



Конкуренция

**БЮДЖЕТНИТЕ ИНОВАЦИИ
НА SNCF**

на стр. 3

Проекти

**С 40 МИНУТИ ПО-БЪРЗО МЕЖДУ
СОФИЯ И СЕПТЕМВРИ**

на стр. 4

ЗА ПРИСТРАСТИЯТА НА ПРОФЕСИЯТА



Дейността, свързана с възстановяването на старите парни локомотиви в депо „София“, се крепи до голяма степен на Ангел и Тошо, казва колегата им, локомотивният машинист Христо Иванов. Не парадират с това, защото го правят не за пари, а от сърце, добавя той. Става въпрос за инструктора Ангел Алексиев и локомотивния машинист Тодор Захов, които първи подкараха нашумялата през последните месеци композиция с реставрирания уникален локомотив серия 46.03, популярен с наименованието „Баба Меца“. Били много скромни и затова не държали да се шуми около тях. Самият Христо Иванов е от същата група ентузиаста, които от сутрин до вечер могат да прекарват около старите машини, за да ги вдигнат на крака и ги направят достъпни за обществото, което трябва да знае какво богатство притежава българската железница. И според тримата има още доста подвижен състав, подходящ за възстановяване, но всичко опира да средства и решение на ръководството, макар че що се отнася до техническата част на въпроса, те винаги са насреща и не биха пожалили нито сили, нито време, за да се включат в реставрацията.

Ангел Алексиев е убеден, че инвестицията в тази дейност си струва. „Възвращаемостта ѝ зависи най-вече от вида на локомотива“, твърди той. „Ако става въпрос за такива уникални експонати какъвто е серия 46.03, които другаде в Европа ги няма, а у нас е останал само един, естествено е вложените пари много по-бързо да се възвърнат, защото интересът към тях е значително по-голям“. Но и в локомотивите, които не са уникали, заслужава да се инвестира. Само дето средствата там малко по-бавно ще се изплащат.

В момента в депо „София“ има още няколко машини, които макар и не толкова редки, заслужават реанимиране. В базата в Асеново и в депо в Горна Оряховица също се съхранява по един стар локомотив. Този, който в момента е в депо в железничарския град, има със същата уникална стойност като „Баба Меца“ и е единственият, останал у нас. За него Ангел твърди, че може също успешно да се възстанови, но процесът ще е малко по-бавен и трудоемък, защото локомотивът е доста поразграбен. Той е от серията 11.10, от която вече няма модел в Европа, а българският прототип за не повече от година - две спокойно може да бъде качен на релси и да стане достъпен за обществеността. За разлика от „Баба Меца“, който е в движение, този локомотив е по-бързоходен и освен в товарното е бил използван често и в пътническото движение, обяснява Ангел Алексиев. Той е също и изработен по поръчка, която навремето е направена специално за нуждите на българската държава.

Като основни „реаниматори“ на парния локомотив 46.03 Ангел Алексиев и Тодор Захов припомнят, че след като започва да се движи по националната жп мрежа през 1931 г., той се експлоатира интензивно близо 39 години. Малко преди да бъде пенсиониран през 1968 г. е ремонтиран, а после е оставен в резерв. Причината е, че по това време парната тяга изцяло започва да се заменя с дизелова. Връщайки се назад, в началото, когато през 2014 г. започват същинските възстановителни работи, Алексиев казва, че е имало и други хора, които активно са помагали - не само настоящи техни колеги, но и излезли в пенсия железничари като шлосерът Валентин Петков,

опитен специалист в професията си. Уточнява, че двете депа у нас, където може да се извършва такова възстановяване са в Горна Оряховица и в София.

В железницата Ангел Алексиев е от 1989 г. Възпитаник е на ВТУ „Тодор Каблешков“ и специалността му е инженер-оператор в транспорта с квалификация машинист на дизелови локомотиви. В БДЖ започва като помощник-локомотивен машинист и след като придобива необходимата квалификация, от 2004 г. става инструктор. Когато го питам колко души е обучил досега, се затруднява да отговори - толкова много са, че не може да ги преброи. Тодор Захов, с когото споделят интереса и любовта си към парните машини, също е преминал през неговата квалификация. Захов също е придобил опита си за локомотивен машинист във ВТУ. В железницата идва през 2001 г., след като завършва и ПУЦ, а от 2006 г. поема управлението на локомотива. Около девет години по-късно заедно с още 12 свои колеги изкарва квалификационен курс за машинист на парен локомотив. Те обаче вече са напуснали държавната железница и по обясними причини са предпочели частните превозвачи, а били много грамотни и кадърни момчета, със съжаление отбелязва Захов и добавя, че мохиканите като него, Ангел Алексиев и Христо Иванов днес вече се броят на пръсти. Това обаче е друга тема - може би една от най-болните в съвременната история на българската железница, която в края на срещата ни моите събеседници отново повдигат. Естествено е, че много по-приятно им е да говорят за своето хоби или страст, както искате го наречете - възстановяването за движение на музейните експонати на дружеството за пътнически превози в БДЖ.

По думите на Христо Иванов, който е и в ръководството на синдиката на локомотивните машинисти, на Ангел била идеята за възстановяването на „Баба Меца“. Родила се почти спонтанно, след едно атракционно пътуване с чужди туристи из България. В маршрута влизало и посещение на базата в Асеново, която се намира наблизо до Стражица. Малко по-късно, в една от почивките в Пловдив, докато в слънчевия есенен ден пиели кафе до локомотива, Ангел между

На стр. 5

РУСИЯ „НАЛИВА” 137 МЛН. ДОЛАРА В ЖП ИНФРАСТРУКТУРАТА НА КРИМ?

В министерствата на транспорта и финансите на Русия обсъждат отпускането на 8,8 млрд. рубли (137 млн. долара) за поддържането на инфраструктурата на Кримската железница. Според първия заместник-транспортен министър на Руската федерация Евгений Дитрих с тези средства се планира да бъдат обезпечени регулярните и капитални ремонти и поддръжката на жп мрежата на признатата от Москва автономна Република Крим.

В момента положението с жп мрежата на Крим е доста печално. През последните 18 месеца не е провеждан капитален ремонт. В резултат се е наложило да бъдат сериозно намалени скоростите, с които се движат влаковите състави.

Новата държавна Кримска железница (ГП „Крымская железная дорога”, КЖД) е създадена през март 2014 г. на базата на имуществото, наследено от бившата укра-



инска Приднепровска железница, оперирала по-рано на полуострова. В нейно владение има предприятия, учреждения и организации, обезпечавщи работата на железно-

пътния транспорт на територията на Кримската република. През тази година Русия отпусна за дейността на „КЖД” 3,3 млрд. рубли (около 65 млн. долара).

В Цюрих вдигнаха част от жп мрежата във...въздуха

В швейцарския град Цюрих успешно бе завършен железопътния проект Durchmesserlinie, чиято реализация продължи 8 години. В неговите рамки бяха изградени допълнителни железни пътища и естакади в града, които позволиха да се избегне пресичането на многобройните жп маршрути на едно ниво.

