

ПОЛИТИКИ

€ 4 млрд. за инфраструктурата
на страните-членки **на стр. 3**

ПРОЕКТИ

Инж. Красимир Папукчийски - Голямата ни цел ...
да удовлетвори и клиентите **на стр. 5**

**ПАМЕТ**

И ветераните са ценен
капитал **на стр. 4**

ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



11 - 17 април 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 13

8 млн. лв. за строителен надзор на Костенец – Септември

Проектът ще даде завършена визия на оперативната програма



Стартирането на договора за „Консултантска услуга по контрол, управление, оценка на съответствие, строителен надзор и изготвяне на технически паспорти за железопътен участък Костенец - Септември“ вече е факт. Спечелилият обществената поръчка изпълнител ИВЕР ДЗЗД е обединение от фирмите „Ив контрол Варна“ ЕООД, „Етаконс“ ООД и „РПА“ ООД. Договорът, чиято стойност е 8 268 287, 30 лева без ДДС, бе подписан от генералния директор на НКЖИ инж. Красимир Папукчийски, в присъствието на инж. Галина Василева – директор на дирекция КПП в Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, инж. Мария Чакърва – директор на дирекция „Стратегическо развитие и инвестиционни проекти“ в НКЖИ и водещи експерти от двете компании.

Основните дейности, които ще се изпълняват са свързани с оценката за съответствието със съществените изисквания към отделните видове строителна работа, както и изготвянето

на комплексен доклад и провеждането на строителен надзор. Това ще се осъществява с 85 процента съфинансиране от Механизма за свързване на Европа. След като двете страни си сложиха подписа под контракта инж. Папукчийски заяви, че жп направление Елин Пелин - Септември е изключително тежък участък, но е крайно необходим за развитието, както на инфраструктурата, така и за подобряване на качеството на железопътната услуга, която се предлага на хората, ползващи често жп транспорт. По думите му, тя ще даде и завършена визия на вече изпълнените проекти по оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“.

„Чрез проекта ще свържем изградената до този момент инфраструктура от гара Пловдив в посока на турската граница. Всички обекти от централната гара в София до гарата в Септември, са изключително важни, за да финализираме изпълнението на набелязаните от нас мерки и желанието да разполагаме с модерна и добре изградена национална

жп мрежа“ - добави още инж. Папукчийски. Според него, независимо от конструктивните и строителни трудности, които предстоят, от инженерна гледна точка, отсечката ще даде нова светлина на цялото направление, което е част от Трансевропейската железопътна мрежа (TENT). Ще помогне за завършения вид на оперативната програма в настоящия й период.

На журналистически въпрос дали с въвеждането на тол системата се очаква увеличаване на цените на инфраструктурните такси, инж. Папукчийски беше категоричен - в последните осем години се върви към намаляването им. Той отбеляза, че от 2008 г. има неколкостепенно падане на цените. Те вече се изчисляват по нова методика, която е синхронизирана с европейските изисквания и води до видимо положителни резултати, информира той. В Еврокюза жп инфраструктурната такса също пада. Така че Красимир Папукчийски е оптимист и не очаква ценови корекции във възходяща посока.

Акцент

НА ФОКУС ФЕРИБОТЪТ ВАРНА – ПОТИ

Развитието на фериботните връзки между България и Грузия стана основен акцент на Шестото заседание на българо-грузинската междуправителствена комисия за търговско-икономическо и научно-техническо сътрудничество. София бе домакин на двудневните обсъждания, под председателството на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията Росен Желязков и министъра на икономиката и устойчивото развитие на Грузия Георги Кобулия.

И двете страни се обединиха около позицията, че за успешното развитие на икономическите и търговски отношения в перспектива, е от съществено значение стимулирането на превозите по съществуващата фериботна връзка между Варна - Потамути - Черноморск (Иличовск). По информация на „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД през миналата година те значително са намалели не само в сравнение с 2017 г., но и с предишни периоди. Докато преди две години, общо през ферибота се транспортирани 8 855.545 тона товари, то през миналата те са достигнали едва 1 925.658 тона. От дружеството уточняват, че предимно са осъществявани групжни превози за внос и износ.

От пресцентъра на транспортното министерство информират, че и двете делегации са оценили като конструктивна съвместната работа по многостранното Споразумение за развитие на нов транспортен коридор Черно море – Персийски залив. Проектът ще създаде възможности за ефективни и надеждни товарни превози между Близкия Изток и държавите от Централна и Източна Европа. Той ще допринесе за оползотворяване на нарастващия търговски потенциал в двата региона и обслужване на транзитния трафик от и за Далечния Изток.

На работна среща, министрите Росен Желязков и Георги Кобулия обсъдиха сътрудничеството в транспортния сектор между двете държави. Те подчертаха, че трябва да се използва максималния капацитет, който предоставят пристанищата на страните ни. По този начин ще се увеличат мултимодалните превози, което ще бъде в полза не само за транспортния бизнес, а и за икономиките на България и Грузия.

Двамата министри обсъдиха и актуални въпроси в областта на информационните технологии и съобщенията. Те отбелязаха, че добрите взаимоотношения между двете страни в сферата ще продължат и занапред.



Комбиниран транспорт

PORSCHE ПРЕВОЗВА АВТОМОБИЛИТЕ СИ ДО КИТАЙ С ВЛАКОВЕ



Автомобилният производител Porsche започна да доставя продукцията си до клиентите в Китай с железопътен транспорт. Елитните автомобили на немската компания се превозват с контейнерни вла-

кове от Германия през Полша, Беларус, Русия и Казахстан до югозападния китайски град Чунцин. Дължината на жп маршрута е 11 000 км, а композициите го изминават за 20 денонощия.

Новият начин на транспортиране позволява колите да могат да пристигат в Поднебесната империя с четири-пет седмици по-рано, отколкото с досега ползвания морски транспорт. Той беше въведен след изпълнението на няколко пробни жп пътувания през април т.г. От крайната точка на маршрута новите автомобили се изпращат към регионалните китайски дилъри.

Китай е най-големия пазар за продукцията на Porsche. През 2018 г. там са реализирани 31 на сто (около 80 000 автомобила) от всички продажби на компанията.

Модернизация

ОБНОВЕН БЕЗКУПЕЕН ВАГОН ЗА РЖД

Руските държавни железници „РЖД“ започнаха експлоатацията на обновен безкупееен вагон. Той е първият от 50-те, чиято модернизация бе поръчана на тамбовския ремонтен завод „Вагонреммаш“. След успешна сертификация и тестове, от края на март същият се използва в състава на междуградските влакове, които пътуват по направленията Ростов на Дон – Москва и Москва – Анапа.

Модернизираният вагон осигурява на пътниците много по-високо ниво на комфорт. Постигнато е чрез премодулиране на личното пространство на пътниците. Монтираните прегради с вградени стълби и щори-завеси позволяват на пасажерите да се уединяват. На тяхно разположение са и куп доскорошни екстри,



като индивидуално осветление, електрически розетки и USB-портове за зареждане на преносима електроника. Удобството допълват съгъваеми седалки и дивани, диспенсър за гореща и студена вода и сензорен панел, позволяващ достъп до Интернет, проверка на разписанието и поръчки от вагон-ресторанта. В модерно оборудваните био тоалетни има маса за повиване

на бебета, вграден сешоар за ръце, хигиенен душ и сензорни диспенсери с течен сапун.

До края на годината „РЖД“ очакват да получат цялата серия модернизираните вагони. Безкупеейните вагони на възраст до 12,5 години се предвижда да бъдат осъвременени по същия начин. По-старите пък ще бъдат заменени с нови типове с купета или с мотрисен интериор.

