



## МЕЖДУ СОФИЯ И ПЛОВДИВ ЩЕ СЕ СПЕСТЯТ 40 МИНУТИ

*След модернизацията на жп линията*

Според прогнозите на европейските проучвания, след завършване на модернизацията на железопътната линия София – Пловдив в отсечките София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември, пътуването по направлението ще се скъси с 40 минути, беше съобщено на гара Елин Пелин по време на представянето на проекта. Това е сред от най-проблемните участъци в общоевропейската жп мрежа на Югоизточна Европа, разположен по най-пряката връзка между Западна и Централна Европа с Близкия Изток и Азия. Освен с международно, тя е и с изключително важно регионално и национално икономическо и стратегическо значение, защото свързва едни от най-големите индустриални центрове в страната като София, Пловдив, Стара Загора, Бургас и цяла Югоизточна България. Затова и отсечката София – Септември, като част от направлението София – Пловдив, още през юли 2011 г. е обявена с решение на Министерски съвет за обект с национално значение. Припомняме, че тя се намира по протежението на трансконтиненталния коридор Ориент/Източно-Средиземноморски, който преминава през страната ни и през него се транспортират основните товари между Румъния, България, Гърция и Турция.

Още една причина да се обръща толкова голямо внимание на модернизирването на тази жп линия са както европейските политически документи, така и световните тенденции за ренесанс на железопътния транспорт, посочи Мария Чакърова, директор на дирекция „Стратегическо развитие и

инвестиционни проекти“ в НК „Железопътна инфраструктура“, която присъстваше на представянето. Тя подчерта, че според Бялата книга за транспорта до 2020 г. 20 процента от пътническите превози и 30 процента от товарните трябва да бъдат прехвърлени от автомобилен на железопътен транспорт. Затова

и България като страна-членка на ЕС се съобразява с тази тенденция, въпреки че успехите й досега все още са частични. Напълно не са постигнати показателите в изграждането на инфраструктурата, които изискват съвременните условия и транспортен процес. От

На стр. 5

**НА ОСТРОВА ЗАПОЧВА  
ПРОИЗВОДСТВО НА  
ПЛАСТАСОВИ ТРАВЕРСИ**

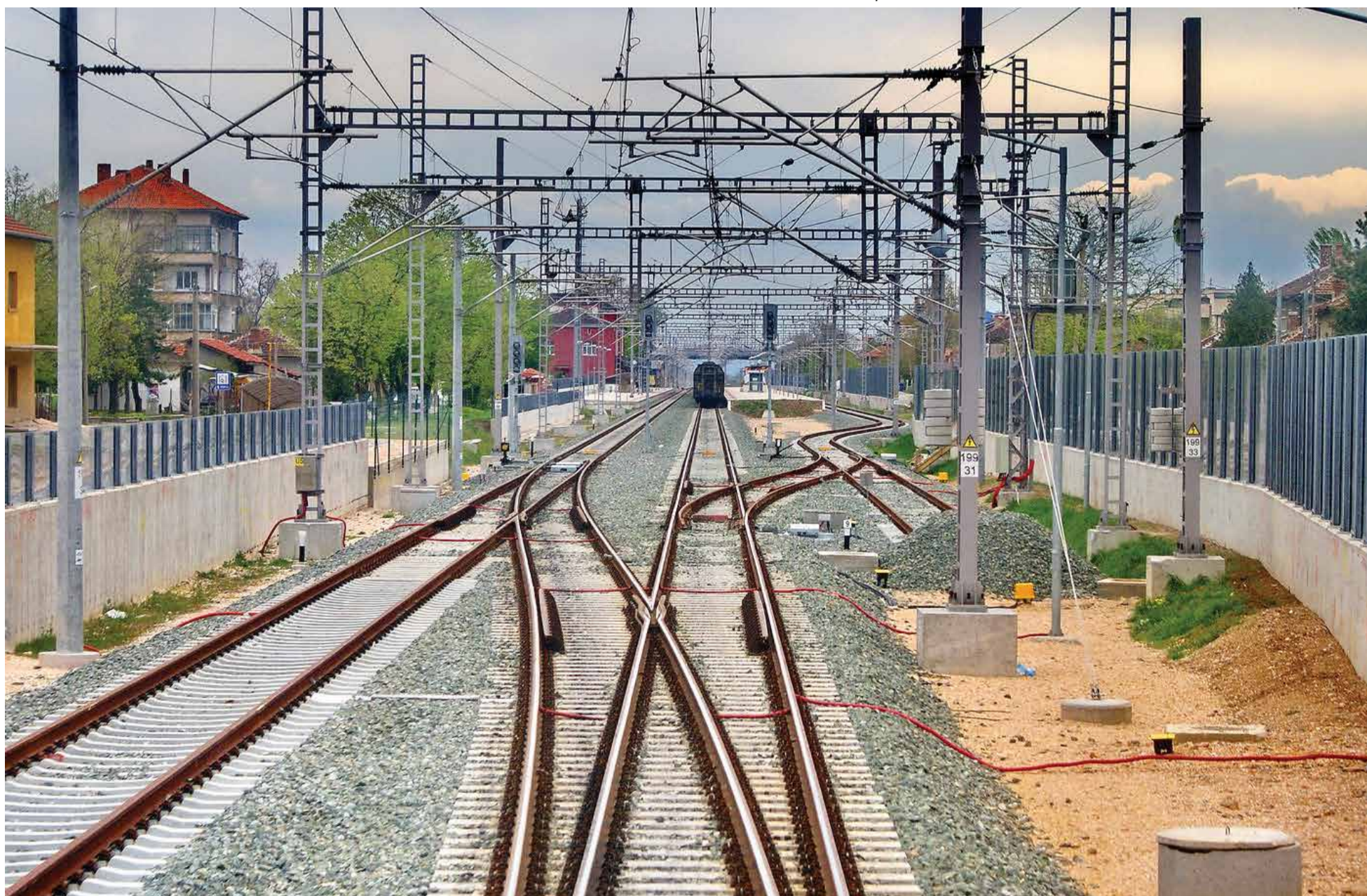
на стр. 2

**КОГАТО ТИШИНАТА  
Е ЗЛАТО**

на стр. 3

**РЕТРОСПЕКЦИИ  
ЗА ХОРАТА И  
ПРАЗНИЦИТЕ**

на стр. 5





## НА ОСТРОВА ЗАПОЧВА ПРОИЗВОДСТВО НА ПЛАСТМАСОВИ ЖП ТРАВЕРСИ



Във Великобритания скоро ще започне производство на пластмасовите железопътни траверси Ecotrax. С него ще се заеме компанията Sicut Enterprises, която се е специализирала в преработката на отпадъци от синтетика. Фирмата е лицензирана за редица нови технологии, разработени в американския университет Rutgers University в Ню Джърси.