Първият етап от проекта беше финализиран още през юни 2014 г. Дотогава се построиха 9,6 км железопътни линии, включително почти 5-километров жп тунел, който свързва централната гара в Цюрих с градския район Оерликон. В хода на следващата фаза – завършена тази есен – се осъществи по-нататъшното разширение на жп мрежата. То включваше и изграждане на високи жп естакади с обща дължина 1 156 м. Общата стойност на Durchmesserlinie възлезе на 2,08 млрд. долара.

Инициативата позволи междуградските влакове, идващи откъм северната страна на главния жп терминал, да продължават на юг през новия тунел, без да пречат на движението на другите



състави. Инфраструктурата, изградена през втория етап на програмата, се ползва тестово. Редовната ѝ експлоатация предстои да започне през декември. Очаква се тя да даде възможност през Цюрих да преминават до 24 композиции на час (в т. ч. градските и крайградски влакове S-Bahn).

От швейцарските железници (SBB) заявяват, че въвеждането в експлоатация на нова жп мрежа изисква мащабно изменение на графика на движение на влаковете. Последното е правено през 2004 г.

В Северна Корея показаха метро мотриси с розов интериор



В Северна Корея демонстрираха метро влак собствено производство. Отличителна черта на състава е розовия интериор. Представянето му се проведе пред държавния ръководител на затворената за външния свят народно-демократична република Ким Чен Ун.

Лидерът на севернокорейската нация обяви, че е останал доволен от композицията, произведена в Пхенянския вагоноремонтен завод. Тя е съставена от 4 вагона, всеки от които има по три врати и надлъжно разположени седалки. Според „бащата на нацията” стилът и цветът на интериора са били специално подбрани в съответствие със съвременните естетични изисквания, актуални за обществения транспорт.

Мотриси от новия тип ще бъдат пуснати в експлоатация по двете линии на метрото в столицата Пхенян. Тяхната обща дължина ще е 22,5 км. В момента те се обслужват от подвижен състав, закупен в края на 90-те години на миналия век от Германия. Немските влакове са втора ръка, произведени в периода 1957 - 1965 г.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

КОМПЕНСАЦИЯ ЗА БРИТАНСКИТЕ ПЪТНИЦИ ПРИ НЕРАБОТЕЩ WI-FI ВЪВ ВЛАКА



Всеки, който пътува във вагон на британски влак, със знак за наличен Wi-Fi и не успее да се възползва от безжичния интернет, ще има право да търси компенсация. Това е само едно от нововъведенията, които транспортното министерство на Обединеното кралство възнамерява да приеме, за да подобри услугите, предлагани от жп операторите.

Предвижда се овъзмездяването да достига до размера на пълната стойност на билета, ако услугата се окаже напълно недостъпна. Ще се полага ли обезщетение на пасажерите, които все пак временно се свържат със световната мрежа

обаче засега не е ясно. Това ще се реши в хода на прецизиране на нововъведенията. Тяхното обсъждане и консултациите между британското транспортно ведомство и компаниите от бранша, ще продължат няколко месеца.

В проекта е заложена също идеята пътниците, закупили билет за първа класа, да имат право на компенсация (отново до пълната стойност на превозния документ), ако не успеят да намерят свободно място във вагона.

Очаква се новите правила да бъдат въведени през април 2016 г. Дали всичко предвидено ще стане факт предстои да разберем.

КАЗАХСТАН СЕ КАНИ ДА ДОСТАВЯ РЕЛСИ НА СЪСЕДНИТЕ СТРАНИ

Между казахския Актюбински завод за жп релси и греди и железниците на Азербейджан, Беларус, Грузия, Узбекистан, Таджикистан и Киргизстан бе подписан меморандум за сътрудничество. Споразумението предвижда въпросните, съседни на Казахстан държави, да са приоритетни купувачи на готовата жп продукция на предприятието.

Проектната мощност на жп заво-

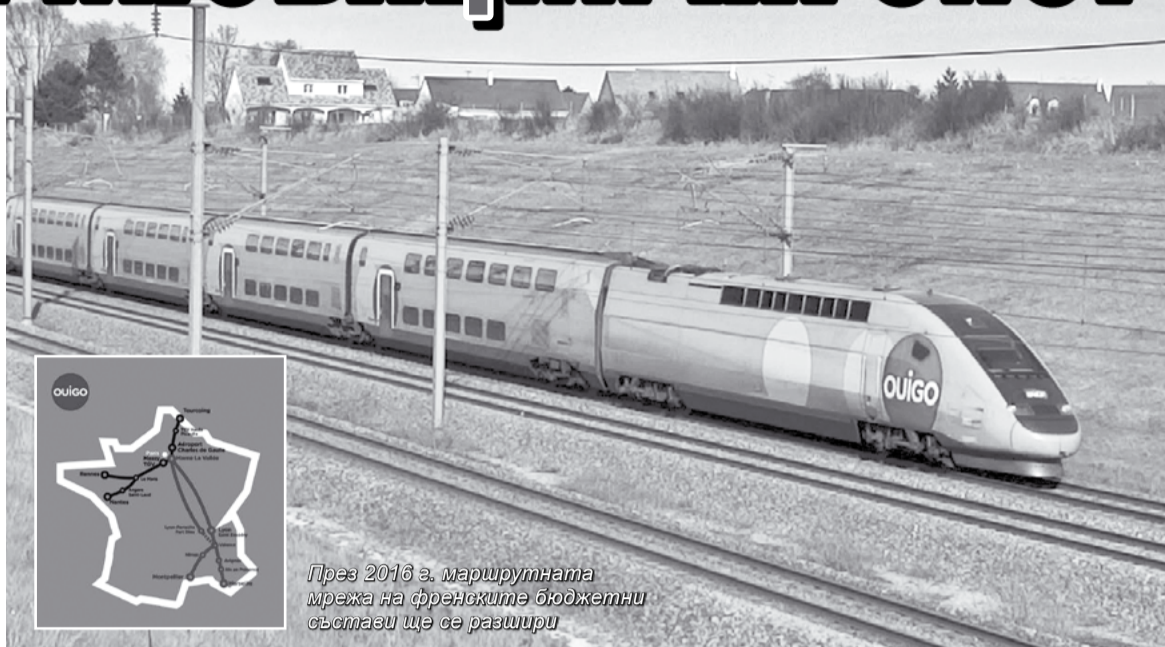
да съставлява 430 000 тона метална продукция на година. Преди всичко това са термозакалени релси марка R65 с дължина 120 метра, предназначени за високоскоростните железни пътища. Сред основната продукция се предвижда да бъдат и 230 000 тона прокат – греди, винкели, канали. Наскоро в предприятието се състоя пускането на първата валцувана казахска релсова продукция.

Актюбинският завод за жп релси и греди се възползва от програма за подкрепа на националния експорт, реализирана от Банката за развитие на Казахстан. Финансовата институция участва във финансирането на неговото неотдавнашно изграждане и сега е готова да отпусне средства и за разширяване на доставките на продукцията му зад граница.