Пътнически превози:

ЕВРОПЕЙСКИ ЖЕЛЕЗНИЦИ КУПУВАТ ПОДДЪРЖАНИ КОМПОЗИЦИИ ВТОРА РЪКА

Германският междуградски жп оператор DB Fernverkehr – дъщерна компания на държавната железница Deutsche Bahn – публикува обява в официалното издание на Европейския съюз, че възнамерява да закупи използвани двуетажни електросъстави, способни да се движат със скорост 200 км/ч. Превозвачът планира да пусне в експлоатация първият такъв

вагон по своите маршрути в края на годината.

Изисква се композициите да са на възраст до 10 години и с повече от 500 пътнически места. Също така трябва да са оборудвани с европейската система за управление на влаковото движение ETCS ниво 2 версия SRS 2.3.0 D с възможност за обновяване до версия SRS 3.4. Друго задължително

условие, е влаковете да имат разрешение за използване по жп мрежите на страните от ЕС.

В момента DB Fernverkehr изпитва недостиг на подвижен състав. В дългосрочна перспектива проблемът ще бъде решен чрез придобиване на електросъстави ICE 4 и Talgo ECh. DB планира да увеличи пътническия си жп флот за обслужване на дългите направления от 273 до 408 единици. Тази политика ще водят и дъщерните компании.

Едновременно с публикацията на DB Fernverkehr в изданието на Евросъюза се появи и обява за провеждане на конкурс за покупка на 17 четири- и шествагонни двуетажни скоростни електрички втора ръка. Тя е от държавния жп превозвач на Австрия - ÖBB-Personenverkehr. Контрактът предвижда победителят в тендера да се ангажира с техническото обслужване на експресите за срок от 3 години, с опция за продължаването му още толкова време.



Сделки

Stadler ще произведе 127 мотриси за метрото на Атланта



Швейцарският жп производител Stadler сключи договор с транспортната администрация на Атланта (MARTA, щата Джорджия) за доставка на 127 мотриси (двувагонна конфигурация или общо 354 вагона) за метрополитена на града. В него са залегнали и опции за две допълнителни поръчки, всяка от които предвижда закупуване на още 25 състава. Това е най-големият контракт за метро влакове на европейската компания в САЩ и най-мощната еднократна поръчка в историята ѝ. Стойността му, включително с пълна реализация на допълнителните заявки, надхвърля 600 млн. долара.

Метрополитенът на Атланта е сред най-големите в Съединените щати. Първите нови мотриси на Stadler трябва да започнат да оперират по линиите му през 2023 г. Всяка от тях се състои от двувагонна секция с дължина 45,7 м. Предвижда се по маршрутите на американския мегаполис да пътуват композиции, съставени от по 4 такива секции. В такава конфигурация те ще могат да развиват скорост до 113 км/ч. Електрозахранването си получават посредством трета релса на железния път, по която протича прав ток с напрежение 750 V.

Във всяка двувагонна

секция на съставите се предвижда да има 128 седалки и обширно пространство за правостоящи пътници. Швейцарският жп производител се е съобразил в пълна степен с щатските изисквания за осигуряване на условия за превоз на лица с ограничена подвижност. Интериорът на салоните е проектиран в светли тонове, а в зоната около вратите е предвидено допълнително светодиодно осветление. Вагоните са оборудвани с розетки за зареждане на преносими устройства (смартфони, таблети, лаптопи) и с Wi-Fi достъп до интернет. Пространството за разполагане на багаж също е увеличено, за да се улеснят пътуванията от и до международното летище Хартсфийлд-Джаксън Атланта, което е най-натовареното в света.

Stadler ще сглобява композициите за Атланта в завода си Солт Лейк Сити (щата Юта). Според договора 60 на сто от комплектуващите ще осигуряват американски предприятия. Любопитно е, е швейцарската компания стъпи на пазара за метро влакове сравнително скоро, но вече изпълнява договори за големите градове на много страни по света. В т.ч. за метрополитените на Берлин, Барселона, Глазгоу, Ливърпул и Минск.

Личности

Шефът на SNCF се оттегля



Гийом Пепи, генералният директор на държавните железници на Франция SNCF, заяви, че няма да се кандидатира за нов, трети мандат на поста. След изтичането на договора му в края на годината, той възнамерява да се оттегли и да предаде ръководството на компанията на нов мениджър.

Пепи оглави SNCF през 2008 г. и заема длъжността втори пореден мандат.

Управлението му се определя като успешно, заради реализирането на политики за обновяване на подвижния състав и подобряването на услугите на жп монополиста. Но неразрешени остават споровете с профсъюзите на железничарите за оръзаниите привилегии, бавния ръст на заплатите и продължителността на работното време на служителите.



4 МЛРД. ЕВРО ЗА ИНФРАСТРУКТУРАТА НА СТРАНИТЕ-ЧЛЕНКИ

Много железопътни компании ще се възползват от инвестиционния пакет от 4 млрд. евро, който Европейската комисия одобри на 2 април по линия на политиката за сближаване на възможностите на страните от Европейския съюз. Тези средства ще бъдат отпуснати от общия евробюджет за реализацията на 25 големи инфраструктурни проекта в 10 от държавите-членки. Те обхващат широк спектър от области: здравеопазване, транспорт, научни изследвания, околна среда и енергетика. Страните, подали заявки за подпомагане, са България, Гърция, Германия, Италия, Малта, Полша, Португалия, Румъния, Чехия и Унгария. С националното съфинансиране общата инвестиция в тези проекти възлиза на 8 млрд. евро.

Инвестициите, засягащи железниците, са насочени към 6 държави. Едната от тях е Италия. За нея са предназначени 358 млн. евро. Те ще помогнат за разширяване на теснолинейната железопътна линия Circumetnea (111 км, с ширина 950 мм) в Сицилия. Предвижда се изграждане на нов подземен участък с дължина 6,8 км и 8 нови гари, чрез които да се направи връзка с метрополитена на град Катания в Сицилия. Проектът ще позволи да се намалят задръстванията по пътната мрежа в областта, да се увеличи ефективността на жп транспорта и насърчи мобилността. Планирано е да бъде закупен и нов подвижен състав за 60 млн. евро.

Полша ще получи 126 млн. евро за осъществяване по проект за изграждане на жп линия и модернизирането на гарата в Щечин. Инициативата е насочена към подобряване на свързаността на града с главните населени места на Западна Померания, включително Старгард, Полице и Грифино и ще облагодетелства 687 000 жители. Предвижда се обновяване на 23,7 км железен път, построяване на 10 гари и модернизация на други 30 жп терминала. С 39 млн. евро трябва да се закупят 16 крайградски електросъстава за обслужване на Варшавската агломерация. Освен това, 58 млн. евро ще отидат за придобиване на 20 електролокомотива и за обновяване на 152 пътнически вагона, които да се използват в крайградските композиции по маршрутите на държавния пътнически превозвач PKP Intercity в страната.

Евросъюзът е одобрил също

кредит за Полша в размер на около 1,2 млрд. злоти (над 276 млн. евро) за модернизация на 55 жп гари. В рамките на този заем Центърът за транспортни проекти на ЕС (CEUTP), съвместно с операторите на жп инфраструктурата на Полша PKP Polskie Linie Kolejowe (PKP PLK) и Главната дирекция на националните пътища и автомагистрала, са подписали 8 контракта с механизъм за съвместно финансиране. Договорите засягат проекти на стойност около 1,8 млрд. злоти (414 млн. евро), от които 1,2 млрд. се предоставят от ЕС по програмата „Инфраструктура и околна среда“ от бюджета за периода 2014 - 2020 г. Завършването им е планирано през 2022 г.