Производството на пластмасовите жп траверси ще бъде по-изгодно на фона на техните по-скъпи, стандартни, дървени аналози и на влошаващото им се качество в Европа. Освен

това, през декември 2017 г. в Евросъюза предстои да се въведе мораториум върху използването на креозота – токсичната течност, с която се обработват дървените траверси, за да са защитени от дървоядните насекоми.

Траверсите Ecotrax ще се произвеждат от британски пластмасови отпадъци. По този начин значителна част от техният материал ще носи допълнителен доход на местната икономика. Засега синтетичните боклуци на Острова се превозват с кораби за преработка в Азия.

От Sicut Enterprises коментират, че да се използва високо-

качествена дървесина в железопътната инфраструктура при условие, че има доказала се алтернатива, е неправилно не само от икономическа, но и от екологична гледна точка. Управата на компанията изразява надежда, че началото на производството на Ecotrax във Великобритания ще доведе до широкото използване на този продукт из цяла Европа. В момента пластмасовите траверси от типа се произвеждат в предприятието в щата Тексас и намират все по-масова употреба.



## В ПОЛША ТЕСТВАТ НОВИЯ ЕКСПРЕС PESA DART



В Полша започнаха техническите изпитания на новия пътнически електросъстав Dart, произведен от местната компания – жп производител Pesa. Тестовите се провеждат по затворена линия край Жмигруд в Долноселезкото воеводство. Очаква се да приключат до есента, след което влаковете трябва да влязат в експлоатация в полските железници.

Dart са експреси от ново поколение на базата, на които от Pesa предвиждат да създадат различни модели скоростни композиции. Те са нископодови, отлича-

ват се с модерен дизайн и с високо ниво на комфорт. Могат да превозват по 352 пътници, от които 60 в първа класа, а 292 – във втора. Разчетени са да се движат с работна скорост до 160 км/ч, но по време на заводските изпитания демонстрираха възможност да ускоряват до 200 км/ч. Този потенциал може да бъде развит в следващите модели.

В завода на Pesa в Бидгощ в момента се завършва асамблирането на втори състав Dart. Още 10 са в различна степен на производство. В съответствие с дого-

вора, сключен между компанията и държавния пътнически превозвач на страната PKP Intercity, от предприятието ще излязат общо 20 такива електрички. Стойността на контракта е 1,321 млрд. злоти (около 323 млн. евро). Над половината от средствата идват по линия на еврофондовете.

Съставите ще започват да обслужват маршрутите на PKP Intercity по-активно от догодина. Те ще пътуват по линиите между големите полски градове, като Вроцлав, Лодз, Варшава, Белосток, Люблин и Катовице.

## Австралийски щат ще купува влакове за почти 3 млрд. долара



Властите на австралийския щат Нови Южен Уелс обявиха, че възнамеряват да инвестират около 2,8 млрд. долара в нови пътнически влакове. С тези средства се предвижда да бъдат закупени 65 композиции, съставени от 520 вагона. В проекта за обновяване на подвижния състав на местната железница е заложено доставчикът задължително да поеме и бъдещото обслужване на съставите.

В момента щатското правителство провежда конкурс за избора му. До същинския етап от тендера са допуснати 4 претендента. Това са компаниите Alstom Transport Australia Pty Ltd (дъщерно дружество на френския концерн), швейцарския жп производител Stadler Bussnang AG и още два консорциума. В единия от тях влизат австралийската фирма Downer EDI Rail Pty Limited и китайското предприятие CNR Changchun Railway Vehicles Co Ltd. В другия – австралийското дружество UGL Rail Services Pty Ltd, местният клон на японския гигант Mitsubishi Electric и китайската корпорация CSR Corporation Ltd.

Общинските власти на Нови Южен Уелс планират да излъчат победителя в съревнованието и да подпишат контракт с него през следващата година. Новите влакове, които той ще достави, трябва да бъдат приети в експлоатация в периода 2019 г. – 2024 г. Те ще обслужват маршрутите на регионалния жп оператор NSW TrainLink.

## В Западна Канада инвестират в развитието на товарните линии

Железопътната кargo компания Canadian National (CN) пристъпи към реализацията на програма за укрепване и подобряване на инфраструктурата на фидерните линии в западните канадски провинции Албърта, Манитоба и Саскачуан. Инициативата е на стойност 500 млн. канадски (395 млн. американски) долара.

До края на 2015 г. CN ще инвестират 100 млн. долара по проекта в реконструкцията на второстепенните жп трасета в Северна Албърта. В резултат от все по-активната разработка на находищата на нефтени пясъци в региона ръстът на товарните жп превози се е увеличил с 50 процента през последните 5 години. Ето защо се предвижда полагане на по-тежки релси, замяна на баластния слой на железните пътища и на траверсите в провинцията.

Освен усилването на инфраструктурата на фидерните линии от CN ще извършат реконструкция и на жп магистралата Едмънтън – Уинипег.



## Нови вагони за метрото в Делхи

Индийският жп производител Bharat Earth Movers (BEM) ще достави на метрополитена в Делхи 74 вагона серия RS13 на стойност 6,45 млрд. рупии (около 100 млн. долара). Тяговото оборудване за тях се произвежда от японската корпорация Mitsubishi Electric.

Новите вагони за подземната железница са разработени за линии с междурелсие 1676 мм. Те са съвместими със сега експлоатираните в метрото вагони от серията RS1, продукт на консорциума MRM.

