична възраст.

В случай, че не сте успели да изпълните един от тестовете, разделете на 5.

Зарадва ли ви цифрата? Или ви огорчи?



# ПЪРВИЯТ СПА ВАГОН В ЕВРОПА

**Антистрес терапии и разкрасителни процедури очакват пътниците в Bamford Haybarn Spa**

Световноизвестната британска компания за луксозен туризъм Belmond Trains & Cruises обяви, че ще предложи на своите клиенти първия в света специализиран СПА вагон - Bamford Haybarn Spa. Той ще бъде включен в състава на шикозния ретро влак Belmond Royal Scotsman, който пътува основно по няколко живописни маршрута из Шотландия.

Bamford Haybarn Spa е първият специализиран спа-вагон в елитарния жп флот на Belmond, ориентиран към пасажери с големи финансови възможности. В унисон с уелнес философията е произведен от екоустойчиви материали, в т.ч. дървесина от шотландските гори и хълмистата верига Котсуолд (Югозападна Англия). Неговата спа-зона се състои от два индивидуални кабинета за процедури с панорамни прозорци с изглед към зашеметяващата шотландска природа. В тях пътниците могат

да се занимават с дихателни йога практики или да изпитат върху себе си всички прелести на японския точков масаж шиатцу с горещи камъни.

„Искаме да предложим на нашите клиенти нов начин за отпусне, отърсване от стреса, тонизиране и забавление, докато пътуват с нас - заявява Гари Франклин, управляващ директор на Belmond Trains & Cruises. - Да им помогнем да релаксират качествено и да преоткрият важните неща в живота си чрез нашите йога и балнеотерапии“.

От компанията твърдят, че в спа вагона на Belmond Royal Scotsman ще бъдат достъпни приблизително същите услуги, които могат да се открият във всеки традиционен спа център. В т.ч. процедури за лице, масаж и маникюр. Те няма да са включени в цената на жп воаяжа с Belmond Royal Scotsman и ще се заплащат отделно.



Цените на рекламираните разкрасителни и терапевтични процедури започват от 32 долара за маникюр и педикюр с използване на биолакове за нокти. В средата на спа тарифата е пакетът Bespoke Facial (на цена 94 долара). Той включва 55 минути лицева рефлексология, лимфен дренаж, йогийски дихателни практики и дълбокотъканен шуацу, масаж на гърба с горещи камъни, целящи освобождаване на натрупаното напрежение и постигане на дълбока релаксация. Най-скъп (138 долара) е 85-минутният масаж на цялото тяло, комбиниран с баонеопроцедури за краката и рефлексотерапия.

Спа и йога практиките са посветени на свързването на ума, тялото и душата с естествената природа. Затова в Bamford Haybarn Spa ще се предлагат услуги, базирани на натуралните продукти на британската уелнес марка Bamford, които се правят само от органични съставки.

Първото пътуване на Belmond Royal Scotsman, със спа вагона в състава му, е планирано да започне от Единбург на 17 април т. г. и да завърши отново там 5 дни по-късно. Жп воаяжът ще даде възможност на пътниците до се запознаят с емблематични природни и културни забележителности на Шотландия и да опитат редица местни храни и напитки. Билетът за ол инклузив пътешествието струва 5581 долара. В същата спа-конфигурация композицията ще осъществява железопътни круизи из шотландските земи до края на октомври. Продължителността и маршрутите им ще са различни, а цените ще започват от 4916 долара на човек.

С това британският туроператор на практика ще пусне в експлоатация първия европейски спа вагон на релси. Спорно е обаче дали Bamford Haybarn Spa е и първият специализиран железопътен спа салон в света. Просто, защото в Индия отдавна

пътуват няколко луксозни влака - Golden Chariot, Royal Rajasthan и Deccan Odyssey - които имат вагони, където се предлагат сходни процедури. В т.ч. традиционни и аюрведа масажи и различни терапии.

Ивайло ПАШОВ



В Bamford Haybarn Spa ще се извършват разкрасителни и терапевтични антистрес процедури.



Така ще изглеждат спа салоните на вагона Bamford Haybarn Spa.



Belmond Royal Scotsman ще стане първият луксозен влак със спа вагон в Европа.



Луксозният ретро състав Belmond Royal Scotsman.

## АБОНАМЕНТ 2017

И през тази година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след ползване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

## ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име ..... Фамилия .....  
 Фирма ..... тел. ....  
 Адрес: .....  
 пощ. код ..... гр./с. ....  
 област ..... ул./жк. ....  
 №/бл. .... вх. .... ет. .... ап. ....

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен № ..... тел./факс .....  
 2. Материално отговорно лице .....  
 3. Адрес на фирмата по регистрация .....

**Железничар**

Банкова сметка на вестника в лева  
 Титуляр:  
 „Поделение за почивна дейност“ - ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPR179241064295803  
 BIC: BPRBGSF  
 Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон на факс (02) 987 71 51 или на адрес:

София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент  
**24** лв.

### 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