

Изгодно

**ПО 25 ЕВРО ЗА
ЕКСПРЕСИТЕ TGV** на стр. 2



Пазари

**ВТОРИЯТ ЖИВОТ
НА LOCOMORE** на стр. 3



BDZ CARGO
„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

**ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН
ПАРТНЬОР**

www.bdz.bg

гр. София 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3, тел.: +359 2 987 40 30, факс: +359 2 987 79 81, e-mail: bdzcargo@bdz.bg

ПЪРВИЯТ ЗВЪНЕЦ УДАРИ И ВЪВ ВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“



Със символичния тържествен звън на училищен звънец, ректорът на ВТУ „Тодор Каблешков“ проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова, откри на 18 септември академичната 2017/2018 г. Тържествената церемония, прескочила тривиалността, със сигурност ще остави траен спомен не само у първокурсниците, но и у многобройните гости, част от които бивши възпитаници на ВТУ. Сред официалните лица бяха зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев, зам.-министърът на отбраната Атанас Запрянов, посланикът на Азербайджан у нас Наргиз Гурбанова, доц. д-р Николай Цонков – депутат от Комисията по образование към 44-тото Народно събрание, Антон Ластарджиев – постоянен секретар на отбраната, Трайко Стойков – началник отдел „Образование и квалификация“ в дирекция Управление на човешките ресурси в Министерство на отбраната, проф. д-р инж. Любен Тотев – председател на Съвета на ректорите и ректор на Минно геоложкия университет „Св. Иван Рилски“, проф. д-р инж. Георги Михов – ректор на Техническия университет – София, генерал майор Груди Ангелов – началник на Военна академия „Г. Раковски“, проф. д-р инж. Стоян Братоев – изпълнителен директор на „Метрополитен“ и Доктор хонорис кауза на ВТУ „Тодор Каблешков“, Ангел Забуртов – генерален директор на ДП „Пристанищна инфраструктура“, инж. Бисер Минчев – главен ревизор по безопасността в НКЖИ, Валери Василев – генерален директор на ДП ТСВ, Мая Вапцарова, кап. I ранг о.з. Румен Тотев – секретар на съюза на офицерите и сержантите от запаса, колеги и курсанти от ВВУ „Никола Вапцаров“.

В препълнената зала „Юбилейна“ тържеството беше предшествано, както обикновено от посрещането на знамето на университета и изслушването на химните на Република България и на студентската общност от цял свят. На първите три реда се открояваха белите моряшки униформи на курсантите от Висшето воен-

номорско училище „Н. Й. Вапцаров“. Партньорството между двете учебни заведения вече няколко години е изключително успешно и ползотворно. Връзките между академичната общност непрекъснато се разширяват, изразявайки се в осъществяването на разнообразни съвместни изяви и различни международни инициативи.

Едно от най-пресните доказателства на това сътрудничество беше, когато през август проф. Тодорова даде името Тодор Каблешков на учебно-изследователски моторен катер и стана негова кръстница на морска гара Варна.

Сега в тържествената церемония участваше и флотилен адмирал

проф. Боян Медникаров, началник на Висшето военноморско училище. Малко преди това в Тържествената зала на училището се проведе академичен съвет, който му присъди званието „Доктор хонорис кауза“ на ВТУ за изключителни заслуги за развитието на висшето транспортно образование и за принос за разширяване и утвърждаване на сътрудничеството между двата университета. Даниела Тодорова връчи на новоизбрания Доктор хонорис кауза почетен диплом и плакет, пожелавайки на колегата си здраве, стремеж към нови хоризонти и още много успехи в областта на висшето транспортно образование, както и творчески и професионални постижения.

„Вече 95 години Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ създава висококвалифицирани транспортни специалисти“ - бе обобщената оценка на зам.-министър Занчев за качеството и нивото на професионалното обучение, което младите хора получават след завършване на ВТУ. В приветствените си думи, с които той се обърна към тях подчерта, че се надява, както новите студенти, така и всички останали, които следват за степен бакалавър и магистър, да се възползват по най-добрия начин от прекрасните условия за обучение, които висшето учебно заведение им предоставя. Той не пропусна да насочи вниманието на присъстващите младежи и към многото стипендиантски програми, предлагани в системата на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията. По думите му те създават всички предпоставки, за да бъдат пълноценно подготвени за добра професионална

На стр. 5

За пръв път

В КИТАЙ ЩЕ СТРОЯТ ЖП ЛИНИЯ С ЧАСТЕН КАПИТАЛ



В китайския мегаполис Хан-джоу бе сключено първото в историята на страната инвестиционно споразумение за строителство на жп линия чрез държавно-частно партньорство. То е на стойност 40,9 млрд. юана (6,9 млрд. долара) и предвижда с парите да се финансира изграждането на високоскоростно железопътно трасе между градовете Хан-джоу — Шаосин — Тайчжоу.

Предвидено е железният път да е дълъг 269 км с 9 жп гари, а влаковете ще се движат със скорост до 350 км/ч. Прогнозната му цена е стойността, залегнала в

инвестиционния договор. Очаква се да бъде построен за срок от 4 години, като началото на строителните дейности е планирано за края на 2017 г.

Отговорно за изграждането и бъдещата експлоатация на трасето ще е частно дружество, което скоро ще бъде учредено. Контролният пакет от неговите акции (51 процента) ще държи консорциум от 8 частни компании, оглавявани от инвестиционната група Fosun Group. Останалите акционери дялове ще притежават три държавни компании. Това са жп монополиста China Railway, кон-

церна Zhejiang Communications Investment Group и властите на провинция Джъдзян, на чиято територия ще е линията.

Проект ще се реализира по схемата BOOT: строителство — притежание — експлоатация — предаване на държавата. Акционерите ще управляват новата жп линия в продължение на 30 години, като превозите по нея ще се осъществяват от китайската държавна железница (CRC). След това тя ще бъде предадена безвъзмездно на китайската държава.

Привличането на частен капитал в развитието на жп мрежата на Китай е политика за намаляване на дълговете, натрупани от CRC през годините от създаването на най-голямата в света високоскоростна жп мрежа. Освен описаното жп трасе Държавната комисия по развитие и реформи (NDRC) на Поднебесната империя е одобрила привличането на частни инвестиции в още 7 жп проекта.