Досега компанията BEM е сред най-утвърдените доставчици на подвижен състав за индийските метрополитени. От създаването си през 2002 г. тя е произвела над 600 вагона за подземната железница в Делхи и съответно 150 и 40 за тези в Бангалор и Джайпур.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



# КОГАТО ТИШИНАТА Е ЗЛАТО

Година след като въведеха т. нар. „тихи вагони“ във високоскоростните си влакове AVE испанските държавни железници (Renfe) констатира, че интересът към тях расте все повече и повече. За този период популярността на вагоните, позволяващи на пасажерите да се наслаждават на пътуването в условия на приглушена светлина и почти абсолютно отсъствие на шум, се е увеличила четири пъти. От възможността да си подарят този комфорт са се възползвали 1,11 млн. пътници на иберийския жп превозвач. И тенденциите сочат, че тази екстра тепърва ще става още по-предпочитана.

Статистиката е красноречива. Ако през първия месец от пускането на услугата – юли 2014 г., от нея са се възползвали само 37 000 души, то през май 2015 г. желаещите да отидат, пороботят или подремнат на спокойствие в „тихите вагони“ на испанските влакове-стрели AVE са достигнали над 154 216. Това означава, че натовареността на въпросните вагони се е увеличи-

покупката на превозен документ за тях пасажерът се съгласява да спазва въведените правила да не нарушава тишината по време на пътуването, за да не пречи на спътниците си.

В „тихите“ зони е забранено воденето на разговори на висок глас както по мобилните телефони, така и с останалите пътници. Не са позволени също продължителните беседи между спът-



За една година спокойно пътуване в „тихите вагони“ на влаковете-стрели AVE са си подарили над 1,11 млн. пътници.

планирали да отидат (било с книга или в съзерцание на пейзажите), да се отпуснат в дрямка или тихо да се посветят на своята работа (с преносимия си компютър или носената документация).

11 и 27,5 процента. Освен това, чрез разнообразни промоционални тарифи те дадоха възможност на клиентите да се възползват и от система от допълнителни намаления, достигащи от

ито може да се пътува на много по-атрактивни цени, съизмерими или по-ниски от тези на билетите на low-cost авиокомпаниите. И в двете части на тези композиции са обособени съответно „активна“ (zap) и „тиха“ (zen) зони, като във втората се настъпяват хората, които търсят спокойствие и разговорите на висок глас и звъненето на мобилните телефони са нежелателни. Условието за запазване на места в тях са аналогични, както при по-горе разгледаните оператори.

Едва ли е нужно да обясняваме защо тези „тихи“ иновации се радват на изключителен интерес от страна на пътниците. Но все пак нека го кажем – в тях претенциозните пасажери успяват да се спасят от редица дразнителни, с които доста често се сблъскват в релсовия транспорт.

Според изследване, проведено неотдавна във Великобритания сред 2 000 клиенти на местните железници, те най-много се дразнят, ако по време на пътуването човекът на съседната седалка слуша прекалено високо музика в слушалките си. След тях се нареждат: малките деца, които ритат седалката им; заспалите и хъркащи силно съседи по място; говоренето по телефона; заспиването върху рамото на непознат и т.н. За пътуващите с релсовия транспорт в Париж и околностите му пък най-честото и най-неприемливо явление, с което се сблъскват, са разговорите на висок глас и гръмката телефонна комуникация. Докато „тихите вагони“ позволяват на клиентите на железниците да си спестят този дискомфорт. Ето защо железопътните специалисти са на мнение, че тяхната популярност ще продължава да расте, а все повече жп оператори ще са мотивирани да инвестират в тази иновация.

**Страницата подготви:**  
**Ивайло ПАШОВ**



В „тихите вагони“ пасажерите могат да отидат или работят в тишина и спокойствие, без звукови и светлинни дразнителни.

ла със 74 процента. В момента дори тя е още по-голяма, имайки предвид, че купуващите билети за подвижния състав, където шума е забранен, вече са с 10-ина хиляди повече от посочената цифра. Така че безспорен факт е, че ръстът и търсенето на този вид превози непрекъснато расте. Той говори и за адекватната политика на развитие, с която управата на Renfe води компанията напред.

За времето откакто „тихите вагони“ бяха въведени като услуга досега най-много билети, 45 на сто, са продадени за скоростните състави, пътуващи по направление към каталунската столица Барселона. Останалите превозни документи, гарантиращи комфортен трансфер, основно са по железопътните маршрути на AVE до Севиля (18 на сто), Малага (12 на сто), Валенсия и Аликанте (по 10 на сто). Вагоните от този тип се разпознават лесно, тъй като са обозначени със специален символ (зачеркната тромба). При

нистите. Слушането на музика и гледане на филми от различни преносими устройства е допустимо, но само при използване на слушалки. Има рестрикции и по отношение на употребата на мобилните устройства. За да не се нарушава комфортът и спокойствието на пасажерите при пътуване е въведено изискване при ползването на лаптопи и таблети, както и яркостта на екраните на електронни книги да бъде минимизирана. С аналогична презумпция във вагоните от този тип не се допускат деца на възраст до 14 години и пасажери с домашни любимци.

Чрез новата услуга испанският железопътен монополист иска да удовлетвори потребностите на няколко групи от своите клиенти. Едните са тези, които пътуват в сутрешните часове и в сънливостта си очакват да се радват на тишина и спокойствие, а не на звукови и светлинни дразнителни. Другите – пасажерите, които са



Разговорите на висок глас и ярките екрани на мобилните устройства са забранени.

Испанските железници продават билети за „тихите вагони“ на експресите AVE еднакво успешно както чрез приложението Renfe Ticket в своя сайт, така и чрез туристическите агенции. При това те се предлагат без оскъпяване – стойността на местата в тези вагони не се различава от тази в стандартните. Нещо повече през м. г. испанските държавни железници намалиха базовите тарифи на пътническите превози с между

30 до 70 на сто от стандартните стойности на билетите. Това е нова търговска стратегия на най-големия пътнически жп оператор в Испания, целяща привличане на повече клиенти чрез разширяване на гамата на услугите.

Освен Renfe пътуване в аналогични вагони с обособени зони без шум предлагат още две европейски железопътни компании. Това са мултинационалния високоскоростен превозвач Eurostar и френските държавни железници (SNCF).