БЮДЖЕТНИТЕ ИНОВАЦИИ НА SNCF

От френските държавни железници (SNCF) обявиха, че през идната 2016 г. предстои разширяване на маршрутната мрежа на нискотарифните влакове Ouigo. Тръгвайки от периферните гари в парижките предградия те вече ще пътуват не само към южните части на страната, но и на север, и на запад. Промените са залегнали в приетата през юни двугодишна програма за повишаване рентабилността на високоскоростните пътнически превози на жп монополиста. Те са част от цял пакет мерки, с които се цели повишаване на приходите и ефективността от рейсовите на влаковете-стрели. Финансовите резултати от дейността на последните намаляха чувствително след началото на икономическата криза в Европа и ожесточаването на дългогодишната битка между железниците и нискотарифните авиопревозвачи.



През 2016 г. маршрутната мрежа на френските бюджетни състави ще се разшири

Припомняме, че следвайки примера на въздушните low cost превозвачи SNCF стартираха свои бюджетни жп превози от април 2013 г. С това за първи път във Франция бе въведен такъв пътнически жп транспорт с постоянен характер. От тогава по две от най-натова-рените линии в страната – Париж – Лион – Монпелие и Париж – Лион – Марсилия - по няколко пъти на ден пътуват боядисани в светлосиньо (с изписано, в червен кръг название Ouigo) композиции TGV Duplex. Именно това са въпросните евтини експреси, чийто билети започват от 10 евро.

Стратегиата на SNCF предвижда добре приетата от френските пътници концепция за бюджетните скоростни влакове Ouigo да бъде още по-широко разпространена. Догодина предстои те да бъдат пуснати по още два маршрута, които най-вероятно ще започват от гара Марн ла Вале край Париж. Единият ще води на запад, като ще преминава през още един жп терминал в парижкото предградие Маси, а впоследствие през градовете Льо Ман, Рен и Анже, а крайната му точка ще е Нант. Другият ще отвежда пътниците на север през летище „Роаси – Шарл дьо Гол“ до гара Хот Пикардия в покрайнините на Амьен и гара Туркоан до Лил. Тези направления засега се обслужват само от стандартните (и по-скъпи) високоскоростни състави TGV.

През 2017 г. има план нискотарифните композиции на SNCF да започнат да се движат също между френската столица и Бордо. И ако новите жп комуникации, осъществявани от Ouigo се наложат до 2020 г. предстои тези състави да тръгнат и по други

направления в източна и северна Франция.

За времето на досегашната експлоатация на бюджетните влакове всяка година по 400 000 места в тях се продават на промоция от 10 евро за възрастен и 5 евро за дете, а още милион – по 25 евро (за групите от 4 човека и нагоре – по 20 евро на човек). Стойността на останалите билети е различна. Тя ще зависи от това колко по-рано са купени от сезона, търсенето и периода на пътуване. Максималната им стойност обаче е фиксирана и не може да надхвърля 85 евро. Дори и тя е доста по-изгодна от редовните тарифи на небюджетните експреси TGV. В повечето случаи пътуването с тях излиза по на сметка и от евтините авиополети и автобусите. Средната цена на закупен 3 месеца по-рано билет за петъчен рейс на Ouigo е само 25 евро.

Ала желаещите да пътуват срещу малко пари с бързата железница трябва да се откажат от претенциите за висок комфорт. Както и при нискотарифната авиация, във вагоните на Ouigo няма първа класа, ресторант и безплатно хранене. Пътническият клас е един и условията са по-спартански. Въпреки това, тъй като пасажерите ще прекарват по-голяма част от времето си седейки, са предвидени достатъчно комфортни седалки.

Също така както при всички нискотарифни авиопревозвачи и при low cost съставите на SNCF вторичните услуги се заплащат. Ако пътникът иска да ползва контакт или розетка за интернет може да го направи срещу 2 евро. Интересното е, че ако неговото място е до розетката, но не пътува сам, спътниците му също са задължени да дадат

същата сума. Алтернативата на тези, които искат да си я спестят, е да заявят места в секцията на влака, където край седалките няма източници за захранване.

Мястото за багажа също е намалено. Благодарение на това съставите Ouigo са приспособени да превозват с 20 на сто повече пасажери (до 1 200 души). Всеки пътник има право да качи свободно на борда куфар с размери до 55x35x25 см, както и по-малка ръчна чанта (до 36x27x15 см). Любопитно е, че допустимите мерки са по-големи от тези, важащи за самолетите на Ryanair и Easy Jet. За допълнителните багажни единици е предвидена такса от 5 евро. Ако обаче не ги заплатите през интернет, заедно с билета, а по-късно – тя скача до 10 евро. Има вариант да платите „свърхбагаж“ си и при качването на гарата, но тогава всяка единица от него вече струва 40 евро.

Транспортирането на котки, кучета и други домашни любимци е разрешено. Желателно е само да са по-фини. Тежащите над 6 кг се таксуват солено - 30 евро. Доста по-евтино – само 1 евро – излиза заявяването на SMS-уведомяване при изменения на разписанието. Последната услуга спестява главоболия. Желателно е превозните документи за Ouigo да се придобиват по-отрано, когато цената им е по-атрактивна.

На пасажерите, избрали Ouigo, се налага да отделят и повече време, за да стигнат до периферните гари край Париж и Лил (а скоро



От тази есен Автобусите на SNCF пътуват по територията на Франция под бранда Ouibus

и край другите френски градове, които ще обслужват), откъдето те оперират. Добирането до тях обикновено става с електрички, а това означава и допълнителен разход от 8 - 10 евро. Но по-важното е, че се изисква да са поне с 30 минути по-рано преди отпътуването на влака, за да има достатъчно време за проверка на превозните и личните им документи.

Засега билетите могат да се купуват само по интернет - от сайта www.ouigo.com. Продажбите им се правят за година напред. Уви, въпреки че съществува вече почти три години, той сякаш е предвиден само за френскоговорящи. Няма почти никаква информация на английски, което е повече от препоръчително да се коригира.

От SNCF обаче не се ограничават само с бюджетни иновации в жп транспорта. От тази есен френският железопътен превозвач предложи и нови услуги в сегмента на евтините междуградски автобусни превози. Последните се развиват от компанията паралелно с жп комуникациите по примера на редица водещи европейски железници.

Държавната компания предложи изключително ниски цени за автобусно пътуване – от 5 евро. Надеждите са, че цената ще изкуши много хора, дори активно използващите услугите на т.нар. carsharing. Това е вид кратко наемане на автомобил с поминутно или почасово таксуване, обикновено използвано за кратки вътрешноградски пътувания. Клиентът може да върне колата във всеки пункт на

рент-а-кар фирмата. Във Франция ползвателите на carsharing-a не са никак малко, тъй като услугата е развита в големите градове и позволява както избор между обществен транспорт или автомобил във всеки конкретен случай, така и шофиране без да се налага да се поддържа лична кола.