По информация на Министерството на инфраструктурата и развитието на Полша по цитираната програма за реализацията на мащабни инфраструктурни проекти вече са разпределени 21 млрд. евро. В момента ЕС участва във финансирането на строителството и модернизацията на почти 900 км жп линии в Полша, а също и в покупката и модернизацията на над 500 единици подвижен състав (вагони и локомотиви).

За Португалия ЕК е разрешила предоставянето на 199 млн. евро от европейските фондове. Те са за модернизацията на жп участъка Овар – Гая от линията Лисабон – Порто, която е част от Трансевропейската транспортна мрежа. Подобрената ще позволи на пътниците да се радват на по-кратко, по-комфортно и по-безопасно пътуване.

С 97 млн. евро ЕС подкрепя рехабилитацията на жп трасета



За Италия и Полша са отредени едни от най-големите субсидии за железниците
Източник: www.tripsavvy.com

и инфраструктурата на Румъния и закупуването на нови моториси за линия 2 на метрото в Букурещ.

Шестата страна, субсидирана в сферата на жп транспорта е Чехия. Тя ще получи 76 млн. евро за модернизация на железопътния коридор между Прага и Пилзен. Дейностите включват обновяване на релсов път и частичното му реконструиране в района на 4-километровия тунел между Рокицани и Пилзен. Това ще позволи времето за пътуване по обновеното трасе да се съкрати наполовина и ще засили привлекателността на Пилзен като регионален икономически център.

Ала по-голямата част от инфраструктурните проекти, за които ЕК разреши евросубсидиране, не засягат релсовия транспорт - информира Красимира Илиева – старши експерт в отдел ФМУР при „Холдинг БДЖ“ ЕАД и член на ръководния комитет по статистика при Международния съюз на железниците (UIC). Тя изтъква, че с 33 млн. евро от еврофондовете България ще бъде подпомогната в изграждането на 182-километровия трансграничен газов интерконектор между Комотини, Гърция и Стара Загора. Тръбопроводът е европейски проект от общ интерес, допринасящ за целите на Енергийния съюз. Газовите системи на двете държави ще бъдат свързани за първи път, като ще диверсифицират енергийните източници в региона и ще повишат енергийната сигурност. С по-голяма конкуренция на пазара на газ се очаква потребителите да се радват на по-ниски цени.

В германския град Йена (Тюрингия) с 84 млн. евро от ЕС предстои обновяване на изследователската база на университета „Фридрих-Шилер“. Проектът финансира изграждането на две сгради: университетски център за данни и факултет по математика и информатика, които ще облагодетелстват 18 000 студенти.

Приблизително 135 млн. евро са предвидени за инвестиции в телекомуникационната система „Syzeffix II“, която ще обедини цялата гръцка мрежа на държавната администрация.



В инвестиционния пакет от 4 млрд. евро са предвидени средства за жп транспорта на 6 държави от ЕС
Източник: eu-government.europa.eu

Към нея ще бъдат включени още 600 000 държавни служители и 34 000 помещения, което ще доведе до значителни икономии и по-добри услуги за населението. Други 95 млн. евро ще получи южната ни съседка за изграждането на електрическа връзка между остров Крит и полуостров Пелопонес. 74 млн. евро ЕК предоставя на островите Малта, Гозо и Комино за по-добра питейна вода, повишена сигурност на водоснабдяването и подобро управление на подземните води.

Наред със субсидиите за жп транспорта, Полша получава от Брюксел и подкрепя за по-добро здравеопазване и по-голяма свързаност в Полша. В областта на морските превози със съответно 155 млн. и 65 млн. евро ще бъде дотирано повишаването на безопасността на операциите в пристанищата Гданск, Поморие и Гдиня чрез модернизиране на вълноломите, кейовете и хидротехническите инженерни съоръжения. Политиката на сближаване на ЕС ще подпомогне и полския автотранспорт. Проекти, които ще се финансират с европейски пари, са част от Трансевропейската транспортна мрежа и ще повишат пътната безопасност и намалят времето за пътуване, цитира аргументите на ЕК Красимира Илиева.

Голям печеливш от програмата е Румъния, коментира тя. С 1 млрд. евро от Брюксел ще бъде разширен околновръстният път на Букурещ и подкрепено изграждането на 51-километров участък от южната част на новата орбитална магистрала на румънската столица. Други 603 млн. евро са одобрени за подпомагане на защитата и възстановяването на туристическата зона на Черноморското крайбрежие в окръг Констанца. Отделно над 135 млн. евро се отпускат за по-добри системи за питейна вода и отпадъчни води в окръг Тимиш.

Унгария получава от Европа 105,5 млн. евро за подобряване на околновръстния път на Будапеща с реконструкция на пътища, мостове и създаване на нови велосипедни алеи. От проекта се очаква да намали задръстванията, отклони трафика от центъра на града и оптимизира придвижването.

Чехия също има инвестиционна инициатива със зелена светлина от Брюксел. Страната ще получи 75 млн. евро за изграждане в път от Небори до Бистрице, като част от основната връзка между чешката автомагистрала D48 и словашката D3.

Страницата подготви
Ивайло ПАШОВ
По информации на:
<https://ec.europa.eu>

Европейската комисия одобри субсидии за проекти в сферата на здравеопазването, транспорта, научните изследвания, екологията и енергетиката
Източник: assets.bwbx.io



И ВЕТЕРАНИТЕ СА ЦЕНЕН КАПИТАЛ

Летопис на възстановените парни локомотиви в БДЖ



Бързоходният, за своето време, парен локомотив 01.23 на Централна гара София, след завръщането му от едно незабравимо пътуване.

В продължение на 180 години парните локомотиви неуморно кръстосват световните стоманени релсови пътища. Интензивно са използвани във всички страни. У нас те се появяват успоредно със строителството на първата жп линия Русе – Варна и работят непрекъснато до 1980 г., когато са регистрирани и последните бруто-тон километри, превозени с парна тракция. Началото на възстановяването им, като уникален ретро подвижен състав за атракционни, туристически и юбилейни пътувания, организирани с БДЖ, се поставя преди три десетилетия. Всъщност така започва и тяхното възвръщане.

В края на 1988 г., по случай 100-годишния юбилей на жп тракция и депо София, с възстановения за движение парен локомотив 01.23 е пуснат юби-

леен влак от София до Септември и обратно. Интересът към него е много голям. Той е препълнен с пътници – повечето железничари от софийското депо и столичната централна гара се качват в него със семействата си.

Бързоходният, за своето време, парен локомотив - 01.23 е доставен от швейцарската локомотивна фабрика SLM - Winterthur

през 1935 г. Той е тип 1'D1'-h2S, с двучилиндри парна машина система Zwilling, която работи с прегрята пара. Според техническата спецификация, дължината му, заедно с буферите е 22 400 мм. Общата му маса при пълно зареждане с въглища и вода достига 168,8 тона, а адхезионната - 68 тона. Диаметърът на двигателните колооси е 1 650 мм и развива конструктивна скорост 90 км/ч. В продължение на 38 години, до 1973 г., по време на рутинния си „трудоу стаж“ е използван в БДЖ за обслужване на бързи и пътнически влакове. От 1974 до 1978 г. е оставен в резерв и е съхраняван в база Асеново. Там го заварва заповед № 18 от 8 януари 1979 г., с която е обявен за представител на локомотивите от серия 01, и е включен в музейната колекция

на БДЖ. Така през 1988 г. пак се отзовава в локомотивното депо в София, където е възстановен за движение на собствен ход. Първото му официално пътуване, като ретро експонат, става на 24 декември 1988 г., когато отново тръгва на път и обслужва споменатия юбилейен влак. Малко по-късно също редовно започва да участва в други атракционни пътувания и често е ползван като основен персонаж в редица филмови продукции. Това продължава до изтичане на срока за следващата ревизия на парния котел. След като получава „освидетелстване“ за годност на този важен възел, парната машина претърпява повторна обстойна ревизия през 2003 г. и на 6 октомври същата година пак тръгва на път по маршрута София – Карлово – Пловдив. Този път, юбилейът е троен, заради който отново е пусната в експлоатация, заедно с още четири вагон-салона. Поводът е честването на 115 години от учредяването на БДЖ, 50 години от завършването на изграждането на Подбалканската железопътна линия и 70 години от откриването на направление Филипово – Карлово. Техническата готовност на 01.23 и в момента продължава да се поддържа редовно за нуждите на атракционни, туристически и юбилейни пътувания.