Първата жп компания ги въведе в периода 2013 – 2014 г., докато извършваше модернизация на подвижния си състав. И при нея резервациите на местата в „тихите салони“ се правят предварително, без каквото и да било допълнително заплащане.

Френският жп превозвач започна да предлага тази услуга от 2013 г. Тя е достъпна в специалните му скоростни състави iDTGV. На практика това са сдвоени TGV в едната част, на ко-



Вагоните от този тип се разпознават, обозначени със специален символ – зачеркната тромба.



Във френските влакове iDTGV също има обособени зони за активен релакс и усамотение.



Високоскоростният превозвач Eurostar първи въвежда вагоните с „тихи салони“ в композициите си.



# ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ по ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ "НИКОЛА ИОНКОВ ВАПЦАРОВ"

## ГОРНА ОРЯХОВИЦА



# О Б Я В Я В А

## ПРИЕМ ЗА УЧЕБНАТА 2015 - 2016 ГОДИНА ПО СЛЕДНИТЕ СПЕЦИАЛНОСТИ:

### ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

ПРИЕМ СЛЕД VII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - **ОРГАНИЗАТОР ПО ТЪРГОВСКА ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ**

- »Разширено чуждоезиково обучение.
- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност: "Влаков кондуктор"; "Ръководител търговска експлоатация и билето-багажен касиер"; "Управление на МПС категория - В".

### ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

ПРИЕМ СЛЕД VII и VIII КЛАС

### ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ СИСТЕМИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС



ПРОФЕСИЯ - **ТЕХНИК ПО АВТОМАТИЗАЦИЯ**

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност: "Електромеханик осигурителни инсталации"; "Електромеханик комуникационни системи"; "Управление на МПС категория - В".

### ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

ПРИЕМ СЛЕД VIII КЛАС

Гимназията разполага със съвременна материално-техническа база, включваща кабинети по:  
-общообразователна, общо професионална и специална подготовка  
- езиков кабинет  
- компютърни кабинети  
- учебен корпус с три работилници



**Общжитие** - за учениците от другите населени места е осигурено общжитие, предлагащо стаи за **момичета и момчета**, намиращо се в района на училището с всички необходими условия. **Общжитието е с обновения материална база** и разполага със зала за фитнес и тенис на маса, компютърна зала с Интернет връзка, кабелна телевизия.

**Спорт** - на учениците се предоставя възможност за активни спортни занимания - игрища за футбол, волейбол и баскетбол, физкултурен салон, зала за фитнес и тенис на маса.

**Възможност за придобиване на правоспособност за управление на МПС, категория "В"**



ПРОФЕСИЯ - **ТЕХНИК ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА**

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност: "Заварчик на ъглови шевове"; "Помощник локомотивен машинист"; "Ревизор вагони".



ПРОФЕСИЯ - **ЕЛЕКТРОТЕХНИК**  
Дневна и задочна форма на обучение.

- »Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.
- »Придобиване на правоспособност: "Механик контактни мрежи"; "Машинист на подвижни работни площадки".



ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ

ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ

СЛЕД VII КЛАС:

ЕТАП	ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ	ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ
I ЕТАП	16-19.06.2015	26-30.06.2015
II ЕТАП	26-30.06.2015	06-08.07.2015
III ЕТАП	10-14.07.2015	17-20.07.2015

СЛЕД VIII КЛАС:

ЕТАП	ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ	ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ
I ЕТАП	до 06.07.2015	до 08.07.2015
II ЕТАП	до 10.07.2015	до 15.07.2015
III ЕТАП	до 20.07.2015	до 22.07.2015

**За допълнителна информация:** гр. Горна Оряховица, ул. "Антон Страшимиров" №44

тел: (0618)26-856, 26-528 /жп.: 3953, 3950, 3955

Интернет адрес: [www.pgjpt-go.org](http://www.pgjpt-go.org) e-mail: [pgjpt\\_go@abv.bg](mailto:pgjpt_go@abv.bg)



# ...СОФИЯ И ПЛОВДИВ ЩЕ СЕ СПЕСТЯТ...

От стр. 1

пренасочването на превозите към железницата се очаква и подобряване на екологичната обстановка в страната, намаляване на катастрофите и човешките жертви по пътищата, както и възможността хората да имат по-голям избор какъв транспорт да предпочетат.

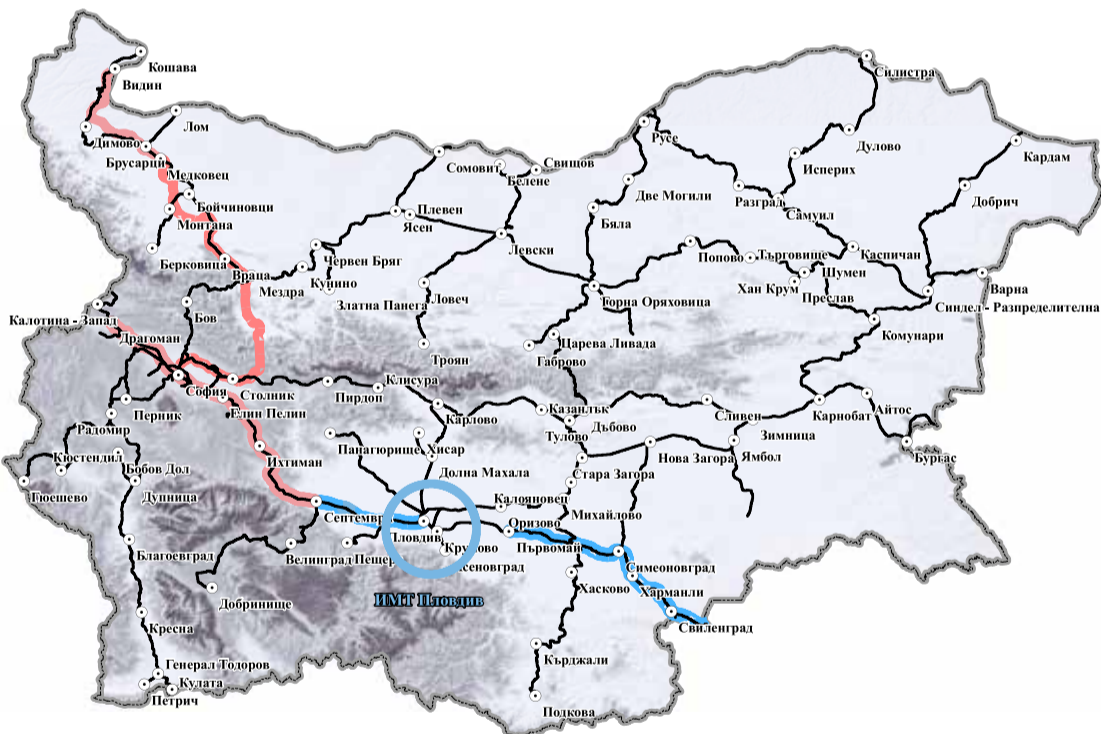
Пак според европейските прогнозни изчисления се очаква жп направлението София – Пловдив да се използва годишно от 380 000 пътници. Паралелно за същия период времето, което ще се спестява от по-краткото пътуване ще струва на обществото между 4,5 и 5 млн. лв. по-малко. Затова и Механизмът за Свързана Европа, за чието финансиране НКЖИ кандидатства директно с отсечката София – Елин Пелин, е готов да отпусне средства. Другият проект, който също е включен в този пакет е жп направлението към сръбската граница. Всичко това ще позволи на българските специалисти да обменят опит с колегите си от европейските страни, участващи в кохезионните фондове, както и да повишат квалификацията и познанията си за по-бързо решаване на оперативните