До 2020 г. Пекин планира в общата дължина на китайската жп мрежа да достигне 150 000 км. От тях дължината на високоскоростните жп трасета следва да е 30 000 км.

Изгодно

ПО 25 ЕВРО ЗА ЕКСПРЕСИТЕ TGV

Само за няколко дни държавната железопътна компания на Франция (SNCF) разпродаде над 120 000 промоционални билета за скоростните си влакове TGV. Те се предлагат на цена от 25 евро и важаха не само за вътрешните, но и за редица международни направления. В акцията бяха включени превозни документи за експресите, отпътуващи от Париж и френските провинции до Италия, Испания, Швейцария, Германия, Белгия и Люксембург.

Изкупените евтини билети гарантират запазени места в голям брой жп курсове на TGV



до 9 декември т.г. Те дават възможност за приятни есенни пътешествия из Европа с минимални транспортни разходи.

Резултат

НАД 17000 ТОВАРНИ СЪСТАВА СА МИНАЛИ ПРЕЗ ТУНЕЛА ГОТАРД (БАЗОВ)



Над 17 000 товарни композиции са преминали през жп тунела Готард (Базов) от момента на официалното му откриване на 1 юни 2016 г. досега. Пускането в експлоатация на най-дългото

железопътно тунелно съоръжение в света стимулира трансфера на товари по жп коридора Ротердам — Генуа. Очаква се пълния му потенциал да се разгърне до 2020 г.

В момента през тунела преминават товарни влакове с тегло 1080 тона и дължина 434 м. В края на десетилетието той се предвижда да приема състави с дължина до 750 метра и обща маса 1600-2000 тона. Това ще стане възможно след като бъде завършен друг проект — строителството на Базовия жп тунел Ченери.

Припомняме, че дължината на Готардския базов жп тунел е 57,1 км. За неговото изграждане бяха похарчени 12,2 млрд. швейцарски франка (12,3 млрд. долара). Първоначално през съоръжението пътуваха ограничен брой композиции. Редовните карго превози започнаха да се осъществяват от 11 декември 2016 г.

Ново попълнение

Първият електролокомотив Тгах АС в Израел

Израелските железници получиха първия от общо 62-та едносистемни електролокомотива Тгах АС, поръчани на канадската компания Bombardier Transportation. Тяхното производство се осъществява в завода на дружеството им в Германия.

Тгах АС бе доставен в израелското пристанище Кишон (Хайфа) на борда на кораба Normed Antwerpen. Впоследствие електролокомотивът беше закаран в жп депо на града. Предстоят му приемни изпитания по единствения електрифициран участък от израелската жп мрежа, който е с дължина около 14 км и се намира в близост до манастира Латрун край Йерусалим.

Израелските железници нямат изцяло електрифицирани железопътни линии. Всичките им маршрути се обслужват от дизелови състави. Статукото обаче скоро ще се промени. Испанската компания Sociedad Española de Montajes Industriales е наета да електрифицира жп магистралата Йерусалим — Тел Авив (монтира се захранваща мрежа с променлив ток с напрежение 25 kV и работна честота 50 Hz). Захранващата мрежа ще се монтира до есента на 2018 г., след което по трасето ще започнат да оперират и електросъстави.

Договорът за доставка на електролокомотивите бе спечелен от канадския жп производител след конкурс, проведен от IR през 2015 г. Тръжната документация предполагаше закупуване на машина, която може да развива скорост до 160 км/ч и е в състояние да тегли 8 двуетажни или 12 едноетажни пътнически вагона. Условия, на които Тгах АС отговаря напълно.



Отзвук

Нощното метро в Лондон е „невероятен успех“

Кметът на британската столица Садик Хан определи пускането на нощни влакове по маршрутите на градския метрополитен преди една година за „невероятен успех“. Той коментира, че движението на мотрисите и през тъмната част от денонощието е позволило на жителите и гостите на мегаполиса да пътуват по-бързо и безопасно из него от когато и да било. „Спомням си възторга на пътниците, които се качиха на първия такъв състав и съм доволен, че този ентузиазъм е запазен“ — сподели в интервю по повод годишнината градоначалникът.

Вече година и месец лондонският метрополитен работи не само през деня, а и нощем по 5 от главните направления. Поддържането на движението по тези трасета е довело до увеличение на приходите на града със 171 млн. паунда през този период. Ежедневно метротото на града се ползва от над 150 000 души. Линиите, по които влакчетата пътуват 24 часа в денонощието се предвижда от догодина да се увеличат с още две.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ВТОРИЯТ ЖИВОТ НА LOCOMORE

Помните ли **Locomore**? Независимият немски пътнически жп превозвач, който първи в света съумя да излезе на пазара като събира начален капитал с помощта на групово финансиране*. Е, три месеца след като обяви фалит и прекрати дейността си (през май 2017 г.), същият възкръсна! „Виновници“ за това станаха две частни компании. Чешкият железопътен оператор **LEO Express** и немската компания за далечни автобусни превози **FlixBus**. Те обединиха усилия и възстановиха движението на бюджетните влакове на **Locomore** между Щутгарт и Берлин. От 24 август тези състави пак започнаха да пътуват по направлението под досегашния си бранд.



Пасажерите са големия печеливш от възвръщането на бюджетните влакове Locomore

Нека припомним, че компанията **Locomore** бе основана още през 2007 г. от германеца Дерек Ладевиц с идеята за създаване на жп превозвач, който да е алтернатива на **Deutsche Bahn** (държавните железници на Германия). 61,5 на сто от нейните акции бяха негова собственост, 16,5 на сто – на членове на екипа му, а 22,5 процента – на 15 външни партньори. Тъй като акционерите нямаха големи финансови възможности, се наложи началният капиталът за дейността ѝ да бъде осигурен чрез иновативен за жп транспорта бизнес модел.

Той бе наречен краудтикитинг (crowd ticketing), по аналогия с краудфандинга. Срещу свои капиталовложения пътниците получиха ваучери за жп билети по маршрута Берлин – Щутгарт. На по-големите инвеститори и заемодатели превозвачът се ангажира да изплаща между 3 и 8 процента годишна лихва в продължение на 48 месеца и да дели печалбата си, изкарана през периода.

Нетрадиционните оферти допаднаха на много германци.