Следващият възстановен, но и най-стар парен ветеран е 26.26. Произведен през 1908 г. в Германия, от локомотивната фабрика HENSCHEL u. Sohn – Cassel, той е от типа D-n2vG и е с двучилиндри парна машинна система Compound, която работи с наситена пара. Дължината му заедно с буферите е 16 543 мм, общата маса при пълна натовареност - 89,2 тона, адхезионната - 56,4 тона, диаметърът на двигателните колооси достига 1 250 мм. Конструктивната скорост е 45 км/ч. Предназначен е за обслужване на товарни влакове. Общият му експлоатационен живот продължава над 55 години. В музейната колекция на БДЖ влиза на 8 януари 1979 г. Зачислен е като представител на локомотивната серия 26.

Също е възстановен за движение на собствен ход през 1989 г. и е въведен в експлоатация след официално експериментално пътуване с влак през декември 1989 г. След това всеки сезон локомотив 26.26 участва в програмата за атракционни пътувания, но предимно в софийския регион. И той е използван за персонаж във филмови продукции. През 1993 г., в комбинация с още 4 триосни русенски пътнически вагони (В3 + В3 + А3 + В3), се превръща в главната атракция на гара Белово, когато се отбелязва 120-годишнината от откриването на жп линията Цариград – Белово. Тогава демонстрационно пътува между Белово и Септември. Влакът-антика предизвиква огромен

обществен интерес.

След пауза от около 12 години възстановяването на ретро подвижния състав продължава с локомотив 15.215, който е представител на най-масовия тип, произвеждан в Европа по време на Втората световна война. Същевременно е и сред най-популярната серия локомотиви в цялата история на БДЖ. Произведен е през 1943 г. в Германия от локомотивната фабрика SCHWARTZKOPFF в Берлин. Той е тип 1'E-h2P, снабден е с двучилиндри парна система Zwilling, която работи с прегрята пара. Дължината му, заедно с буферите е 23 055 мм, а когато е напълно натоварен тежи 143,1 тона, като адхезионната маса достига 76 тона. Диаметърът на двигателните колооси е 1 400 мм, проектната скорост - 80 км/ч.

През 2002 г. на локомотив 15.215, който дотогава е бил поддържан в депо в Бойчиновци, е извършено якостно и металографско изследване на котелната стомана, вследствие на което са сменени някои технологични компоненти. Въведен е в експлоатация през август същата година. През юни 2003 г. той е последният, който преминава по жп направление Горна Оряховица – Елена, преди закриването му. После пак продължава да участва редовно в ежегодните атракционни програми на БДЖ, организирани между Левски и Троян, Левски и Свищов, Димитровград и Подкова. Подобно на останалите си събратя често пъти е главен герой на снимачната площадка.

През септември 2007 г., след първия курс, машината е спряна от движение в депо Горна Оряховица, заради разхлабен машинен бандаж, а при дефектоскопирането на колосите е открита пукнатина във оста на втората машинна колоос. През ноември 2008 г. е изпратен в Локомотивно депо Мездра, за съхранение, а след няколко години престой там, през януари 2014 г., локомотив 15.215 е позициониран в двора на русенския Музей на транспорта, където и до днес продължава да радва посетителите с уникалната си визия.

(Следва)

Димитър Деянов

ОБЯВИ

ЦЕНТЪРЪТ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНО ОБУЧЕНИЕ (ЦПО) КЪМ „ХОЛДИНГ БДЖ“ ЕАД ОРГАНИЗИРА КУРСОВЕ ЗА ПРОФЕСИОНАЛНО ОБУЧЕНИЕ:

„ЛОКОМОТИВЕН МАШИНИСТ НА ПАРНИ ЛОКОМОТИВИ“

Напомняме, че вторият курс започва на 7 май и ще се проведе в гр. Горна Оряховица.

Входящото минимално образователно и квалификационно равнище на кандидатите за обучение е завършено средно образование и придобита правоспособност „Локомотивен машинист“ с професионална квалификация „Локомотивен машинист на дизелови локомотиви“ и/или „Локомотивен машинист на електрически локомотиви“.

Курсът е значим, поради уникалността и атрактивността на парните локомотиви. Подобно обучение, в две издания (първото вече стартира на 8 април), се организира за първи път през последните 10 години.

За повече информация: тел. 0884605498 – инж. Б. Алексиева – главен експерт, обучение и квалификация в ЦПО към „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

„ПОМОЩНИК ЛОКОМОТИВЕН МАШИНИСТ НА ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ЛОКОМОТИВИ С ПРАВО ДА ИЗВЪРШВА ПРОБА НА АВТОМАТИЧНИ ВЛАКОВИ СПИРАЧКИ“ С ПРИДОБИВАНЕ НА ПРАВОСПОСОБНОСТ „ПОМОЩНИК ЛОКОМОТИВЕН МАШИНИСТ“

Курсът се организира от 22 април 2019 г. в учебната база на ЦПО в гр. София, бул. „Княгиня Мария Луиза“ № 120 А.

Входящото минимално образователно равнище на кандидатите за обучение също е завършено средно образование.

При успешно завършване на обучението и положени изпити, се придобива професионална квалификация „Помощник локомотивен машинист на електрически локомотиви с право да извършва проба на АВС“ и правоспособност „Помощник локомотивен машинист“.

Повече информация за тези курсове може да получите на тел. 0884605498 – инж. Б. Алексиева – главен експерт, обучение и квалификация в ЦПО към „Холдинг БДЖ“ ЕАД.

„НАЧАЛНИК ВЛАК ТОВАРНО ДВИЖЕНИЕ С ПРАВО ДА ИЗВЪРШВА ПРОБА НА АВТОМАТИЧНИ ВЛАКОВИ СПИРАЧКИ“ С ПРИДОБИВАНЕ НА ПРАВОСПОСОБНОСТ „НАЧАЛНИК ВЛАК“

Този курс също ще стартира през месец април 2019 г., но в гр. Горна Оряховица. Входящото минимално образователно равнище на кандидатите и за него е завършено средно образование.

При успешно приключване на курса и полагане на изпитите се придобива професионална квалификация „Началник влак товарно движение с право да извършва проба на автоматични влакови спирачки“ и правоспособност „Началник влак“.

Повече информация можете да получите на тел. 0888444289 – инж. Н. Николов – главен експерт, обучение и квалификация в ЦПО към „Холдинг БДЖ“ ЕАД.



Най-старият ветеран 26.26 на гара Белово.



Локомотив 15.215, най-масовият модел в историята на БДЖ, преди отпътуване от гара Яна.

Инж. Красимир Папукчийски, генерален директор на НК „Железопътна инфраструктура“

ГОЛЯМАТА НИ ЦЕЛ Е ПРЕДЛАГАНАТА УСЛУГА ДА УДОВЛЕТВОРИ И КЛИЕНТИТЕ НА НКЖИ, И НА БДЖ.