протезиите на новата линия те вече няма да съществуват.

Интензивната работа, свързана с модернизацията на участъка София – Елин Пелин и Елин Пелин – Ихтиман ще започне през следващата година. Подготовката на проекта е съпроводена със създаването на ПУП и технически проекти за частта Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември. Договорите са сключени през януари тази година и в момента се осъществяват. Изпълнителите работят по геоложките проучвания, от които зависи и работата по техническия проект. Общата индикативна стойност на участъка София – Септември е 815 894 894 евро. Железопътната линия, свързваща Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември, минава през труден планински терен, което налага изграждането на тунели и виадукти. В първата част между Елин Пелин и Ихтиман, един от тунелите ще е с дължина над 6,5 км, което по думите на Борислав Кибаров, ръководител на Звеното за управление на проекта София – Септември, е предизвикателство за българските строители и проектантите. Във втората отсечка

равнината, е предложен само един идеен проект. Търгът, който предстои, е за инженеринг, проектиране и строителство. Консорциумът „Нет ИкюИ Уиг“ е избран за координатор на подготовката на техническите проекти и оценка на съответствието със съществуващите изисквания към строителството на София – Елин Пелин и Елин Пелин – Септември. Той ще извършва контрол и управление на качеството, на разходите, спазването на графика за плащане, проверка и одобрение на представените от изпълнителите договорни документи, включително на допустимост на разходите и съответствие с изискванията на ОП „Транспорт“, преглед и одобрение на изготвените от изпълнителите проектни разработки.

Жп проектантите работят върху заданията в три етапа. Първият обхваща геодезически и геоложки проучвания, предварителни технически решения, технически паспорти на сгради и съоръжения. Във втория етап влизат техническите проекти за модернизация, както и проектите за реконструкция или модернизация на съществуващи съоръжения и приемни здания,



проблеми.

По отношение на техническото проектиране, железопътната линия София – Септември се разделя на три подучастъка. Това са: София – Елин Пелин – с дължина 22 068 метра и прогнозна строителна стойност 67 984 601 евро; Елин Пелин – Ихтиман – 30 551 метра (прогнозна стойност 272 170 680 евро) и Ихтиман – Септември дължина 44 799 метра (прогнозна стойност 475 739 613 евро). В подучастъците Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември ще бъдат изградени 13 тунела, 25 моста и ще се построи и реконструират 70 броя водостоци. За осигуряване на по-голяма безопасност по цялото трасе пресичанията с шосейния път ще бъдат на две нива, чрез пътни надлези или подлези. Сега има четири прелеза в района на различни гари и девет между тях. По

се предвиждат няколко по-къси тунела, които се редуват с виадукти. Четири от тях са дълги и много високи, като най-големият е 700 м. При изграждането им ще се използват съвременни технологии. Тяхното уточняване зависи от геоложките проучвания. В дългия тунел ще бъде приложен нов австрийски метод, тъй като използването на тунелопробивна машина би било рисковно заради геологията. По-късите тунели във втория участък най-вероятно няма да се строят по открит способ. Ще бъдат реконструирани и три съществуващи моста. Поради сложността на терена ще се наложи част от трасето да бъде изместено. Скоростите по новоизградената линия ще са между 120 и 160 км в час.

За София – Елин Пелин, участъкът, който се смята за по-лек, защото преминава през

изготвянето на ПУП. Третият етап засяга техническите спецификации за строителство и подготовката на документите за започване на отчуждителните процедури.

Модернизацията на Елин Пелин – Ихтиман и Ихтиман – Септември ще се извършва със средства от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014 – 2020 г. Една от изтъкваните положителни страни след приключването ѝ, е интегрирането на националната транспортна мрежа с европейската, както и създаването на благоприятни условия за увеличаване на обема на превозените товари. Също ще се стимулира развитието на важни икономически центрове от южния централен и югозападен регион на страната.

Мая Димитрова

РЕТРОСПЕКЦИИ

## ЗА ХОРАТА И ПРАЗНИЦИТЕ

Георги Елински

Гара. Някъде по железопътната дестинация София – Пловдив, но преди Костенец... Горещо слънце, изгарящи очите отблясъци от железопътните релси.

Един мустакат стрелочник боядисва с вар бордюрите на перона – през един. Михаил Ботвиник би го оприличил като шахматна дъска.

От високоговорителя на гаровото радио ечат призивни песни, които възхваляват успехите на страната. Вече го има Хаинбоаз, синевлазата млада армия на България го построи безплатно за страната и за себе си. Перник – Волуяк е факт. В Димитровград, в местната многотиражка, един поет с ватенка стартира своя къс живот, за да остане в паметта на хората...