Само няколко дни минималната сума за организиране на превозите (460 000 евро) бе събрана и надхвърлена, а до края на кампанията се натрупаха повече от милион евро. Средствата, веднага се инвестираха в лизинг на локомотиви, покупка и модернизация на вагони „втора ръка“, наемане на персонал, в разработка на интернет система за резервации и реклама.

Първият влак на **Locomore**, който пое от Щутгарт към Берлин, тръгна на 14 декември 2016 г. Първоначално компанията изпълняваше ежедневно по един курс във всяка посока и запълването на съставите наближаваше 100 процента. И това бе разбираемо, защото отрано закупените билети бяха на символични цени. Еднопосочното пътуване по маршрута излизаше само 22 евро, а ако то бе до средата му или на по-близка дистанция – съответно 13 и 7 евро... Месец и половина по-късно обаче финансови трудности наложиха превозвачът да намали честотата на движението на влаковете си по направлението до 4 пъти седмично.

Locomore извършва превози по-малко от половин година, като за това време превози над 70 000 пътници. На 11 май т.г. компанията подаде заявление за фалит в съда. Там бе посочено, че пътничекото и приходите му са нараствали стабилно през цялото време, но не достатъчно и с очакваната скорост, за да стане дейността рентабилна. Обстоятелство, върху което силно повлия и отказът на държавните железници на Германия да разрешат разпространението на билетите на **Locomore** по гарите си.

През този период частният оператор се показва като достоен конкурент на монополиста **Deutsche Bahn** по жп коридора. Експресите му се движеха по-бавно (с до 200 км/ч) от високоскоростните флагмани **ICE** на държавната железница (развиващи до 280 - 320 км/ч), но предлагаша с пъти по-евтини трансфери. В същото време модернизираниите композиции на независимия превозвач отговаряха на най-съвременните стандарти. Вагоните им бяха оборудвани с удобни пасажерски седалки с масички за пътниците и електрически розетки, със секции за транспортиране на велосипеди, с безплатен Wi-Fi. Бордовите команди бяха отлично обучени, предлагаше се и кетъринг... Уви, ниските цени и комфортът не бяха достатъчни да стабилизират превозвача на пазара.

Само три месеца след обявяването на фалита обаче се случи чудо. Изненадващо, в началото на август две частни компании обявиха, че в партньорство ще реанимират и възродят **Locomore**. В резултат на обединените усилия на чешкия жп оператор **LEO Express** и немската компания за евтини автобусни превози **FlixBus** от 24 август движението на бюджетните влакове между Щутгарт и Берлин бе възстановено под досегашния им бранд.

Как се случи „възкресението“? От **LEO Express** заявиха, че са закупили активите на бившия немски независим жп превозвач. Включително и взетите на лизинг пътнически вагони. Паралелно с това на работа отново е върнат целият му персонал, а локомотиви за съставите са наети от шведската компания **Hestor Rail** (арендодател на теглителна жп техника). В същото време от **FlixBus** регистрираха свое



Персоналът, работил по-рано във влаковете Locomore, е върнат на работа от новите им чешки собственици

дъщерно дружество – **FlixBus** – което пое управлението на новите жп дейности. Така двете партньорски фирми си разпределиха отговорностите. Чешката пое извършването на превозите с подвижния състав на **Locomore**, а германската – контрола и продажбите на билети.

Пътуванията с експресите **Locomore** вече могат да се резервират лесно чрез сайта **FlixBus.com** или в офисите на хиляди туристически агенции, работещи с автобусния оператор **FlixBus**. По повод възвръщането на бранда в продажба бяха пуснати 9999 билета за тези композиции на промоционална цена от 9,90 евро. Същите важат за пътуване по обслужваното направление до 9 декември.

Партньорите в жп проекта разчитат да привлекат две групи пътниците. Тези, вече доверявали се на съставите на **Locomore**. И клиентите на **FlixBus**, за които в някои случаи ще е по-удобно да използват железницата, вместо автобуса или да ги комбинират за улеснение.

Засега съставите **Locomore** отново пътуват само четири пъти седмично между Щутгарт и Берлин (от четвъртък до понеделник) в двете посоки. В бъдеще броят на жп рейсове (респективно и на дните от седмицата) се предвижда да бъде увеличен до пет.

Това не е първото сътрудничество. Вече няколко години „двойката“ си партнира успешно и в редица дейности на транспортния пазар в Чехия.

Железопътните специалисти определят придобиването на **Locomore** като нов опит за създаване на конкурент на **Deutsche Bahn** на германска територия. През последните години няколко частни превозвача пробваха да извоюват дял в жп трансферите на големи разстояния в Германия, но не успяха. Капацитетът и значителният финансов ресурс на **FlixBus** и **LEO Express** дава основания да се вярва, че те имат далеч по-големи шансове да разбият монопола на държавните железници.

Ивайло ПАШОВ

* Относително нова практика, развита най-вече в Интернет, за набиране на средства чрез колективно сътрудничество на много хора, които доброволно се обединяват с ресурсите си, за да подкрепят личности или организации. Чрез нея най-често се помага на болни и пострадали при бедствия. Подкрепят се политически кампании. Финансира се разработката на свободни софтуерни продукти. Или се „удря едно рамо“ на дребни предприемачи и току-що създадени, перспективни фирми без голям собствен капитал. – Бел. авт.



Бюджетните експреси Locomore отново пътуват между Щутгарт и Берлин



Превозвачите LEO Express и FlixBus обединиха усилия и възродиха фалиралния евтин жп оператор от Германия



Комфортът в бюджетните влакове Locomore остава на ниво

ДЪЛГОЛЕТИЕ ПОДЧИНЕНО НА ПРОФЕСИОНАЛИЗМА

75 години - катедра „Железници“ в УАСГ

Железопътни линии започват да се строят у нас още преди освобождението на България от турско владичество. Българските държавни железници са основани през 1888 г., веднага след завършването на железопътната магистрала, преминаваща през страната ни в направление запад – изток, която успява да свърже железопътната мрежа на Централна Европа с тази на редица държави от азиатския континент. В такава обстановка по-голяма част от националните жп направления се изграждат в края на IX и началото на XX век. Проектирането, ръководството и контролът на строителството им е извършвано предимно от българско инженери, завършили висшето си образование в чужбина - Германия, Чехия и други европейски държави.