Автобусите на SNCF пътуват по територията на Франция под бранда Ouibus. С това на практика SNCF преименува своята автобусна услуга, пусната през 2012 г. и наречена iDBus. През 2016 г. се предвижда те да обслужват 46 града по 130 вътрешни направления (повечето по далечни дестинации). Монополистът получи правото да поддържа дълги междуградски рейсове едва от август т.г. Дотогава френските закони го ограничаваха, но те бяха променени в унисон с политиката за отваряне на транспортните пазари в ЕС за свободна конкуренция.

Разбира се, пазарната битка в сегмента няма да е лека. Конкуренти на SNCF в областта на междуградските автобусни превози са превозвачите Transdev (собственост на Eurolines) с автобусите Isilines, британската компания Stagecoach (с автобуси Megabus) и германската FlixBus.

От ръководството на френските железници вярват, че с описаните нискотарифни иновации ще отговорят на настроенията на пазара. Дали очакванията им ще се оправдаят ще покажат следващите две - три години.

Ивайло ПАШОВ



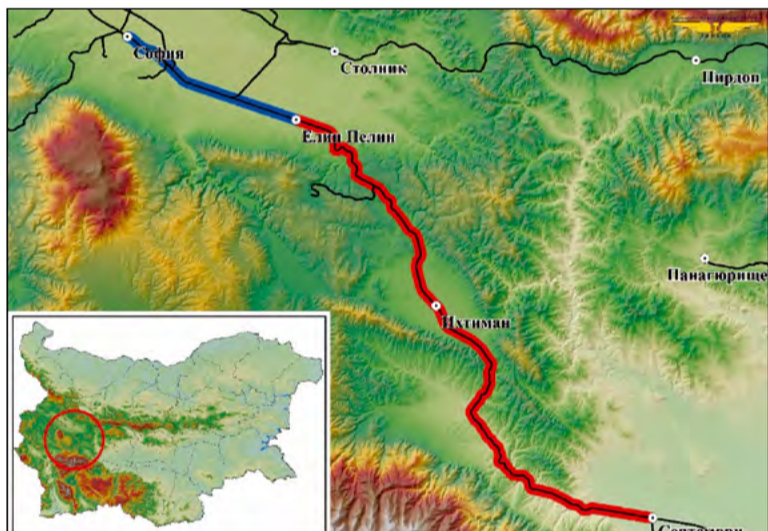
Френските нискотарифни влакове Ouigo са лесно разпознаваеми

С 40 МИНУТИ ПО-БЪРЗО МЕЖДУ СОФИЯ И СЕПТЕМВРИ

След модернизацията на линията



Бъдещата гара Елин Пелин



По новите железопътни трасета, които ще свързват Елин Пелин с Ихтиман и Ихтиман със Септември, ще бъдат прокарани 13 тунела и ще се изградят 45 моста и виадукта. Това предвижда техническият проект за модернизация, чийто напредък беше представен пред журналисти и обществеността на гара Септември. Пресичанията ще се извършват на две нива с пътни надлези или подлези, което не само отговаря на европейските изисквания, но и гарантира по-голяма безопасност.

Подготовката за предстоящата модернизация на цялото направление София – Пловдив става чрез договори за изготвяне на ПУП и технически проекти за отсечките Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември. Предвижда се в началото на следващата година да приключи изготвянето им, както и да бъде финализиран подробният устройствен план. След това ще започнат процедурите за стартиране на строителните дейности.

От столицата до Септември линията се разделя на три строителни участъка: София – Елин Пелин с дължина около 22 км, Елин Пелин – Ихтиман дълъг приблизително 30,5 км и

Ихтиман – Септември 44 км и 799 м., съобщи Иво Янакиев, ръководител отдел „Подготовка на проекти“ в НКЖИ. На публичното събитие присъстваха кметовете на общините, попадащи в обхвата на проекта, представители на бенифициента и на фирмите-изпълнители. Това са ДЗЗД „Елих“, която е спечелила обществената поръчка за позиция 2, участъкът Елин Пелин – Ихтиман. В него ще се инвестират 10 230 000 лв. Третият участък Ихтиман – Септември ще се изпълнява от „ЕЖИС – Евротранспроект“, а стойността му е 15 885 000 лв. И двете суми са без ДДС. С модернизиранието на направление София – Пловдив ще се преодолее едно от най-проблемните места в европейската железопътна мрежа в Югоизточната част на Европа, разположена по протежението на най-пряката връзка между Централна Европа, Близкия изток и Азия. То е и сред приоритетните у нас и има огромно регионално икономическо и стратегическо значение. Свързва крупни индустриални центрове като София с Пловдив, Стара Загора и цяла Югоизточна България. Ще допринесе и за увеличаване на устойчивостта на Трансевропейската транс-

портна мрежа.

Линията до Септември, дълга около 103 км, която в момента е в експлоатация е двойна и електрифицирана. С постановление на Министерски съвет през юли 2011 г. е обявена за национален обект. На нея има 13 прелеза и 11 гари, като София и Септември не влизат в тях. Но за да се осъществят изискванията за оперативната съвместимост и да се постигне скорост около 160 км в час за конвенционалните пътнически влакове и 120 км за товарните модернизацията налага трасето да бъде променено и да излезе от съществуващото.

Само между Елин Пелин и Ихтиман през Вакарелски възвишения ще бъдат изградени

два тунела – единият 965 м, а другият 6 700 м. Осем нови мостове ще заменят съществуващите, които не отговарят на изискванията на нормативната уредба. По проект са планирани и две нови естакади след вилна зона Побит камък, чиито дължини съответно са 234 м и 380 м, както и пътни надлези при вилна зона Побит камък в посока София – Пловдив, при спирка Веринско и при Ихтиман в посока Самоков. Два подлеза ще има при пресичането на селскостопански път – разделен пост Вакарел и при пресичане с горски път на км 42+560. Предстои изцяло да бъде реконструирана и преустроена гарата в Елин Пелин. Линията ще се положи върху ново трасе

между разделен пост Вакарел, който осъществява връзката с едноименната гара. Спирка Побит камък също ще се проектира отново. Предвижда се гара Веринско да продължи да функционира, но само като спирка. При нея и гара Ихтиман завоите така ще бъдат изменени, че да може да се развива скорост до 160 км в час. Спирка Живково се премахва от пътната карта. Предстои и пълно обновяване на гара Костенец, която ще обслужва гостите и жителите на града, а свързващият ги шосеен път също отново ще се изгражда.

Отсечката Ихтиман – Септември ще бъде с 11 нови тунела с обща дължина 10 046 м, като най-дългите от тях са 2 210 и 2 480 метра. Всички са съобразени с техническата спецификация за оперативна съвместимост (ТСОС), която е свързана с безопасността в железопътните тунели (SRT), определена от Европейската комисия.

Цялата отсечка между София и Септември ще се финансира смесено от Механизма за свързване на Европа и Оперативна програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 - 2020 г. Като ефект се очаква в Югозападния регион на България по-балансирано разпределение на видовете транспортен трафик от автомобилен към железопътен, подобряване на условията за устойчива мобилност, постигане на европейските критерии за TEN-T основната мрежа по коридор Ориент/Източен – Средиземноморски. Според Борислав Кабаров, ръководител на звено за „Подготовка на проекти“, който презентира железопътното направление София – Септември, в НКЖИ паралелно със скоростта по него ще бъде повишена и безопасността на движение. Той прогнозира също увеличен икономически растеж и социално сближаване в региона, както и значително подобряване на екологичната обстановка. Времето за пътуване между София и Септември ще бъде съкратено с 40 минути. Ще се увеличи капацитетът на жп линията.