Изгражда се Баташкият водносилов път. Идеите за язовир „Искър“ се материализират... А на гарата се готвят да празнуват. Домати, краставици, домашна сливова... Масите в двора на кантонера са импровизирани – талпи върху други маси дават простора да наредиш отгоре това, което си донесъл. Преди храната – задължителните стари кенарени покривки. Искрящо бели, с ръчно плетените дантели по краищата.

Началникът на гарата и този път се е постарал. Булката му е опекала в общата за гарата зидана фурна агнето, преди това оттам е извадила и едни ухаещи на нещо много близко и познато самуни... От житото, дето техните на село са ожънали и смлели в селската воденица.

Жените са облекли нови блузки, мъжете са в официалните си железничарски дрехи.

Първата на здравяща е за земята, дето е дала на трапезата храната – най-обикновената храна за най-обикновените хора – домашно сирене, избито масло, плодове от градината, вино. Бира и лимонада няма, защото на гарата няма магазин.

Агнето е с плънка. Ароматът на джоджен е зашеметяващ...

И в този момент камбанките на гаровата сигнализация тревожно забиват. За железничарите това е особен знак. Тръпка. И тревога.

Началникът на гарата прескача масата и се затичва към приемното здание. Там ръководител движение, онзи, с червената шапка, е един младок, току що завършил железничарското си образование... Сив и уплашен.

Отгоре, от високата гара Вакарел надолу летеше товарен влак с изпуснали спирачки и с тревожни сигнали на парната си свирка. От другата страна на нашата гара, от Елин Пелин, нагоре бързо пухтеше локомотивът на пътнически влак. Нямаше двойни линии.

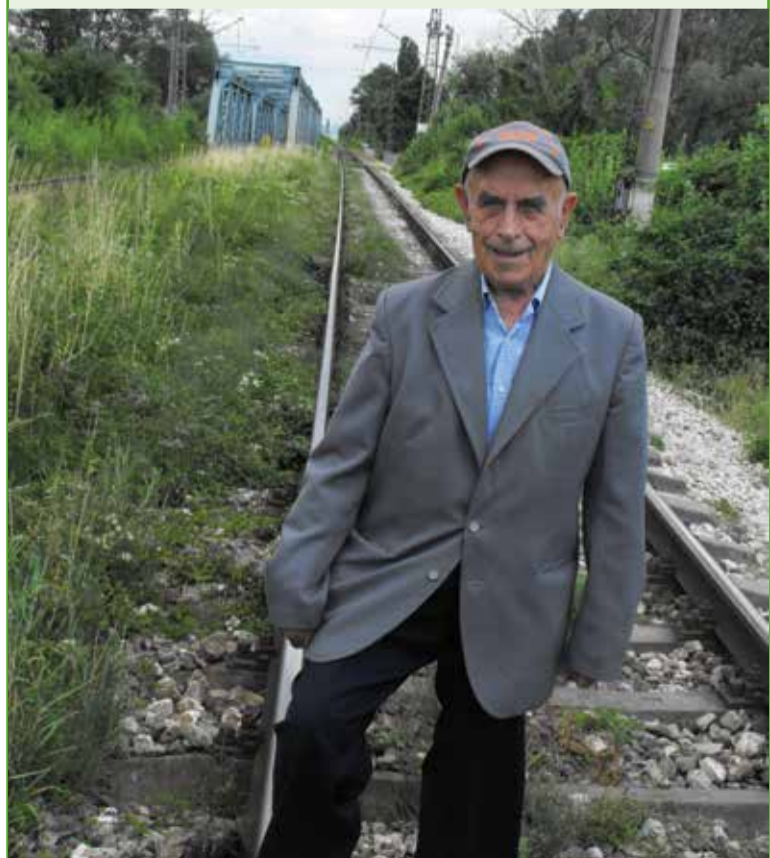
Сблъсъкът беше неизбежен. Хилядатонната товарна хидра летеше с около 90 км в час към осемте пътнически вагона с близо 800 души в тях...

И тогава началникът на гарата взе единственото решение – обрвна стрелките за товарния влак към изхвъргачката на глухия коловоз и той целият „замина“ в нивите на лесновското землище. Машинистът и огнярът предвидливо бяха скочили от локомотива някъде из кривите на железния път.

След три минути покрай накамарените вагони премина пътническият влак. Необезпокояван.

После на този началник гара присъдиха званието „почетен железничар“. И слава богу, че „вятърът на промяната“ пощади това звание, за разлика от „народните“, „заслужилите“ и прочие партийни отличия.

Този бивш началник гара Побит камък, бай Стоян Сотиров, вече на 92 години, продължава и днес гордо да носи това професионално признание – Човешкото признание!





# ДИНЯТА – СВЕЖИЯТ ВКУС НА ЛЯТОТО



Динята има богата история. Сочният плод е донесен от Южна Африка (Етиопия, Сомалия) преди близо 5 000 години. През тези 5 хилядолетия динята е пътувала и е добре позната в цял свят. Някои историци твърдят, че динята първоначално е била диворастящо растение в пустинята Намиб и полупустинята Калахари. Там все още се срещат нейни диворастящи роднини – горчиви, дребни, диви форми. Използвали я като заместител на водата. Постепенно търговците се досещат, че плодът би могъл да се култивира и започват да продават семките в градовете, през които минавали маршрутите на керваните. Култивирането на плода започва в Африка, а през 17 в. динята вече е позната във Великобритания, Испания, Китай и други държави. Сочният плод достига до Северна Америка благодарение на европейските колонизатори и африканските роби. Точно кога и как динята е

пренесена по българските земи, не е известно.

Съществуват над 1 200 разновидности на динята, но само около 60 вида са подходящи за консумация. Плодовете им се различават по форма (кръгли, продълговати), по размери (теглото им може да бъде от 2 до 20 кг), окраската на кората (тъмнозелени, бяло-зелени, на ивици и др.) и цвят на месото (червена, розова, бяла или жълта).