През 1942 г., с голяма прозрачност в София е основано Висше техническо училище. Едно от първите обособени звена в него е катедра „Железници“. Поради това се очаква да се разгърне интензивно жп строителство. Катедрата правилно е наречена така и досега запазва наименованието си, защото подготвените строителни инженери, освен изискванията за устройството на железния път и коловозните развития в гарите, изучават в съкратени курсове технологията за работа и системите за управление на железниците.

През 1945 г. Висшето техническо училище прераства в Държавна политехника – София. През следващите години тя се разделя на няколко висши учебни заведения, които сменят имената си, но катедра „Железници“ остава най-дълго във Висшия институт за архитектура и строителство, а сега в Университет по архитектура, строителство и геодезия.

За изминалите 75 години катедра „Железници“ има много възпитаници, които са работили или продължават да работят в железниците на различни ръководни нива. Най-съществени обекти, изградени с участието на специалисти, които са я завършили са подбалканската жп линия в участъка София – Карлово, строителството на линията преминаваща

през Благоевград в направление Солун до границата с Гърция, жп линията Самуил – Силистра и др. Следващ важен етап в жп строителството, осъществен с участие на възпитаници на катедрата е удвояването на главните жп направления София – Пловдив, София – Г. Оряховица – Варна, Карнобат – Бургас и част от линията Карнобат – Синдел.

Почти всички възлови гари по железопътната мрежа са реконструирани за увеличаване на капацитета им, когато се електрифицират коловозните им развития. Гари и цели железопътни мрежи са построени за обслужване на промишлените комплекси на Нефтохим край Бургас, Марица изток, Димитровград, Пирдоп, Девня и при пристанище Варна запад. Най-значителният обект в гаровото строителство, осъществен изцяло по проекти и с участие на възпитаници на катедра „Железници“ е Централна гара София, която беше обновена наскоро. Това накратко е строителния принос, който катедрата косвено има за съвременната ни железница.

Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ е още една възможност и стимул за значително участие на възпитаниците ѝ като създава успешни условия за изявата им. Още повече, че целта на програмата е да се реконструират и модернизират главните жп линии, за да се намали времето за пътуване на влаковете, а пътниците отново да бъдат привлечени и пренасочени към железопътния транспорт. Благодарение на финансовата ѝ подкрепа успешно са изградени два обекта с международно значение - „Реконструкция и електрификация на жп линия Пловдив – Свиленград, до границата с Турция“ с още един мост над река Марица. И новата жп връзка с Румъния също с премостване на река Дунав при Видин, което е алтернативна връзка на нашата страна с железницата на държавите от Централна Европа. Още по-големи възможности се откриха и пред проектите за реконструкция и модернизация на цялата главна жп магистрала София – Пловдив – Бургас и редица други проекти.



За успешната дейност на железниците освен тяхната модернизация важно значение има експлоатационната работа, която трябва да отговаря на съвременните изисквания. Нашите висши учебни заведения подготвят квалифицирани кадри. Освен УАСГ, чиято основна задача е подготовка на инженери по железопътно строителство, катедра „Железопътна техника“ при ТУ София подготвя специалисти по подвижния жп състав. Основно висше учебно заведение, което създава кадри за железниците е ВТУ „Тодор Каблешков“. Училището разполага с високо квалифицирани преподаватели и богата материално-техническа база. Но в момента главният проблем не е в обучението, а бъдещата реализация на младите хора в сектора. Необходимостта от ръководни изпълнителски кадри намалю, поради рязкото съкращаване на пътническите и товарни превози, в резултат на свития обем на родното производство и пренасочване на голяма част от транспортрането му към автомобилния транспорт. Редица закони и

нормативни актове не осигуряват равнопоставеност на различните видове транспорт. Необходимо е железницата да търси по-активно държавна и обществена подкрепа. Една от обществените организации, която винаги активно я е подкрепяла е НТС по транспорта, където ние също членуваме и работим.

Важно значение има привличането и реализацията на младите специалисти. Те трябва да виждат перспективите за бъдещото си развитие. През последните години „Холдинг БДЖ“ ЕАД отбеляза успехи в това отношение след като на ръководни длъжности бяха издигнати млади инженери и икономисти. Но е необходимо те да се запознаят и с опита на по-възрастните си колеги, за да го прилагат на практика. Нашият авторски колектив и други колеги, обединени в различни сдружения, са пример за приемственост между три поколения. Преминали през практическа, експертна, научно – изследователска и преподавателска работа, търсим млади инженери, на които да предадем опита и любовта си към железничарската професия.

Ние честитим 75-годишния юбилей на катедра „Железници“. Пожелаваме на преподавателите ѝ да продължат успешно дейността си за подготовка на качествени инженерни кадри. На възпитаниците, които работят в жп сектора - да изпълняват не само възложението им задачи, но и да търсят активно широка обществена подкрепа. На студентите, изучаващи железопътно строителство - да завършат с висок успех висшето си образование и да намерят подходящо поле за изява и прилагане на научното в железопътния транспорт.

Изразяваме оптимистичната си увереност, че възпитаниците на катедрата, заедно с колегите си, завършили други учебни заведения, с дейността си и с реалната държавна и обществена подкрепа ще помогнат на нашите железници да заемат подобаващо място в единната транспортна система на България и железопътните администрации, с които контактуваме и които членуват в Европейския съюз.

проф. Милчо Лепоев – УАСГ
проф. Йордан Тасев – НТСТ
инж. Милена Асенова – БДЖ ПП



ПЪРВИЯТ ЗВЪНЕЦ УДАРИ И ВЪВ ВТУ „ТОДОР КАБЛЕШКОВ“

От стр. 1

реализация след завършване на висшето си образование.

Потвърждение на тази позиция бе и краткото емоционално слово на проф. Даниела Тодорова, с което тя се обърна към младите хора, сега за пръв път прекарали прага на университета. „Вие, скъпи млади колеги, направихте добър и обмислен избор. Защото тук, при нас ще осъществите първите си стъпки в една съвсем нелека, но перспективна и предлагаща добра реализация професия, тази на транспортния работник“. Ректорът лично връчи студентските книжки на първокурсниците от трите факултета, приети с най-висок бал. Ася Цветкова – „Транспортен мениджмънт“, Стилиан Камбуров – „Комуникации и електрообзавеждане в транспорта“ и Тодор Димитров – „Техника и строителни технологии в транспорта“. Те са бъдещите

студенти с най-добра подготовка и успех, показани по време на кандидатстването. И с ясна цел и амбиция да се наредят сред утрешните водещи специалисти в сектора.