Иво Янакиев



Борислав Кабаров

ЗА ПРИСТРАСТИЯТА НА ПРОФЕСИЯТА

От стр. 1

другото подхвърлил, че хобистите се трупали и много снимали в Асеново един от локомотивите - серия 46.03. Така от дума на дума се стигнало до възможността да се предложи възстановяването му. Немалка заслуга затова има и председателят на синдиката Георги Манолов, отбелязва Христо. Когато през 2013 г. се стигнало до най-трудния въпрос – финансирането, Манолов обикалял с проекта и цялата придружаваща го документация от институцията на институцията и от директор на директор, за да може на практика успешно да се финализира идеята. Нещата пак малко се усложнили, когато локомотивът трябвало да се прехвърли на собствен ход от Асеново в София за възстановяване. Били необходими над 20 часа, за да се преодолее разстоянието, а и по пътя той аварирал. Поели риска, решили сами да отстранят повредата. После с по 15 – 20 км/ч успешно се добрали до депото в столицата, където в продължение на около година продължил ремонтът. Сега, когато Ангел, Христо и Тодор си спомнят как дните им през това време са преминавали, могат да кажат само, че щом не били на смяна, отивали при локомотива.

Когато обаче стане въпрос за традиционната експлоатационна поддръжка на реставрираните локомотиви, Ангел Алексиев изрично подчертава, че преди всяко атракционно пътуване задължително се извършва щателен преглед, който изисква време. Тогава машинистите на една от двете бригади, които са специализирани в обслужването на парните машини, „излизат от график“ - например от разписанието на бързите магистрални електровози, каквито някои от тях управляват, за да съсредоточат вниманието си върху ветераните. Защото всяко такова пътуване изисква специална подготовка и поредица от проби, за да не възникне внезапна авария или неочакван инцидент по време

на път. Настоящата година не е била от най-силните за този вид воаяжи е мнението на машинистите. Казват го, защото е имало време, когато по два-три месеца не са се прибирали вкъщи. „Тогава закарвахме чужденците в средата на август в Димитровград и се прибрахме чак през октомври“, припомня си Ангел. По негова информация 2016 г. се очертава да е по-благоприятна за атракционните пътувания. Например една от групите искала да направи автентични снимки с „Баба Меца“, теглещ десет товарни вагона по крайбрежието на язовир Студен Кладенец в Родопите, а те от водата да документират как става това. „Местността е много красива“, допълва Тодор Захов. „Гостите проявяват изключителен интерес и към отсечката между село Мост и Подкова. Там природата е забележителна, а и до Кърджали има участък, където с автомобил не се стига, а само с влак. Това също прави пътуването с него по-привлекателно“.

Ангел не крие, че още една забележителна парна машина е и възстановената от серията 01.23, която е наследил от предишното поколение машинисти и трудно може да излезе от сърцето му. На нея се е учил и квалифицирал... Става ясно, че не по-малко присърце му е и другата – 05. 01, която, както сам казва, също е „излязла от ръцете му“. Естествено е да ги чувства като собствени рожби, не без вълнение добавя той. Особено 05. 01, която преди време в депото представлявала купчина желязо за скрап, между което на коловоза растяла череша. „С общи усилия успяхме да я вдигнем на крака и сега може да развива до 100 км/ч. Само това, че съм си вложил труда и съм имал не един-два напрегнати часове на очакване е достатъчно да ми бъде скъпа“, заявява още локомотивният инструктор. За него снимките безспорно документират част от възстановяването. Но само човекът, усетил как нещо, което е създавал в продължение на



Ангел Алексиев

Тодор Захов

дни, оживява в ръцете му, можел да разбере какво чувство на удовлетворение се изпитва в такъв момент. Паралелно с него обаче се появява и една празнота, че нещо много лично и съкровено вече е приключило.

Още един пример дава и Тодор Захов. Последните два месеца преди завършването на „Баба Меца“ били инфарктни – от сутрин до вечер седели до нея, а преди пускането й неочаквано за тях се появили проблеми със сертифицирането й... Тримата машинисти се опитват да обяснят по-простичко възникналите бюрократични препятствия. Тъй като ставало въпрос за музейен актив, а той не влизал в юрисдикцията на Наредба 57, третираща изискванията за сертифициране и лицензиране на локомотивите, възникнали затруднения за вписването им в Общия регистър на возилата на ИА „Железопътна администрация“. Необходимо било да се набавят още куп документи, свързани с извършването

на допълнителни проби, докато въпросът бъде уреден.

Коментирайки препъникамъните, които допълнително ограничават инициативата в железниците, тримата машинисти не могат да премълчат недостатъците на Закона за обществените поръчки, от които често и самите те са пряко потърпевши. Освен тромовостта му и възможностите, които дава за безконечни обжалвания, много често за десет гайки или болтове трябвало да се изписват купища хартия и да се губят ценни месеци, докато се получат необходимите материали или резервни части. Това било бич за всички държавни предприятия, но за ремонтната и експлоатационна дейности често се оказвало фатално. Като един от пресните примери Христо Иванов посочва процедурите с работното облекло в дружеството за товарни превози, където недоволните фирми можели да обжалват и забавяли с месеци поръчката. Тримата млади мъже споделят



Христо Иванов

още притеснения, свързани с професионалното им всекидневие, но в детайлите те стават повод за нов, отделен разговор.

страниците подготви:
Мая Димитрова



СТУДОВАТА АЛЕРГИЯ

Студовата алергия е често срещан проблем с характерни симптоми, които са лесно разпознаваеми от специалистите. Тя е здравословен проблем, който не бива да се подценява, тъй като, освен неприятните кожни раздразнения, които се появяват външно, алергичната реакция засяга състоянието на организма и влошава качеството на живот на страдащите от нея.

Когато кожата на човек се обрива след излагане на студени атмосферни условия с наличие на характерни, издути червени петънца и изразен сърбеж, можем да говорим за студова алергия. Засягат се тези участъци от тялото, които са директно изложени на студа. Всъщност, обривите не се появяват в момента, когато човек е в досег със студена вода или е излязъл в студено време, а най-често, когато постои в затоплено помещение, след излагането на студ. Пъпчиците, сърбежът и паренето се появяват за около половин-един час, но са доста неприятни и досадни, тъй като страдащите от тази форма на алергия ги получават след всяка рязка смяна на температурата. Не е необходимо термометърът да сочи -10 градуса, за да се проявят характерните симптоми на заболяването. Напротив, специалисти са наблюдавали случаи, при които страдащи от студова алергия реагират с кожен обрив и сърбеж, при температура от плюс двадесет градуса! Болните имат различен праг на чувствителност и тялото на всеки един разпознава като „студена“ различна температура. Студовата алергия е специфична, хипертрофирала реакция към температурни разлики, която, заради ясно изразените симптоми и промени в тялото, които предизвиква, е придобила статут на заболяване. Тя се отключва не само при излагане на по-ниски температури, но и при плуване в студена вода и дори при консумиране на студени напитки. Температурните разлики причиняват не само парене, сърбеж, пъпчици и ранички по кожата, но и главоболие, подуване на крайниците, зачервяване и дразнене на очите, запушен нос и отпаднало-

Всъщност, за наличието на всеки един от тези симптоми голяма роля играе намаляването на имунната защита на организма.