Динята е резервоар за живителна течност през жегата. Освен 92 % вода, тя съдържа много соли и минерали. Най-ценни от тях са – калий, калций, магнезий, желязо и мед. Тя съдържа още фруктоза, витамините С, В1, В2, В6, Н, никотинова и фолиева киселина, каротин, пектин и целулоза. По съдържание на желязо дините отстъпват само на спанака и затова се препоръчват при анемия, а благодарение на малкото си калории се използват в диети при затлъстяване.

Поради високото съдържание

на течности и химическия състав, дините се използват в диетичното хранене при заболявания на бъбреците, черния дроб и жлъчката, при лечение на подагра и при някои заболявания на сърцето. Динята възстановява киселинния баланс, стимулира храносмилането, усилва перисталтиката на червата и ускорява прочистването на организма от лошия холестерол.

Вкусният червен плод се използва нарязан при приготвянето на плодови салати, той може да се пасира и от него да се приготвят вкусни тропически коктейли, а от динените кори се приготвя сладко. Кората на динята понякога се използва подобно на зеленчук. В Китай тя се пържи, вари или най-често се маринова. При пържене кората се обелва и се готви със зехтин, чесън, люти чушки, лук, захар и ром. В Западна Африка се изстискват за масло или се използват за приготвянето на супа и други ястия.

## Св. вмчца Марина

На 17-и юли православната църква почита паметта на св. вмчца Марина. Този ден се нарича още Марина Огнена, Опалена Марина.

Света Марина е била дъщеря на езически жрец в Антиохия през 3-и век, възпитана от баща си в идолопоклонство. От 12-годишна възраст тя се отдава на християнската вяра. Марина желаела да получи свето кръщение, но нямало свещеник нито в града, нито в околностите, който да извърши това тайнство.

Когато е на 16 години Марина попада на Олимврий, управител на източните провинции. Изповядвайки му вярата си, момичето е подложено на ужасни изтезания. Въпреки жестоките мъчения, по време на които раните и са опалвани с огън, Марина не се отказва от вярата си. Молитвите ѝ към Бог да я удостои да мине през водата на кръщението, карат управителят да се опита да я удави. Хвърлили я вързана в каца с вода. Марина започнала да се моли на Господ да ѝ развърже веригите, а водата да бъде желаното от нея свето кръщение. Едва свършила мо-



литвата, оковите се разкъсали и неизказана светлина огряла Марина. Мъченицата стояла във водата и пеела хвалебствена песен. Сетне била осъдена на смърт.

В народните вярвания св. вмчца Марина се смята за покровителка на водите и закрилница на Южното Черноморие.

Светицата е почитана в цяла България за предпазване от пожар, а в Родопите, Странджа и междуречието на р. Струма и р. Места, тя се тачи като господарка на змиите и лечителка от тяхното смъртоносно ухапване.

## Салата с диня и лимоново-ментов д्रेसинг



Необходими продукти:

- 1 средно-голяма диня, без семките, нарязана на малки кубчета
- ¼ ч. прясно изцеден сок от лайм
- ½ ч. листа от мента, нарязани на тънки лентички
- ½ ч. фета сирене, нарязано на кубчета
- морска сол

Начин на приготвяне:

В купа смесете всички съставки, без сиренето. Оставете няколко минути, след което поръсете с фетата и сервирайте.

## ВНИМАНИЕ! ИДВАТ ЛЕТНИТЕ ГОРЕЩИНИ!

Признаците на слънчев и топлинен удар са сходни. Налице са главоболие, зачервяване на лицето, обилно изпотвяване, ускорено и затруднено дишане, отпадналост, гадене или повръщане, световъртеж и бучене в ушите. При по-тежки форми настъпват загуба на съзнанието, халюцинации и гърчове. Първата помощ при топлинен или слънчев удар трябва да се окаже бързо, независимо от степента на увреждане. Пострадалият се пренася на хладно, сенчесто и проветриво място. Дрехите му се разхлабват, той се напръсква с вода, на главата му се поставя студен компрес. Мокри кърпи се поставят и на гърдите, корема и гърба и му се дава да пие студена вода. При загуба на съзнание и спиране на дишането и сърдечната дейност се прави изкуствено дишане и непряк сърдечен масаж.

Предразполагащи фактори за настъпване на слънчев или топлинен удар са физическа работа при пълен стомах, употреба на алкохол, носене на дебели и затворени дрехи, наличие на сърдечно-съдови заболявания или затлъстяване.



Съвети за предпазване: Увеличете приема на напитки без алкохол, негазирани и без кофеин като вода и плодови сокове. Носете светли и широки дрехи. Избягвайте излизането навън в големите горещини и особено стоенето на слънце.

Избягвайте интензивните физически натоварвания като бягане, каране на колело, работа в градината и на полето. Яжте лека храна. Богатата на белтъчини храна увеличава отделянето на метаболитна топлина и от там загубата на вода.

## Подир сенките на слънцето

Когато става дума за слънцезащита, всеки се сеца за лосион със съответен фактор, но за продуктите за след слънце се забравя. Сякаш когато напазаруваме продукти с spf за лице и тяло, не ни се иска да дадем пари и за този продукт, а си казваме „ще си ползвам лосиона за тяло“.

Истината обаче е, че грижата за епидермиса след слънчеви бани е толкова важна и сериозна, колкото и преди и по време на тях. Кожата се изсушава, сгорещява и „плаче“ за интензивна грижа. Необходим е продукт, който ще подхрани в дълбочина, без обаче да запуши порите и да „натежи“ върху кожата, както и да я охлади. Обикновените лосиони не са препоръчителни, най-малкото защото са парфюмирани, а това може силно да раздразни напечената от слънце (и евентуално изгоряла) кожа. Също така са разработени да осигуряват



ежедневната „порция“ хидратация и подхранване, а за грижа след плаж е нужна ударна доза. Лосионите за след слънце я осигуряват, като не оставят мазен филм, а попиват качествено в дълбочина, охлаждаят приятно и правят кожата по-еластична и здрава. След плаж вземете душ, след което нанесете лосион за след слънце върху цялото тяло с леки, масажни движения. Ще усетите веднага разликата, успокояването и лекото охлаждаване, което ще ви накара да се почувствате по-добре.