Проф. Тодорова акцентира на успешните акредитации, проведени през изминалата учебна година. Сред тях са професионални направления 5. 7. „Архитектура, строителство и геодезия“ и 5.3. „Комуникационна и компютърна техника“, както и докторските програми „Приложна механика“, „Строителни конструкции“, „Проектиране, строителство и поддръжане на железни пътища и съоръжения“, „Проектиране, строителство и поддръжане на автомобилни пътища“, „Организация и управление на строителното производство“, „Осигурителна техника и системи“, „Теоретични основи на комуникационната техника“. Тя насочи вниманието на присъстващите и към не мал-



Символичният звънец удари ректорът проф. Даниела Тодорова



Зам.-министър Велик Занчев: „Вече 95 години Висшето транспортно училище „Тодор Каблешков“ създава висококвалифицирани транспортни специалисти“.



Лентата пред новата учебна зала прерязаха зам.-министър Занчев, посланик Наргиз Гурбанова, проф. Боян Медникаров и проф. Тодорова.



Лично проф. Тодорова връчи студентските книжки на първокурсниците, приети в трите факултета с най-висок бал: Ася Цветкова – „Транспортен мениджмънт“

кото нови социални придобивки, които студентите на ВТУ ще могат вече да ползват. През ваканцията са извършени множеството ремонтни и строителни дейности на територията на университета. Благодарение на тях ще се подобри учебният процес, значително се модернизира материално-техническата база. Изграждането на нова лекционна зала за 80 човека на името на патрона на училището, приключилият основен ремонт на 26 стаи в общежитията, строителството на ново футболно игрище, реновирането на столовата, подменените компютърни конфигурации в част от учебните зали, обновените фасади на ректората и учебните корпуси са другите реални примери за постоянната грижа, която академичното ръководство полага възприемането му да се чувстват добре и комфортно докато учат. И да започнат да възприемат ВТУ на само като място, където присъстват на лекции, участват в упражнения и се явяват на изпити, но и като свой истински дом. В това отношение създаването през годините традиция не бива да се нарушава, а да се разширява и утвърждава, смятат много от преподавателите. Може би точно тя и постоянният стремеж на ръководството за надграждане създаде от ВТУ първия истински кампус сред останалите държавни висши учебни заведения у нас, където младите хора освен солидно образование създават здрави социални връзки и самочувствие.

И този път поздравителните адреси и приветствия по повод хубавия празник, не се брояха на пръсти. Съобщи ги проф. д-р инж. Николай Колев, зам.-ректор по научноизследователската и международна дейност. Сред тях бяха поздравления от Министерство на образованието и науката, както и от много университети и партньорски фирми. По време на тържеството се връчиха и благодарствени дипломи на представители на бизнеса, които безвъзмездно са подпомагали и продължават да помагат на ВТУ, както в учебния процес, така и при осъвременяването

на материалната база. Фирма „Робърт Бош“ бе удостоена със сертификат за дарение на уред за диагностика и софтуер на автотранспортни средства модел KTS 560 за обучение на студентите и за усъвършенстване на учебния процес по диагностика на автомобилна. Иван Иванов – управител на „Актив Билдинг“ и член на съвета на настоятелите на ВТУ получи диплом и почетен знак като благодарност за безвъзмездната помощ при извършването на строителните и ремонтни дейности по реновиране на материалната база на университета.

Още един важен акцент от първия ден на новата учебна година стана новооткритата зала, която вече носи името на Тодор Каблешков. Събитието бе посветено на 95-годишния юбилей от създаването на ВТУ, който тази година чества и 50-те години откакто училището носи името на патрона си. Лентата прерязаха зам.-министър Занчев, посланик Наргиз Гурбанова, проф. Боян Медникаров и проф. Тодорова. След това, като домакин, тя лисна менчето с вода, пожелавайки успех на всички студенти, които ще учат там. И обеща след не повече от няколко седмици, срещу нея да отвори врати и да посрещне първите си гости транспортният музей, чиято експозиция в момента се подрежда. Стана ясно, че изцяло е реновиран вторият етаж на южното крило на корпус

5. Основно са ремонтирани помещението, освежено е стълбището, подменени са дограмата, отоплителните тела и настилките в залите. Обновени са фойетата, а лекционната зала освен с всичко необходимо за провеждане на учебните часове е обзаведена и с екран и мултимедийен проектор.

След тържественото откриване „освещаването“ й направи флотилен адмирал проф. Боян Медникаров с публичната си лекция по повод удостояването му с почетното звание Доктор хонорис кауза. Академичното слово бе посветено на проблема за лидерството във висшето образование. С него потърси отговор на въпросите «Как да управлявам по-успешно?» и «Трябва ли ръководителят на една институция, подготвяща лидери, сам по себе си да бъде лидер?». Лекцията предизвика голям интерес сред присъстващите и породила допълнителни въпроси, свързани с бъдещото сътрудничеството между двата университета.

Нетрадиционен и вълнуващ поздрав към всички, участници в тържеството бе музикалното изпълнение на гайда, направено от кадет на Висшето военноморско училище. Дъхът им затаи и прекрасното изпълнение на актьорите от Народния театър Валентин Балабанов и Любов Павлова на стихотворението „Борба“ от Христо Ботев.

Мая Димитрова



На първите три реда се открояваха белите моряшки униформи на курсанти от ВВУ „Н. Й. Вапцаров“.

Карфиолът



За родина на карфиола се смята остров Кипър, където е открит от древните римляни. За известно време той е бил забравен и отново се е появил едва през 14-и век в Европа, внесен от Изток. Триста години по-късно в Англия за един кочан карфиол плащали по 3 шилинга – толкова стрували 3 кг пшеница. В Русия този вид зеле пристигнало по времето на Екатерина Велика и години наред се приемало като изискано ястие.

Известният писател Марк Твен е нарекъл в една от творбите си карфиола „зелето с колежанско образование“, тъй като растението е от семейството на зелените.

Главата карфиол обикновено е бяла с множество малки цветчета. В Италия и Америка е доста популярно растението, което има

зелен и лилав цвят. Този вид карфиол изглежда доста странно и не-обичайно, въпреки че на Запад го предпочитат пред традиционния бял.