Студовата алергия може да се диагностицира единствено от лекар, тъй като, в противен случай, човек често може да изпадне в заблуда, под влияние на различни статии и материали по темата. Леката

от студова алергия. Според някои специалисти, нелекуването на това заболяване може да причини задъшаване от оток на гръкляна.

Предпазването от студова алергия изисква, на първо място, укрепване на имунната система и на защитните сили на организма. Достатъчното и редовно овлажняване на кожата също е необходимо



хрема или зачервяването на кожата при минусови температури не е студова алергия, а нормална реакция спрямо климатичните условия. Отделните случаи на почервяване или придобиване на синкав цвят на кожата също не са студова алергия. При нея няма да се усъмните или да умувате за състоянието си, тъй като дразнещият сърбеж и паренето са много характерни и ще се появят, когато влезете в затоплено помещение. Съществуват някои митове и легенди около това състояние, които не са окончателно потвърдени, но са известни на страдащите

условие, за да не допуснем такава реакция на тялото ни. Редовните физически упражнения, по възможност на чист въздух и разнообразното хранене, са най-добрата превенция срещу заболяването. Храните, богати на витамин А, С и Е, са чудесни за защита срещу това състояние. Качествената козметика е допълнителен плюс при поддържането на кожата ни. Добре хидратираната кожа реагира по различен начин на зимните студове. На пазара има изобилие от кремове, масла и лосиони, които се грижат чудесно за всеки тип кожа.

Карфиол със сусам и чеснов сос



Необходими продукти:

800 г карфиол (накъсан на розички)
3 с.л. брашно
6 с.л. галета
2 с.л. сусам
2 разбити яйца
1 ч.ч. олио
черен пипер
сол

За соса:

3 с.л. лимонов сок
2 скилидки чесън
6 с.л. зехтин
3 с.л. сирене крема или извара

2 с.л. нарязан магданоз
100 г обезкостени зелени маслини

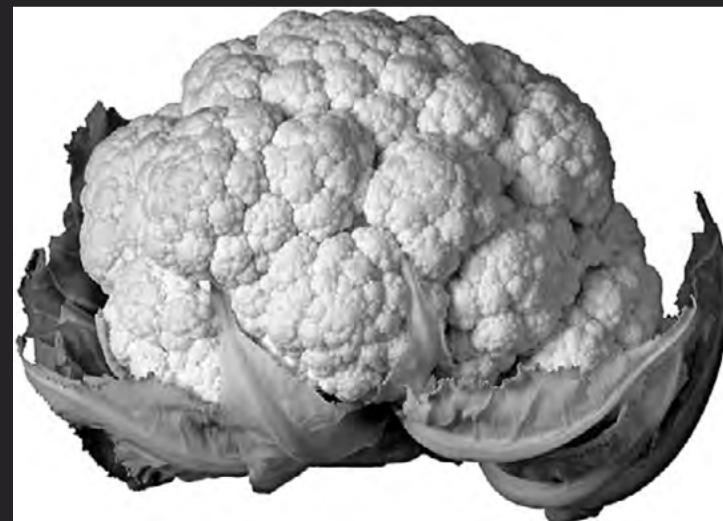
Начин на приготвяне:

Карфиолът се подварява за 5 минути в подсолена вода, отцежда се и се подсушава. Галетата се смесва със сусам. Всяка розичка карфиол първо се овалва в брашно, после в яйце и накрая в галетата със сусам. Изпържват се до златисто в сгорещеното олио. Всички продукти за соса се пасират заедно. Карфиолът се сервира, полят със соса.

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-ти 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 зелевите. 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 необичайно, 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 съдържа 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 ненатрапчив вкус растението е предпочитано от повечето готвачи и като основна съставка на салатите. Карфиолът често за използване за приготвянето и на различни туршии. Той става невероятно вкусен, ако просто го маринувате.



КИСЛОРОДНАТА ВОДА В ДОМАКИНСТВОТО



Свикнали сме да използваме кислородната вода като изпитан лек от домашната аптечка. Оказва се обаче, че тя може да е полезна и за някои домакински задължения. Вижте за какво може да ви послужи кислородната вода в домакинството:

Почиства петна от кръв – ако забележите, че на килима или кухненската кърпа има петна от кръв, тогава минете петното с парцал, върху който сте капнали няколко капки кислородна вода. Изчакайте малко и изплакнете със студена вода. Не прилагайте срещу тъкани в ярки или по-тъмни цветове,

защото кислородната вода може да има избелващ ефект.

Добавка към бялото пране – говорейки за избелване, няколко капки кислородна вода вместо белина към бялото пране, правят дрехите още по-искрящо бели. Освен това така отстраняват зацапвания и петна без проблем.

Срещу мухъл – смес от кислородна вода и оцет в съотношение 1:1 и разреждана с малко вода е подходящо средство за борба с мухъла. С получения препарат напръскайте мястото, върху което има мухъл, изчакайте 10-тина минути

и изтъркайте с четка, а след това оставете да изсъхне.

Като дезинфектант – кислородната вода не отделя токсични вещества, затова може да ви послужи като дезинфектант в кухнята или банята. Разреждана с вода, може да я ползвате като препарат за почистване на фаянс и керамика. Освен това може да накиснете в нея гъбите и парцалите, с които чистите.

За чисти стъкла – направете си спрей за почистване на прозорци и огледала от кислородна вода и вода в съотношение 1:1. Напръскайте повърхността и забършете с хартия.

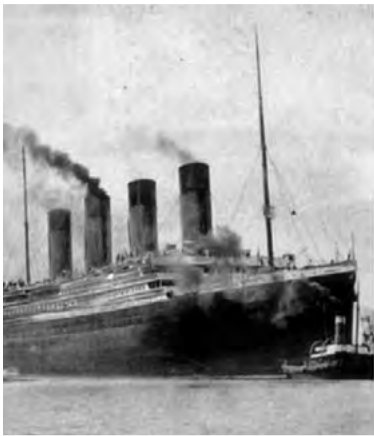
\$ 23 ХИЛ. ЗА БИСКВИТКА ОТ „ТИТАНИК“

Последната оцеляла бисквита от „Титаник“ бе продадена за 23 000 долара на аукцион във Великобритания.

Най-скъпата бисквита в света е на 103 години, тъй като „Титаник“ потъва през 1912 г. Тя е производството на пекарната „Spillers & Bakers“. Търгът бе организиран от аукционната къща „Henry Aldridge & Son“, а бисквитката беше закупена от колекционер от Гърция.