- Г-н Папукчийски, вторият програмен период на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ е към финала си. Наскоро министър Росен Желязков определи 2019 г. като изключително важна за инфраструктурните проекти. Има ли риск от забавяне и кои са основните причини?

- Съгласен съм със становището на министър Желязков. Имаше забавяне на отделни проекти в този програмен период. Няколкократно сме сигнализирали, че съдебните процедури, които вървят през КЗК и непрекъснатите обжалвания водят до забавяне на строителните процеси. Направихме всичко по нашите сили, дори иницирахме промяна в Закона за обществените поръчки, която даде известен положителен тласък в изпълнение на процедурите, но не мога да кажа, че всички проблеми са решени.

- Какво очаквате от тази година?

- Да се сключат договори за строителство на инфраструктурата в отсечките между Елин Пелин и Костенец, Костенец - Септември и София – Волюяк, както и изграждане на сигнализация в последния участък. До края на годината сигнализацията трябва да бъде готова и между Пловдив и Бургас. Голяма част от отчуждителните процедури вече са завършени, а за софийската централна гара получихме и разрешително за строителство на коловозното развитие. Надяваме се след сключването на договора веднага да започнат строителните работи. Ще се опитаме да убедим нашите партньори да променят нагласата си и да съкратят сроковете за строително-монтажните дейности.

Важна стъпка е и строителният договор за отсечката Оризово – Михайлово, знаете, че вече приключихме работата между Скуtare и Оризово. За рехабилитация е предвидена и гара Зимница. Трябва да подчертая, че това са последните участъци от направление Пловдив – Бургас. Остава само да стартираме линията Ямбол – Завой - Зимница, където трасето ще бъде променено и ще се изградят нови съоръжения по поречието на река Тунджа. Другият важен обект е жп възел Пловдив. В рамките на този месец ще започне строителството между Пловдив, Скуtare и Куманово. В края на април и началото на май ще бъде обявена процедурата за новата жп инфраструктура на гара Пловдив и пробивът на тунела при нея.

- До края на 2019 г. ще има ли завършени други нови отсечки, по които влаковете могат да се движат със 160 км/ч.?

- Напълно трябва да е готова Скуtare – Оризово. Там в момента физическото изпълнение е около 98 процента. Сигнализацията, пероните и някои други елементи ще се завършат през юни. Проектите, финансирани със средства от оперативната програма, няма как да бъдат изцяло финализирани до края на годината. С европейски средства започваме сериозна реконструкция на гарите в Карнобат, Нова Загора, Стара Загора, Искър, Казичене, Подуяне. Това

означава конструктивно укрепване на сградите, повишаване на енергийната ефективност, архитектурно обновяване, подмяна на всички инсталации, вертикална планировка и озеленяване, осигуряване на достъпна среда за лица в неравностойно положение. През 2019 г., с финансиране от Републиканския бюджет, са предвидени да стартират ремонтни работи на приемните здания в Ямбол, Айтос, Стамболийски, Шумен, Червен бряг, Търговище. Очаква се дейностите там да приключат през 2020 г. Освен реновиране на железопътни гари, с финансиране от Републиканския бюджет за 2019 г., е планирано да бъде изградена нова спирка - Товарна гара Русе, възстановяване на четното помещение на гара Хитрино, изготвяне на проект и изграждане на пешеходна пасарелка в района на жп гара Каспичан. Със собствени средства на НКЖИ, са планирани ремонтни работи по приемните здания на железопътните гари Мездра юг, Световрачене, Перник, Пейо Яворов, Криводол, Реброво, Момчилград, Казанлък, Белица, Моруница, Иваново, Борово, Петко Каравелово, както и технически сгради по железопътната инфраструктура. Целта е сериозно подобряване състоянието на гарите, така че предлаганата услуга да удовлетвори клиентите на НКЖИ и на БДЖ.

Изключително важно за нас като инфраструктурен оператор е изграждането на модерна телекомуникационна и контактна мрежа, както и модернизацията на осигурителната техника. Много важен приоритет е диспечерското управление да обхване цялата жп мрежа. Тази година стартираме процедури за създаване на диспечерско управление между София и Карлово. Идеята ни е след това да го продължим до Пловдив, а после да обвържем и отсечката Карлово – Зимница. Така ще затворим кръга в Южна България. С национално финансиране изграждаме и оптична мрежа. До края на годината завършваме оптиката между София и гръцката граница. Паралелно откриваме процедура за избор на изпълнител за строителството ѝ в посока София – Червен бряг, с което ще постигнем стопроцентно покритие на цялата жп инфраструктура.

В участъка между Русе и Каспичан ще бъдат подновени две междугария, като идеята е до 2023 година тази основна жп артерия в Северна България да е напълно обновена, с внедрени десет нови гарови централизации.

- В по-далечна перспектива, с опция 2030 г., накъде ще бъде насочено вниманието ви?

- В момента сме в процедура за избор на изпълнител за проектиране на направление Радомир – Гюешево - македонска граница. Работим и по изготвяне на такава документация за изпълнител в посока София – Видин. В проектирането е предвидено да се включат жп възлите Русе, Горна Оряховица и Варна. Искам да подчертая, че Варна също влиза в разширяването на TEN-T мрежата, защото попада в сферата на бъдещото проектиране между

България и Гърция по направление Варна – Бургас – Александруполис. Сериозно внимание ще обърнем на строителството между Карнобат и Варна, както и доизграждането на тунела при Лозарево. Ще продължаваме усилено да работим и по жп мрежата, която не попада в обсега на TEN-T. Това е жп линията София – Мездра в дефилето, 83-та линия между Нова Загора и Симеоновград, както и модернизацията на осигурителната техника там.

- Какво означават тези обновени линии като обеми, например в километри и до колко те ще могат да отговорят на нуждите на новия подвижен състав на БДЖ?

- Поставили сме си за цел всяка година да правим около 50 километра безнаставов път и модернизация на около 40 – 50 километра железопътна инфраструктура, като ползваме средства от Републиканския бюджет. С европейски пари ще бъдат готови 400 – 420 километра жп линии. Очакваме през следващите пет – шест години националната жп мрежа да има съвсем друг вид, както по отношение на железния път, така и по отношение на облика и ергономичността на приемните здания в гарите. Желанието ни е заедно с колегите от БДЖ, с новозакупените влакове, съвместно да предложим на пътниците и на цялата българска общественост коренно различна, много по-добра услуга от досегашната. Включили сме личен ресурс, за да модернизираме шест гари с по-стара оптична техника. Не случайно станахме членове на Камарата на строителите. Така ще може сами да изпълняваме голяма част от строително-монтажните работи. Включваме в информационната система и по-малките гари и спирки, което допълнително ще подобри об-

служването.

- Как ще успеете да опазите всичко това?

- Това е голям проблем. Предвиждаме в София, Пловдив и Горна Оряховица изграждането на три центъра за видеонаблюдение. Убедили сме се, че сами не може да се борим с вандализма. Особено на спирките и в част от гарите, които вече не са с такъв статут и където няма персонал нито от НКЖИ, нито от БДЖ. Не винаги успяваме да съхраним този дълготраен актив, който се намира в междугарията. Затова се обръщам и към кметовете и към обществеността по места да проявяват по-голяма активност. Пример за добра и синхронизирана съвместна работа за нас са кметствата в Генерал Тошево, в Своге, Белово. Там местната управа поема инициативата и заедно търсим и намираме полезен за всички вариант за съхраняването и поддържането на сградите. Затова апелирам и към останалите кметове за по-голяма гъвкавост и диалогичност.