Карфиолът, известен още и като цветно зеле, е богат на витамините А, В1, В2, С, К и е нискокалоричен. Този зеленчук съдържа много полезни киселини, пектинови вещества, минерални соли, желязо, калий, магнезий, натрий и др.

Карфиолът е прекрасен диетичен продукт и с него може да свалите излишните килограми. 100 г карфиол съдържат само 22 ккал. Той помага при проблеми със стомаха, наднорменото тегло, атеросклероза и диабет.

С цветното зеле можете да пригответе невероятно много специалитети – основни ястия, гарнитурни, супи. Карфиолът е идеалната гарнитура към почти всички видове меса и риба. С лекия си и ненадрапчив вкус растението е предпочитано от повечето готвачи и като основна съставка на салатите. Карфиолът често за използва за приготвянето и на различни туршии. Той става невероятно вкусен, ако просто го маринувате.

ЕСЕННИ ОБУВКИ 2017



С появата на буква „р“ в името на месеца е време да сменим любимите летни сандали със затворени есенни обувки.

Готови за битка с бойни боти или за езда с каубойски боти – двата модела са абсолютни лидери. За първите места им съперничат само ретро мокасините с дебел ток и косматите платформи.

Обувките с екстравагантен ток имат запазено място сред топ тенденциите всяка година.

Гладката кожа е подложена на сериозен натиск от сатена и кадифето в съперничеството за водещи позиции при материалите за изработка. Но докато останалите се конкурират,

блестящите обувки окупират еднолично модния връх.

Червено и бяло са властелините на цветовете, а зимните цветя доминират сред принтовете.

Снежнo бяло

Цветът на чистотата и нежността успя да се пребори с жестоката конкуренция и да се нареди сред 11-те топ тренда при обувките за есен 2017.

Цветно кадифе

Стилен спътник на сатена, кадифето също върви с бодри крачки по световния моден подиум.

Топъл сатен

Фина материя, която през този моден сезон е окупирала

не само официалните, но и ежедневните обувки.

Ярко червени

Любимият цвят на дръзките момичета и смелите жени отново заема заслужено място сред повелителите на модата.

Ретро мокасини

Те са със заоблени, почти квадратни върхове, дебел ток и класическо присъствие.

Блясък за лукс

Камъчета, брукат, пайети, всичко е позволено за постигане на впечатляващи блестящи обувки. Категорично сребристото доминира сред металните цветове.

Космати платформи

Есен 2017 отпуска няколко крачки преднина на пухкавите платформи.

Флорален принт

Обувките на цвята ще поддържат нужната степен на цветност, за да се чувстваме красиви през целия студен сезон.

Бойни боти

Ниска подметка с грайфери, гладка кожа, липса на декорации, защото комфортът е на мода.

Екстравагантен ток

Когато в тока е вложена повече артистичност, няма как обувката да е скучна. Възможностите за импровизация са безкрайни, резултатите – зашеметяващи. Важното за тренда е токтът да се отличава от останалата част на обувката.

ЗАЩО СЪЛЗЯТ ОЧИТЕ - 5 ВЪЗМОЖНИ ПРИЧИНИ



Нормално е човек да има гурели сутрин, след ставане. Ако обаче те се образуват през деня или пък очите сълзят и засъхват, това може да е знак за сериозен здравословен проблем. Вижте какво издава сълзенето на очите за вашето здраве?

Имате очна инфекция

Различни инфекции на очите като блефарит или конюнктивит причиняват силно раздразнение на окото. В резултат на това тялото реагира, като отделя слузоподобна течност. Възможно е дори сутрин да се събудите и да не можете да си отворите

очите или клепачите ви да са слепнали един за друг. В такъв случай можете да посетите лекар или първо да опитате с природна медицина - лайката е чудесен избор за промивки на очите.

Настинали сте

При настинка или грип, един от първите симптоми при много хора е сълзенето на очите. За страничния наблюдател те дори могат да изглеждат „воднисти“. Настинката влияе на всички мукусни мембрани в главата, включително тези в очите. С отминаването на настинката, тези симптоми изчезват.

Карфиол на фурна

Необходими продукти:

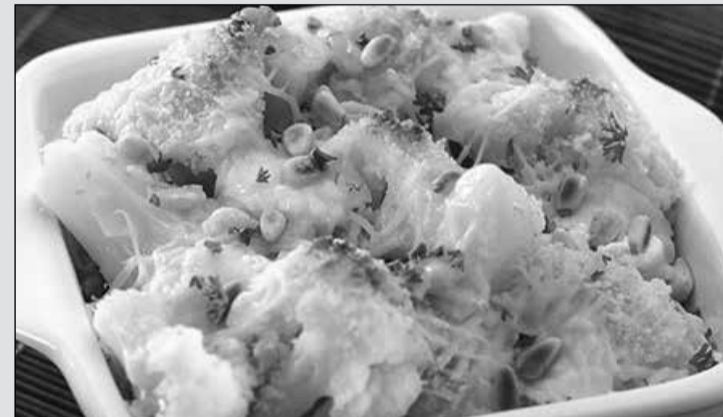
1 голяма глава карфиол (около 1 кг)
4 с.л. брашно
2 с.л. галета
100 г кашкавал
1/2 л прясно мляко или 2 ч.ч. от водата в която е сварен карфиола
индийско орехче
черен пипер

Начин на приготвяне:

Отцедете добре сварения във вода карфиол и го накъсайте на розички. Запържете брашното

в половината масло. Прибавете млякото, като бъркате непрекъснато. Варете на слаб огън десетина минути. Прибавете настъргания кашкавал и бъркайте, докато сосът стане гладък и хомогенен (бърка се с дървена лопатка само в една посока).

Сложете карфиола в кръгла тавичка и сипете внимателно между розичките по малко сос. Залейте с останалия сос, поръсете с подправките, галетата и останалото масло. Запечете в умерена фурна. Ястието се поднася топло.



Крем супа с карфиол

Необходими продукти:

500 г карфиол
1 глава лук
1 морков
2 картофа
1 л бульон /пилешки или зеленчуков/
200 г прясно мляко
50 г сметана
щипка индийско орехче
черен пипер
магданоз
сол

Начин на приготвяне:

Карфиолът се накъсва на розички. Лукът, картофът и морковът се нарязват на ситно.