Бисквитката била съхранена от някой си Джеймс Фенуик, пасажер от „Карпатия“ - корабът, взел на борда си оцелели след потъването на „Титаник“. Фенуик сложил бисквитката в пощенски плик, върху който написал датата и събитието.

На аукциона бе изтъргувана и



снимка на айсберга, причинил катастрофата. Тя е била заснета от пасажер в една от спасителните лодки



часове след потъването на „Титаник“. За архаичната черно-бяла фотография бяха платени 32 000 долара.

10 ПРИЗНАКА, ЧЕ Е ВРЕМЕ ДА СМЕНИТЕ РАБОТНОТО СИ МЯСТО

1. Мразите работата си от дълното на душата си

Събуждате ли се всяка сутрин с ужас, че ви чака поредният работен ден? Дразни ли ви всичко в службата? Тогава защо да продължавате да сте нещастни? Има голяма вероятност шефът и колегите ви също да знаят, че мразите работата си. Дори по-лошо – може да сте се превърнали в един от онези ужасни хора, които прекарват повече време в оплаквания пред всеки, който е готов да слуша колко ужасна е компанията, вместо наистина да работят. Ако сте се вторачили в не-

Ако увеличат двойно възнаграждението ви и пак мразите работата си (а и мрънкате, че ще трябва да плащате по-високи данъци), значи е време да продължите напред. Ако колегите ви се вълнуват от това, което правят, или от факта, че са част именно от тази компания, не им разваляйте удоволствието.

4. Превърнали сте се в интернет маниак

Денят ви се върти около интернет, при това не във връзка с работата ви, а за да следите някого във Facebook или LinkedIn, да пазарувате онлайн или да гледате

ничните, а когато ходите на работа, пак сте изморени. Обикновено сте сред първите, които хващат всеки новопоявил се в офиса вирус... при това нарочно. Ако от мисълта за работа започва да ви се гади, не ходете на лекар за поредната медицинска бележка. Идете в агенция за набиране на персонал.

7. Не харесвате шефа или колегите си

Не е нужно да сте най-добър приятел с хората, с които работите, но все пак не е лошо да ги харесвате и уважавате... особено шефа. Ако не може да кажете нищо мило за тях и постоянно избягвате „задължителните обществени събития“ и дори небрежните разговори около кафе машината, време е да намерите колеги, които да ви вдъхновяват.

8. Не се справяте достатъчно добре със задачите

Лошото представяне е сериозен демотиватор. Но ако не успявате да се справите с ежедневните отговорности или ви липсва желанието за това, не губете времето на шефа си и продължете напред.

9. Изглеждате като бездомник

Ако не се грижите за външния си вид на работното място както сте правили преди – не гладите дрехите си, не сресвате и миете главата си и посягате към дрипите, с които ходите до магазина през уикенда – може би е време за ново начало.

10. Четете тези съвети

Ако сте добре запознати с повечето признаци, описани в тази статия, със сигурност е нужна смяна на професията. Заглавието ви накара да продължите да четете, нали?!

В случай че наистина харесвате шефа и колегите си, и компанията като цяло, значи може би е време да обсъдите с ръководството промените, които бихте могли да направите, за да си върнете мотивацията.

Намирането на работа, която наистина ви прави щастливи и ви позволява да постигнете личните и професионалните си цели, ще промени живота ви и ще направи всичко по-цветно и приятно.



достатъците на поста си, приемате всяка промяна негативно и постоянно изпитвате нуждата да се борите с установения ред само за спорта, значи е време да си вървите.

2. Скучно ви е

Ако от трудните задачи ви се прииска да полегнете и да си подремнете, тогава намерете работа, на която да сте отдадени. А ако идеята да говорите с шефа си за начините, по които да направите работното място по-възбуждащо, ви се струва като досадно задължение, тогава е време да приемете предизвикателството да си търсите нова работа.

3. Нищо не може да ви развълнува... нито дори повишението на заплатата

клипчета в YouTube. Но обикновено не за това е времето между 9 и 5, затова най-добре си потърсете друго работно място.

5. Цар сте на отлагането

Пристигате последни и си тръгвате първи, а още от момента, в който прекратите прага на офиса, започвате да си търсите оправдания да не свършите нищо. Правите чай, чистите, ходите до тоалетна, говорите с колегите си, подреждате си бюрото, водите „спешни“ лични разговори. А в редките случаи, в които не вършите гореспомнатите неща, зяпате часовника и отбръсватите часовете.

6. Често си вземате болнични

Възползвате се напълно от бол-

Вижте кои обикновени неща са забранени в някои части от света и защо

Комбинацията от политически фактори, култури, религии, но и като превенция за здравословното състояние на населението доведе до забрана на следващите неща в някои части от света.

В Русия са забранени френските сирена – В отговор на наложените от западните страни санкции във връзка с украинската криза, през август 2014 г. руските власти забраниха вноса на определени стоки, сред които и френски сирена от Европейския съюз, САЩ и други западни страни.

В Канада са забранени детските проходилки – По време на изследване, направено от канадски учени през 2004 г., е установено, че детските проходилки не са полезни

В Северна Корея са забранени дънките – Дънките се смятат за символ на САЩ и поради тази причина носенето им се смята за нелегално.

В САЩ са забранени шоколадовите яйца Киндер – В известния деликатес се крие детска играчка и от гледна точка сигурност те се забраняват в САЩ. Смята се, че малките биха могли да се задавят с тях.

В Сингапур забраняват дъвки – В Сингапур никога не е било забранено да се дъвче дъвка, но заради трудното им премахване от улиците, от 1992 г. вносът и продажбата на дъвки е забранен.

В Тайланд е забранен филмът „Ана и кралят“ – Филмът е забранен заради това, че в



за малчуганите. По-голямата подвижност на детето може да предизвика най-различни наранявания на главата, костите, може да се стигне дори и до смъртни случаи.

В Иран са забранени манекенки за витрините – При нарастващото влияние на Запада през 2009 г. Иран забрани да се слагат във витрините манекенки с изваяни форми и особено ако не носят хиджаб.

него се обижда тайландската монархия и не се представя истинската история на страната.

В Саудитска Арабия са забранени маските – През 2013 г. Саудитска Арабия забрани вноса и продажбата на маски с лика на Гай Фокс, който е протагонист във филма „V for Vendetta“. Днес законът важи за всички маски.

Тръгна най-малката железопътна отсечка в света

Не много хора знаят, че скрита зад базиликата Свети петър, заобиколена от статуи на светци, се намира най-малката железопътна мрежа в света. Отворена през 1934 г. железопътната пресечка на Ватикана е дълга само 1,27 км. Линията свързва единствената гара на държавата със стените на Ватикана в Рим. Някога тя е била използвана за транспортиране на папата, но през последните години благодарение на папския самолет участъ-

кът се използва за пренасяне на товари между Италия и Ватикана. Сега за първи път в своята история железницата отваря за туристи. По инициативата на папа Франциск влакът вече свързва туристическите забележителности на Ватикана в Рим с папския летен дворец в Кастел Гандолфо. Целодневният билет включва и безплатен вход за музеите на Ватикана и градините в Рим.