Нашата основна задача е предоставяне на безопасна жп инфраструктура. Доста полезен ход се оказа възстановяването на периодичните годишни проверки на директорските екипи по жп мрежата. Това ни дава възможност на място да вземаме спешни, навременни и адекватни мерки, когато е необходимо, а и да подредим правилно приоритети и средства в годините напред. С подготовката и приемането на петгодишната стратегия за развитието на компанията обхващаме всички дейности в областта на контактната мрежа, железния път, осигурителната техника, изграждането на новото диспечерско управление по гарите.

Интервюто проведе:
Мая Димитрова





КАКВО ПРЕДСТАВЛЯВА БОУЕН ЛЕЧЕНИЕТО?



Това, което осъзнават все повече хора през последните години, че така наречената алтернативната медицина далеч не е алтернативна, а е дълбоко залегнала в традициите и знанието на много народи. Тя е особено подходяща за малки деца, защото рядко използва лекарства и средствата, с които работи са природни. Боуен терапията е един от тези начини на лечение, които помагат за разрешаването на голям диапазон от здравословни проблеми. Тя се използва при бебета и бременни заради немедикаментозните си прийоми и става все по-популярна заради добрите резултати, които постига.

Лечението Боуен включва само много леки движения, приложени на точно определени точки върху тялото със значителни паузи или почивки между всяка от сериите от движения. Това, което може да остане незабелязано от незапознатия страничен наблюдател, обаче, е изключително силният и релаксиращ ефект,

който процедурата Боуен осъществява върху цялото тяло.

След първите си срещи с лечението, хората често остават учудени как може толкова нежни движения да имат такъв мощен ефект – и не само върху тяхната поза и структурни проблеми (напр. болки в гърба, замръзнало рамо и др.), но и върху подобряването на състоянието им.

Докосванията в терапията Боуен са много нежни и варират по сила в зависимост от индивидуалната чувствителност на всеки клиент. Терапевтът придвижва пръстите си над мускули, връзки, сухожилия, фасция и стави (а понякога и директно над нерви), за да предизвика лечебен отговор в тялото.

Нищо не се натрапва отвън – намерението (целта) на терапията е да насочи тялото към реакция, стимулирайки внимателно собствените му вътрешни способности да се лекува.

Процедурата Боуен е много

релаксираща. Провежда се главно докато човек лежи. Някои от процедурите могат да се проведат и докато човек седи на стол или стои прав. Най-важното нещо за ефективността на лечението е човек да се чувства удобно.

Уникална черта на техниката боуен са честите паузи между отделните серии от движения. Те се правят, за да се даде време на тялото да реагира и да интегрира въздействието. По време на тези паузи, терапевтът обикновено напуска стаята. Това позволява на човек да се отпусне без да чувства, че трябва да поддържа разговор, или че е наблюдаван.

Техниката Боуен /Боуен терапия/ се препоръчва за всички възрасти, от новородени до дълбока старост, с остри или хронични проблеми. С огромен успех тя се прилага при атлети, бременни жени и хора със специфични нужди. Резултатите са впечатляващи и при бебета и при животни, така, че плацебо ефект е невъзможен. ■

Внимание! Пролетни алергии

Пролетта е най-дългоочакваният сезон: за някои обаче пролетта е сезонът, през който цъфтящите дървета и треви са дразнител и причина за редица здравословни проблеми. Неприятните усещания започват от ранна пролет, месеците март и април, и могат да продължат цяло лято и понякога дори до късна есен.

През този период болните чувстват дискомфорт, променя се и животът им: много често кихат на пристъпи, проявява се обилна секреция в носа, придружена и от сълзотечение. Децата често трият с юмручета нослето и очичките си. Следващата фаза е запушване на носа, не могат да спят нощно време. Най-страшното при сennата хрема е, че в периода на поленовия сезон тя може да прерасне в нещо много по-тежко: бронхиална астма, тежки астматични пристъпи и алергичен синусит. В слънчево време действието на полените се засилва, а когато вали дъжд, той отмива полените и болните се чувстват значително по-добре.

Често тези заболявания се бъркат и се смята, че става дума за простудни и вирусни заболявания заради факта, че са съпроводени от обилно кихане и секреция. Алергичната хрема

обаче е водниста. Ако тя се повтаря горе-долу по едно и също време всяка година, тогава може да се смята, че става дума за алергия или за сензабилизация към полените.

Как да си помогнем

- Планирай семейната отпускане извън периодите на голяма концентрация на полени във въздуха. Имай предвид, че в планините житните култури цъфтят месец по-късно.

- Прекарвай семейната ваканция през лятото край морето, където концентрацията на полени е по-малка.

- Дръж прозорците в спалните помещения непрекъснато затворени и проветрявай само в дъждовно време или в периода, когато наситеността на полени във въздуха е по-слаба – рано сутрин или вечер. Затваряй прозорците на колите.

- Не простирай прането да съхне навън.

- Махни всички вази и саксии с цветя от спалнята.

- Редовно забърсвай с влажна кърпа гладките повърхности в жилището, а килимите чисти с прахосмукачка.

- Не пуши! Тютюневият дим дразни лигавицата на носа и въздейства зле не само на теб, а и на околните. ■



КЕЙЛ - НОВИЯТ ЦАР НА ЛИСТНИТЕ ЗЕЛЕНЧУЦИ



Специалистите по хранене недвусмислено удостояват кейла с титлата „суперхрана“. А това определение говори за разнообразния състав на хранителните активни вещества в него. Той е на път да детронира спанака и да заеме почетното звание „цар на зеленолистните“.

За повечето хора у нас все още той е познат като листно или къдраво зеле, близък родственик на дивото зеле. Принадлежи на групата Brassica oleracea Aserphala и има зелени, плътни, къдрави листа.

Счита се, че името идва от немското Kohl – събирателно

наименование за всякакви видове зеле. Оттам названието преминава и в много езици на съседни народи, също известни с не твърде богатото си откъм витамини заради суровата зима меню – така е с датското и шведското название kål или шотландското cail.

Този зеленчук е бил добре познат на хората още в средните векове. Дори по-рано – смята се, че в Древна Гърция и Рим бил неотменима част от менюто. Английските заселници донесли кейла в САЩ през XVII век. Според други автори той завършил триумфалния си път, като достигнал през Русия до Канада. Така или иначе, именно в САЩ го култивират в днешните му разнообразни цветове – с листа от светло- през тъмнозелени до виолетово-кафяви.

Къдравото зеле в продължение на векове било основна култура в Шотландия заради издръжливостта си. Почти всяка къща имала до себе си градина с кейл, която давала на семейството прясна храна през дългата зима и осигурявала допълнител-

на защита от природните стихии.

Кейлът е истинска звезда в северните географски ширини, тъй като съдържа огромно количество полезни елементи, пазещи здравето и даващи издръжливост в суровия климат – витамини А, В1, В2, В3, В9, С, Е и К, минералите магнезий, мед, калций, желязо, фосфор и калий. В него има и фибри, протеини, омега-3 мастни киселини. Кейлът ви зарежда още с бета-каротин и фолиева киселина.

Това, което прави кейла безценен, са неговите антиоксидантни и противовъзпалителни свойства. Той е признат от науката и като храна с огромен потенциал в битката с онкологичните заболявания. Богат е на противоракови хранителни вещества, наречени глюкозинолати - органични компоненти, съдържащи сяра и азот, които стимулират антиоксидантния баланс на тялото. Антиоксидантните му свойства се дължат главно на високата концентрация на флавоноиди и каротеноиди. Но не само: кейлът съдържа внушителния списък от поне 45 антиоксиданта. ■

Салата от кейл и авокадо

Необходими продукти:

4-5 стръка кейл
1 шепа чери домати
1 авокадо
зърната от 1/2 нар

За соса:

сока на 1 лимон
2 с.л. кисело мляко
сол

Начин на приготвяне:

Измийте зеленчуците. Махнете стъблата, нарежете листата на ленти и ги сложете в купа.