Всичко се слага в тенджерата, залива се с бульона и се вари около 20 минути. Зеленчуците се изваждат и се пасират.

Прибавя се млякото /предварително сварено/ заедно с индийското орехче, черния пипер и солта. Слага се да поври още 4-5 мин.

Прибавят се сметаната и ситно нарязания магданоз.

По желание супата се сервира с крутони.



Имате алергия

Когато човек има алергия или непоносимост към нещо, обикновено една от първите реакции е сълзене на очите или кихане. Ако имате съмнение за алергична реакция, първата стъпка е да се отделите от потенциалния дразнител. Ако се усъмните във възможна алергия, най-добре се консултирайте с алерголог.

Сухота в очите

Иронично, но може да се окаже, че причината за поява на гурели и сълзене на очите е проблем със сълзотворната жлеза. Възможно е сълзотворната жлеза да произвежда прекалено малко и след като този сигнал достигне, да се

стигне до свръхпроизводство. Как изглежда това: В един момент очите ви сълзят обилно за кратко, след това ги усещате твърде сухи, а после - отново обилно сълзят.

Контактните ви лещи са за почистване/ смяна

Контактните лещи имат своите предимства и недостатъци. Използването им крие определени рискове обаче. Един от тях е вкарването на не добре почистени лещи в очите. Съвсем нормално, окото реагира със сълзене, за да се предпази от микробите. Друг сигнал, който сълзенето на очите дава, е за подмяна на контактните лещи с нови.

КАФЕ



ТРИ СТРАННИ ФАКТА, КОИТО ЩЕ ВИ ИЗНЕНАДАТ

„Кафето е език само по себе си“, казва известният актьор Джеки Чан и може би ще се окаже прав.

Различни проучвания показват колко силно е въздействието на кафето върху нас и как то влияе дори на взаимоотношенията между хората.

Ето и три странни факта за кафето, които ще ви изненадат:

Кафето започва да действа в рамките на час

Според Американската академия по медицина на съня кофеинът достига най-високо ниво в кръвта от 30 до 60 минути, а някои проучвания са установили, че това може да се случи и само за 10 минути. От 3 до 5 часа тялото елиминира половината от действието на веществото, но

останалата част може да продължи да действа от 8 до 14 часа. Ето защо експерти препоръчват да не пиете кафе поне осем часа преди да си легнете, за да спите пълноценно.

Горещото кафе ни кара да бъдем по-добронамерени към другите

Учени направили интересен експеримент - жена, която държи в ръка чаша кафе и няколко тетрадки пътувала в асансьор с още няколко души. Тя помолила всеки един от тях да подържи за малко кафето ѝ, докато запише нещо в тетрадката си. Съответно, кафето било още топло в ръцете на едните и по-студено при другите.

След като слезли от асансьора, участниците в експеримента

получили по едно описание на непознат човек, която личност трябва да оценят. Хората, държали горещото кафе, посочили, че непознатият има „по-топъл“ характер; описали го като добър и щедър.

Резултатите потвърждават схващането, че топлината е свързана както с физическите, така и с емоционалните преживявания.

Кафето има различен вкус в зависимост от цвета на чашата

Изследване, цитирано от Psychology Today, показва, че цветът на чашата, в която пиете кафето си, може да повлияе на вкуса му.

Участниците в изследването трябвало да пият лате от бяла, синя и прозрачна чаша.

Хората, пили от бялата чаша,



посочили, че кафето има „по-интензивен“ вкус и аромат и е по-сладко, в сравнение с това в прозрачната и в синята чаша.

Изследователите обясняват, че това се дължи на цветовия

контраст между чашата и кафето. Бялата чаша вероятно променя възприятието за кафявия цвят на кафето, което на свой ред влияе на възприятието за силата и сладостта на напитката.

ТРАДИЦИИТЕ ПРИ ПИЕНЕТО МУ ПО СВЕТА

Ободряващата напитка с пленяващ аромат е открита преди много векове в Етиопия. Историята с откриването на кафето е обвита в мистерия.

Има легенда за етиопския пастир Калид, живял през IX в. На него му направило впечатление, че козите му, след като са пасли листа и плодове от определен вид храст, ставали доста игриви, дори и нощем. Като любопитен и любознателен човек той самият опитал от плодовете на този храст и сам почувствал необикновен прилив на сили и добро настроение.

Според друга легенда първите, усетили ободряващия ефект на кафето и възползвали се от това си откритие, били монасите от християнските манастири в Етиопия. Те приготвяли отвара от кафеените плодове, с която снемали умората и изтощението по време на продължителните религиозни церемонии.

Те пък я наричали „Кава“ в чест на персийския владетел Кай Кавус, който според преданието възторжено се възнесъл на крилатата си колесница в небето – така

въодушевно се чувствали и те, пиейки тази напитка.

Каквато и да е историята на кафето, факт е, че днес то се консумира с удоволствие по целия свят, а за голяма част от хората е истинска наслада да започнат деня си с чаша от ароматната течност. В различните страни кафето се приготвя и поднася по различен начин, а местната култура и традиции се преплитат с уникалния му аромат.

Индия

Според легендата кафето е внесено в страната от мъж, наречен Баба Будан, който го открил през XVI в., докато бил на поклонение в Мека. Индийското филтрирано кафе се прави много бавно, с помощта на специален филтър в метален барабан. То е изключително силно и обикновено се консумира с мляко и захар.

Куба

Кафето е неразделна част от живота на Куба от XVIII в., когато френски фермери, избягали от Революцията, започват да го отглеждат на Хаити. Кубинското кафе е сладко и силно еспресо,

при което захарта се добавя, докато се приготвя кафето.

Мексико

Кафе де ола е много вкусно кафе, ароматизирано с пръчица канела и нерафинирана захар, наречена пилонсило. Напитката традиционно се поднася в глинени чашки, за които се казва, че придават лек вкус на земя на кафето.

Виетнам

Айс кафето е познато по целия свят. Във Виетнам то обикновено се прави от тъмно изпечено кафе, подсладено с кондензирано мляко.

Етиопия

Това е родината на кафето и то все още заема централна част от живота там, а хората вярват в местната поговорка, която гласи: „Кафето е нашият хляб“. Кафеените церемонии играят важна роля в социалния живот на етиопците. Често жените прекарват по два-три часа в правене на кафето, от изпичането на зърната до поднасянето му и използват специален съд, наречен джебина, в който го варят.