Още за *Ватиканската гара* на стр. 8



„ПАПСКАТА“ ЖЕЛЕЗНИЦА ВЕЧЕ ВОЗИ ТУРИСТИ

Най-късият железен път в света води до забележителностите на Ватикана

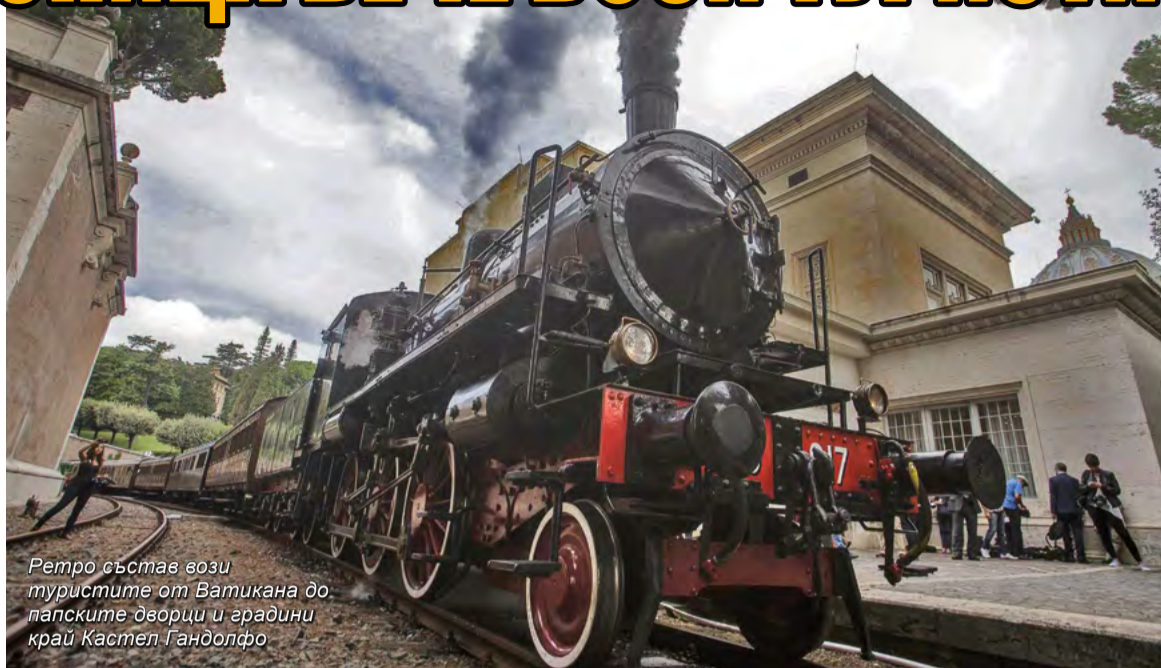
Малцина знаят, че скрита зад базиликата „Свети Петър“ във Ватикана и заобиколена от статуи на светци, се намира най-късата железопътна линия в света. Тя е с дължина само 1,270 м и свързва единствената гара на духовния град-държава с жп мрежата на Рим. А популярността ѝ се дължи на факта, че десетилетия наред е била достъпна само за висшия католически клир. По инициатива на действащия понтифик Папа Франциск обаче тя вече е отворена за туристи. Нещо, което се случва за първи в историята ѝ.

Строежът на Ватиканската жп линия започва през 1929 г. след като Бенито Мусолини и кардинал Пиетро Гаспари подписват т.нар. Латерански договор, с който е създадена самата Ватикана. Изградена е за 3 години, а през март 1932 г. по нея преминава първият локомотив. Официално е открита на 2 октомври 1934 г. Първоначално е била с две железопътни платна, но в навечерието на 2000 г. едното е демонтирано и

превърнато в пеши туристически маршрут („Passeggiata del Gelsomino“).

На практика само няколко-стотин метра от жп трасето са на територията на католическия град-държава. Оттам, преминавайки през 97-метров тунел, то прави връзка с италианската гара Сан Пиетро и в тази част е електрифицирано.

Доскоро железният път е използван изключително рядко. Най-вече по церемониални поводи и за превоз на стоки и товари до свещения град. През 1962 г. от Ватиканската гара потегля на поклонение до Асизи папа Йоан XXIII, известен като „българския папа“ заради дългогодишната му връзка с България и изключителното му благоразположение към народа ни. Папа Йоан Павел II пътува по линията два пъти – през 1979 и през 2002 г. Последно е използвана през 2011 г. от почетният папа Бенедикт XVI. Оттогава, след издаване на специално разрешение, по нея са пътували единствено няколко



Ретро състав вози туристите от Ватикана до папските дворци и градини край Кастел Гандолфо

групи богомолци от Италия и Германия. Настоящият Папа Франциск обаче реши да я направи достъпна за всички.

От няколко седмици, всяка събота от живописната и рядко използвана Ватиканска гара (помещаваща досега магазин за луксозни сувенири), тръгва специален влак. Той отвежда туристите, закупили си целодневен билет за 40 евро, до най-известните забележителности на католическата държава. Турът включва музеите на Ватикана, Сикстинската капела, Апостолическия дворец и градините на Папските вили от началото на XVII век, разположени на хълмистите брегове на езерото Албано в Кастел Гандолфо.

Воаяжът се осъществява приоритетно с напълно реставриран парен ретро състав, произведен през 30-те години на XX век. Той е принадлежал на аристократичното семейство Савоя и включва 6 вагона в стил „belle époque“ с лакирани седалки от светло дърво. Бил е дарен на папата от президента на републиката по това време Антонио Сени. В случаите, когато неговото движение е невъзможно, пътешествието става с модерна композиция на италианските железници.

След като излезе през портите в крепостната стена на Ватикана, влакът преминава през тревните площи в предградията на Рим. После криволички покрай развалините около Виа Апия и се изкачва на зелените хълмове над езерото Албано. Там спира на малката гара на градчето Кастел Гандолфо, край хълма, където величествено се издигат папските резиденции.

До тях пасажерите се превозват с бусчета-совалки. Впоследствие се прехвърлят на бяло туристическо влакче, което ги „разхожда“ по 5-километров маршрут. Така, освен природните красоти имат възможност да разгледат и биофермата, от която идват плодовете, зеленчуците и млечните продукти



Понякога пътуването се извършва и с модерен състав на италианските железници



Портата на жп трасето в стените на Ватикана



Ватиканската жп линия преминава 143 метра каменен виадукт

за Ватикана и галерията на император Домициан, строена през I век.

В Апостолическия дворец туристите могат да разгледат новооткритата, специално за тези посещения „Галерия на Папите“, където в шест зали са

изложени 51 портрета на папи, от XVI век до днес. На показ е също преносимият престол на Папа Пий XI, използван в продължение на осемдесет години в Залата на Консistorия, както и папамобилът на Йоан Павел II.

Ивайло ПАШОВ



Туристите слизат на гарата край Кастел Гандолфо



Интериорът на старинния влак е в стил „belle époque“



Турът позволява да се разгледат музеите на Ватикана, дворците, градините и Папските резиденции

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 директна заявка от клиента

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