Обелете авокадото и го нарежете на кубчета. Сложете го в купата заедно с домати и зърната от нар.

За салатния сос смесете всички съставки добре, излейте ги върху салатата и разбъркайте.





7 ХОБИТА, КОИТО ПРАВЯТ ЧОВЕКА ПО-УМЕН

Свирене на музикален инструмент

То помага на творчеството, аналитичните умения, езика, математическите способности, моторно-двигателния апарат и други. Свиренето на инструмент и създаването на музика засилва corpus callosum, който свързва двете полукълба на мозъка чрез създаването на нови неврологични връзки. Подобреният corpus callosum помага в изпълнителните умения, на паметта, на способността да разрешаваме проблеми и на цялостните мозъчни функции.

Четене на различни видове четива

Четене на всичко. Без значение дали то е „Хари Потър“, „Игра на тронове“ или вестник. Четенето ни кара да се чувстваме по-добре като себе си. То повишава три типа интелигентност - кристализираната, флуидната и емоционалната. Подобрява

способността да решаваме задачи, да разрешаваме проблеми. Като съчетаваме различни парченца знание заедно, по-добре се ориентираме в ежедневието, можем да прозираме повтарящите се модели наоколо, да разбираме процесите, които се случват, и точно да интерпретираме и отговаряме на чувствата на другите. По отношение на работата, това се превежда като да накараш събитията да се случват и да правиш по-добри мениджърски решения.

Редовни физически упражнения

Упражняването на тялото по-често от веднъж седмично изпълва клетките с BDNF - протеин, полезен за паметта, за уменията да се учим, да се фокусираме, концентрацията и способността да разбираме. Всички те често са обобщавани с названието „ментална активност“.

Научаване на нов език

Забравете за решаването на кръстословици и загадки, за да подобрите паметта си. Вместо това, научете чужд език. Изследване показва, че хората, които са билингвистични, или знаят повече от два езика, се справят по-добре в решаването на загадки от останалите, които говорят само един език. Успешното научаване на нови езици дава възможност на мозъка да работи по-добре при изпълнението на всякакви поставени задания. Включително, традиционните умения като планирането и решаването на проблеми.

Изпитване на кумулативното умение за учене

Какво е то? Става дума за учение чрез повтаряне на информацията - може да бъде на глас или наум. Много интелигентни ученици в гимназията се провалят на финални изпити, защото в предишните седмици изглежда са разбрали много добре темите, но в деня на големия тест, забравят нещата. Хората сме склонни много бързо да забравяме (за щастие) и това се отразява, ако не сме повторили многократно знанията, които искаме да запаметим. Една от причините ученето на нов език да ни прави по-умни е, че то изисква кумулативно учене. Трябва да повтаряме едно и също отново и отново. Граматиката, новите думи - те са повтарящи се модели, които заучаваме. Можем да ставаме все по-интелигентни, дори да сме минали времето на гимназиалните години и отдавна да сме на работа. Можем да го правим, като си записваме интересни мисли от книги,

Източник: www.sopm.gg

които сме прочели и ги повтаряме, както и като заучаваме наблюдения и важни фрази за преговори. Интегрирайте този вид учене в програмата си за самоподобряване.

Тренировки на мозъка

Судоку, пъзели, гатанки, игри на маса, видеоигри, игри на карти - всички тези и подобните им активности са полезни, те увеличават невропластичността. Провокират голям набор от промени в невронните пътища и синапси, което в общи линии е способността на мозъка да се саморазпознава. Когато невронните клетки отговарят по нови начини, това увеличава пластичността на мозъка, което ни дава възможност да виждаме нещата от повече различни гледни точки и да разбираме първопричините и ефектите от поведението и емоциите. Пред нас възникват нови модели и когнитивните ни способности се подобряват.

Медитация

През 1992 г. Далай Лама кани ученият Ричард Дейвидсън да изследва неговите мозъчни вълни по време на медитация, за да разбере дали би могъл да създаде

специфични мозъчни вълни по команда. Накрая се оказва, че когато Далай Лама и други монаси им се казва да медитират и да се фокусират върху състраданието, техните мозъчни вълни показват, че тези хора се намират в дълбоко съчувствено състояние на ума. Пълните резултати от изследването са публикувани в Proceedings of the National Academy of Sciences през 2004 г. и след това в „Уолстрийт джърнъл“, където се сдобиват с огромна популярност. Медитирането става интересно на амбициозните личности, защото експериментът подсказва, че можем да контролираме мозъчните си вълни и каквото искаме да чувстваме, когато имаме желание. Това означава, че можем да получим усещането, че сме по-властни и силни точно преди преговори или по-уверени докато искаме повишение и по-убедителни при продажби. Идеята е, че мозъкът може да се развива още повече и го кара да го прави с цел. Различни активности стимулират различни области от мозъка и можем да работим за това да ставаме непобедими в силите си, както и да подобряваме слабите си места. ■

Източник: www.1life.co.uk

10 ФАКТА ЗА МЕДИТАЦИЯТА

За медитацията са написани много книги и са правени огромно количество изследвания. Медитацията, както и ползите от нея, продължават да печелят популярност. В САЩ, с медитация се занимават около 10 процента от населението, което е около 20 млн. души. В световен мащаб броят на хората, които практикуват медитация, постоянно расте.

1. В едно начално училище в град Лесли, децата са ангажирани с медитация няколко пъти на ден. Изненадващо, тези деца са станали по-балансиран и спокойни, а в ученето са започнали да придобиват по-добри резултати от останалите.

2. Известният актьор Ричард Гиър започва да се занимава с медитация и става будист, когато е на 24 години.

3. Биологичната възраст на хората, които редовно практикуват медитация, е по-ниска от действителната с около десет години.

4. Медитацията има положителен ефект върху основните показатели на

стареене на човешкото тяло като слуха, зрението, кръвното налягане, както и на цялото тяло.

5. Хората, занимаващи се с медитация, много по-лесно преборват болестите и почти не страдат от стрес.

6. Страдащите от безсъние хора, успяват да си възвърнат нормалния сън с помощта на медитация.

7. За много хора, медитацията подобрява поносимостта на болка и увеличава прага на поносимостта ѝ.