Турция

Турска поговорка твърди: „Кафето трябва да е черно като ада, силно като смъртта и сладко като любовта“. В южната ни съседка то се вари в джезве, в което се слага ситно смляно кафе, вода и захар и след това се налива в малки чашки. Пиенето на кафе е толкова важна част от турския живот, че ЮНЕСКО го включва като част от „културното наследство“ на страната.

Тайланд

Тай айс кафе е кафе, смесено с лед и различни ароматизатори – от сусам до кардамон. Често напитката се сервира с кондензирано мляко.

Сенегал

Ако искате „ударно“ кафе, пробвайте сенегалското. Напитката се подправя с люти семена, познати като „джар“.

Италия

Ако си поръчате кафе тук, ще получите мъничка чашка с изключително силно еспресо, което италианците пият на-

бързо. Напитки като капучино естествено се предлагат, но обикновено местните ги пият само сутрин.

Ирландия

Какво по-хубаво от смес от алкохол и кафе? Ирландското кафе е кафе, смесено с уиски и гарнирано със сметана. Говори се, че то е било измислено през 1940 г. в град Лимерик, когато група американци пристига и търси напитка, с която да се стопли. По-късно рецептата е пренесена в САЩ, а останалото, както казват, е история.



ЗАЩО НЕ ТРЯБВА ДА ГО ПИЕМ В СТИРОПОРЕНИ ЧАШИ?

Стиропорените чаши безспорно са много удобни, особено когато сме в движение. Дали обаче е добре да ги използваме ежедневно и крият ли рискове за здравето ни?

Какво представляват чашите от стиропор?

Стиропорът е марката за материал, наречен полистирол. Полистиролът се инжектира с газ, за да се получи пяна, която след това се използва за опаковане на хранителни продукти.

Безопасни ли са за употреба стиропорените чаши?

Полистиролът от чашите и хранителните опаковки може лесно да попадне в храната или напитките. Стиролът, който се съдържа в тези материали, е канцерогенно вещество, което може да причини дразнене и секреция на слюз от очите и

носа. Крие риск също така и от повишена умора, намалена способност за концентрация и нарушаване на хормоналните функции, което може да доведе до проблеми с щитовидната жлеза.

Вредят ли чашите от стиропор на природата?

Може да отнеме около 500 години, докато стиролът се разгради, така че повечето от опаковките на хранителните продукти, които купуваме днес, могат да бъдат за еднократна употреба, но не и за разграждане. Също така, процесът на преработка на полистирола може да замърси въздуха в голяма степен.

Като по-безопасна алтернатива на стиропорените чаши може да изберем биорагградими такива или чаши за многократна употреба.

КОТЕШКИЯТ ВЛАК НА НАДЕЖДАТА

В Япония пуснаха крайградска електричка с вагон, превърнат в котешко кафене



Преди броени дни пътниците на един от крайградските влакове, пътуващ между градовете Огаки и Икено (в префектурите Гифу и Мие в Централна Япония) бяха посрещани от необичаен борден персонал. Освен служителите на железницата, в електричката пътуваха и 30 любвеобилни котки от местен приют за животни. Пасажерите имаха възможност не само да си поиграят с тях, но и да направят добро дело, като осиновят писаните, които най-много им допадат.

Събитието бе организирано съвместно от японския железно-

пътен оператор Yōrō Railway Co (извършва крайградски превози в Централна Япония) и зооактивисти. Мъркащите животинки бяха качени във вагон-ресторанта на композицията, който предварително бе специално преоборудван в първото в страната котешко железопътно кафене. В него пътниците имаха възможност не само да гаят, гушкат и да се забавляват с котките, но да пийват ободрителни напитки и да похапват. Разбира се, като споделят храната си с тях.

На практика с това жп превозвачът създаде разновидност

на популярните в Страната на изгряващото слънце (а вече и в доста други държави) коткафета (котешки кафенета), само че на колела и релси. Както в обичайните заведения от типа, така и в „котешкия“ вагон-ресторант, животинките имаха възможност свободно да се разхождат из целия му салон.

Целта на инициативата бе да се привлече вниманието на обществеността към проблема с приютяването на бездомните котки в Япония. По данни на статистиката броят на опашатите животинки, настанени в приюти, е намалял със 70 процента в периода 2004 – 2016 г. – от 237 246 през 2004 г. до 72 624 за 2016 г. Същевременно прибираните от улицата котки за същото това време са намалели от 238 929 до 45 574 ежегодно. Това значително е повишило броя на безпризорните животни. Според данни на японското правителство в страната има общо 9,8 милиона котки и властите предприемат мерки за контрол на тяхното размножаване, включително и с евтаназия чрез приспиване.

Именно такава съдба е очаквала и 30-те мяукащи създания, пуснати в „котковагона“. Те са живеели на улицата и след като са били уловени е трябвало да бъдат приспани. Втори шанс за живот обаче им е дал зооприюта Sanctuary в град Огаки, в който са били приютени и отглеждани.

След пътуването си с крайградската електричка повечето от тези сладки създания успяха да намерят и нов дом. С общителността, игровостта и



Пасажерите имаха възможност да гаят, гушкат и да играят на воля с котетата



Имаше много снимки и забавни моменти



Много от котките си намериха осиновители и нов дом



За ден жп оператора Yōrō Railway превърна един от своите вагон-ресторанти в котешко кафене



Мъркащите животинки свободно се разхождаха из целия салон и даряваха пътниците с много любов

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

любвеобилността си те влязоха под кожата на пътниците и ги провокираха да ги осиновят.

„Котешкият влак на надеждата“ осъществи два рейса в неделята 10 септември. Първоначално той отпътува в 10:30 ч. от гара Йоро в Огаки и в 13:00 ч. достигна крайната точка - главния жп терминал в Икено. След половинчасов престой там, съставът пое обратно по маршрута, с нови пътници на борда.

Организаторите широко рекламираха акцията и пуснаха в предварителна продажба специални билети за вагона с котки. Те се продаваха на цена, еквивалентна на 27 долара. За всяко пътуване са били предложени по 40 места в него и всичките са били изкупени. Част от средствата, събрани от продажбата, ще бъдат дарени на зооприюта, спасил четирикраките животинки.

Ивайло ПАШОВ