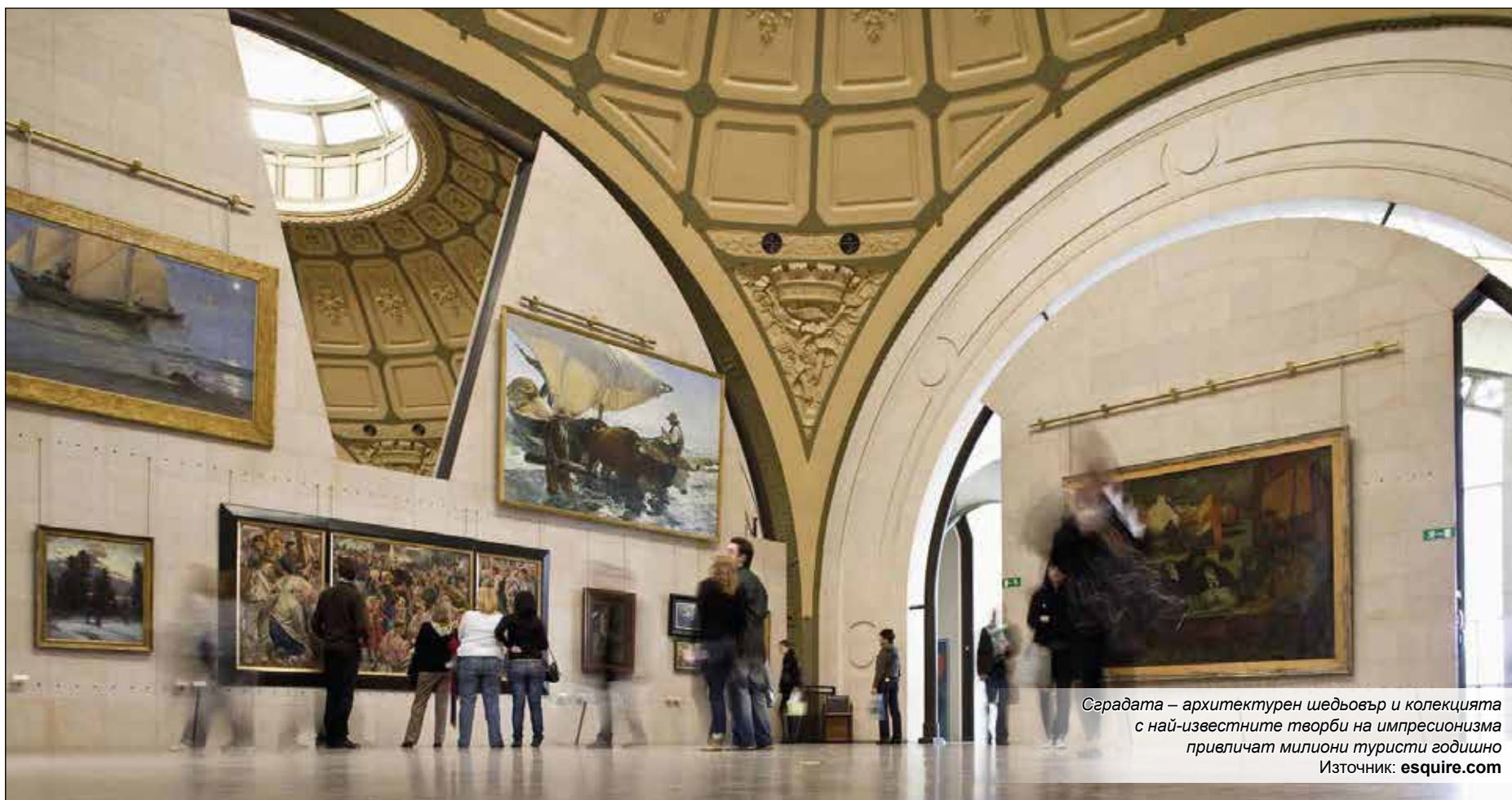
8. Интересен факт е, че добре обучени хора много трудно се изваждат от състоянието на медитативна концентрация.

9. Вече много летища по света са оборудвани със специални стаи за медитация и съзерцание.

10. Хората, които практикуват медитация, имат по-високо ниво на толерантност. Те са по-оптимистично настроени, не влизат в конфликти и имат по-високо ниво на енергия.

Източник: www.phillyinlove.com

ОРСЕ: ОТ ГАРАТА ДО „СЪКРОВИЩНИЦАТА НА ИМПРЕСИОНИЗМА“



Сградата – архитектурен шедевър и колекцията с най-известните творби на импресионизма привличат милиони туристи годишно
Източник: esquire.com

Или как един парижки железопътен терминал се нареди сред най-посещаваните музеи на изкуството в света

(Продължение от бр. 12)

Откриването на жп гарата (14 юли 1900 г.) съвпада с откриването на Световното (търговско) изложение в Париж. За да се подчертае как иновациите променят света във великолепно и модерно здание за гостите на международния форум е организирано ретроспективно представяне на френското изкуство на XIX век. Тази дебютна арт изява сякаш предначертава бъдещото превръщане на терминала в главна съкровищница на творбите на импресионизма.

Почти 40 години гара Орсе е крайна точка на железопът-

ните линии, обслужващи Юго-източна Франция. През 1939 г. пероните ѝ се оказват твърде къси за новите удължени влакови композиции, наложили се на железопътните магистрали. Поради тази причина започва да се използва само за връзка с предградията на Париж. През Втората световна война част от нея е превърната в пощенски център. Дълъг период от време във военните и следвоенни години изпълнява роля и на център за приемане на освободени военнопленници. Постепенно спира да изпълнява ролята на жп терминал. Доста по-

продължително функционира луксозния гаров хотел – до 1 януари 1973 г., когато и той затваря врати.

През 1977 г. френското правителство решава да превърне недооцененото пространство в музей. Запазени са характерният стъклен покрив на сградата, сводестата зала и монументалните часовници, както и цялостното излъчване на гаровия комплекс. На 1 декември 1986 г. зданието възкръсва за нов живот като Музей Орсе. Открива го тогавашният президент на Франция Франсоа Митеран.

При реконструкцията е изградена и подземна Гара на Музея на Орсе (Gare du Musée d'Orsay). Тя става част от крайградската железопътна мрежа RER, която обслужва Парижкия регион. И на практика е един вид наследник на първия терминал.

Оригиналната архитектура на някогашната гара е адаптирана към новата функция на постройката. Така в музея Орсе са оформени 3 основни етажа. На първия се намират изложбените салони, разположени от двете страни на голямата зала. Вторият етаж

е съставен от тераси, които гледат към голямата зала и водят към изложбените пространства. Третият етаж е разположен над преддверието по дължина на старите перони и във високата част на бившия хотел. Съхранени са и часовниците на фасадата на гарата, които гледат към бреговете на Сена.

От дебюта си музеят е събрал голяма колекция от произведения на изкуството, която обхваща живопис, скулптура, фотография и декоративно изкуство. Експозицията в музея е подредена в хронологичен ред, като изложбеното пространство е разпределено между нивата на сградата.

Изкуството от периода 1848 г. и началото на 1870-те години можете да разгледате в галериите на приземния етаж. Вторият етаж представя творби от края на XIX век. В това число декоративни предмети в стил арт нуво, картини и пастели от Централна и Северна Европа, Англия и САЩ, декорация на

обществени сгради, произведения на представители на натурализма и символизма. Акцент в експозицията са творби на австрийския художник Густав Климт и норвежкия художник Едвард Мунк.

На третия етаж са изложени художествени работи от периода на импресионизма, неоимпресионизма и художниците от Понт Авен. Сред тях се открояват тези на пост-импресионистите: Пол Гоген, Винсент Ван Гог, Анри де Тулуз-Лотрек и Пол Сеурат. Този етаж разполага и с тераса, на която можете да видите скулптори от Огюст Роден.

Това е причина музеят – бивша гара да бъде наричан „съкровищницата на импресионизма“. Ала освен известните шедеври, които е приютил, той сам по себе си е такъв. Заради уникалните си архитектурни особености е смятан за първото произведение на изкуството в цялата колекция.

Ивайло ПАШОВ



Музеят Орсе е на 17-то място по посещения в света - с около 3,5 млн. гости годишно
Източник: s1.kkday.com



След реконструкцията под музей Орсе е изградена подземна гара, която е част от крайградската жп мрежа на Париж
Източник: sennse.fr

Цени за реклама

За контакти:
Мая Димитрова
0889 41 30 03
maya02@abv.bg
bdz@bdz.bg

При директна заявка от клиента

До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,50 лв. за кв. см.
Вътрешна страница – 0,50 лв. на кв. см.
Последна страница – 1,00 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника – по договаряне
Първа страница – 1,80 лв. за кв. см.
Вътрешна страница – 1 лв. на кв. см.
Последна страница – 1,50 лв. на кв. см.
За цяла страница – по договаряне