# „ИЗТОЧНО ПРИКЛЮЧЕНИЕ ПО РЕЛСИ“ ИЗ... СЕВЕРНА КОРЕЯ

За първи път чужди туристи могат да разгледат с влак страната на Ким Чен Ир

Китайската туристическа компания Koryu Tours организира през тази есен безпрецедентно железопътно пътешествие из обитата в мистика Северна Корея. То ще е първото подобно, достъпно за чуждестранни туристи. Досега севернокорейските власти не са давали благоприятните условия си граждани на други държави да обиколят родината на Ким Чен Ир с влак. От пекинската туроператорска агенция силно се надяват настоящото дебютно „Източно приключение

които обаче комфорт няма да им липсва. В състава на композицията ще бъде включен и вагон-ресторант, където ще могат да се подкрепят с разнообразни храни и напитки, да отдушват, съзерцавайки пейзажите и да участват в различни игри и забави.

От севернокорейската столица влакът ще поеме към разположените на североизточното крайбрежие на страната градове Хамхин и Чхонджин. Така на пътниците ще се удаде въз-

Китайската туристическа агенция Koryu Tours всяка година организира почивки и екскурзии в Северна Корея за 2 500 западни туристи. Всичките ѝ досегашни тур програми обаче включваха най-вече посещения в района на столицата Пхенянг и околностите ѝ. Останалата част от затворената за света комунистическа държава оставаше забранена зона за клиентите ѝ. С новото жп пътешествие обаче, възможностите за запознаване с нея се увеличават неимоверно, а дестинацията става далеч по-атрактивна.

Туроператорът вече пусна в продажба билети за железопътния круиз. Цената на това удоволствие не е малка – 2 890 евро на човек, но според специалистите за предложението ще има интерес. В нея са включени полетът от Пекин до Пхенянг, настаняване в хотели, храна и екскурзоводско обслужване в КНДР, както и обратния трансфер до Китай. Пътешествениците ще трябва да организират и заплатят сами посещенията си до Поднебесната империя. С получаването на виза за родината на Ким Чен Ир ще се занимава Koryu Tours, но отделно също се заплащат от туристите 50 евро.

по релси“ постепенно да бъде превърнато в традиция.

Железопътният круиз из КНДР ще е с продължителност 11 дни. Той е планиран да започне на 2 октомври от Пхенянг. Маршрутът е с дължина няколко километра, а пасажерите ще пътуват в спални „ретро“ вагони, произведени през 70-те години на миналия век, в

можност да разгледат части от страната, в които много рядко се допускат чужденци. Пътном им предстои да видят красивата планина Мьохонг, редица водопади, езера, селища и градчета.

В хода на тура туристите ще посетят такива слабо познати – „затворени“ – градове, като Синпхо и Кимчхек, намиращи се в южната част на народно-



По време на тура туристите ще се докоснат до духа и културата на страната

демократичната република. В съседство на тях ги очакват изолирани пясъчни плажове и уединени острови, на които да се насладят. Също така ще могат да се повозят на местен трамвай в Чонджин – третият по големина град в милитаризираната азиатска страна. Както и да посетят фабрика за храни, за да се докоснат до „напредъка в производството на потребителски стоки“.

Естествено, в програмата попадат и посещение на изложбения комплекс „Дружба между народите“ в планината Мьохансан. Там се пазят даровете, които партийни лидери, държавни ръководители и общественици са поднасяли през годините „в знак на безгранична почит“ на първия и „вечен“ президент на КНДР Ким Ир сен и Ким Чен Ир.

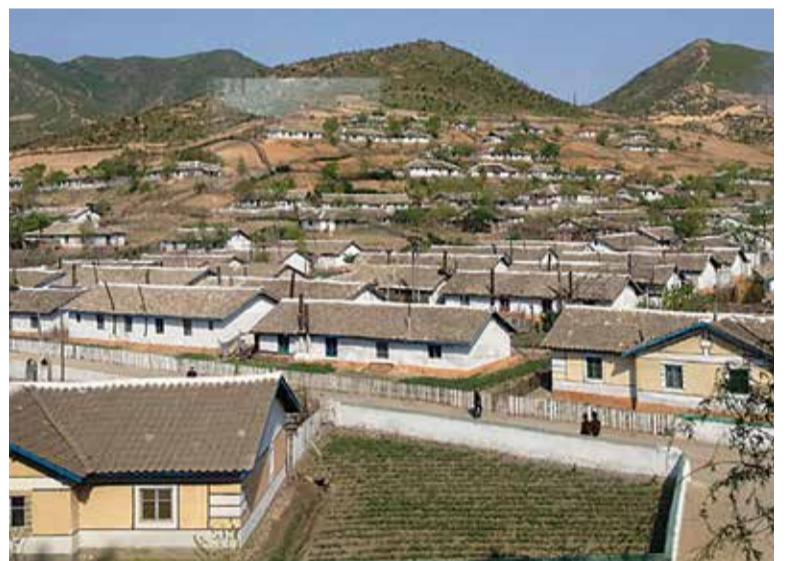
На осмия ден от пътуването композицията ще спре в крайбрежния град Вонсан. Той е като застинал във времето и прави впечатление с множеството си сгради и монументи в стил от 70-те и 80-те години на ХХ век. Там пасажерите ще посетят малък хотел, където е отседнал Ким Ир Сен и жп гарата, откъдето „вечният“ севернокорейски лидер е поел към Пхенянг след Освобождението

на страната от японската окупация през 1945 г. Ще опитат различни местни рибни деликатеси и ще се порадват на кристално чистите води и зашеметяващо красиви плажове в района. Не случайно от средата на май тази година британската туроператорска агенция Young Pioneer Tours предлага специален тур, наречен Surf „n“ Beach, който отвежда любителите на морето до дев-

ственото крайбрежие на КНДР, което има много подходящи за сърфинг райони.

Жп круизът ще завърши на 12 октомври със завръщането на влака отново в Пхенянг. Оттам за пасажерите ще бъде организиран трансфер до Пекин. Те могат да избират да пътуват до китайската столица със самолет, с автобус или пак с влак.

Ивайло ПАШОВ



Северна Корея ще очарова туристите с природата и малките си градчета и селца



Влакът, с който туристите ще пътешестват из Северна Корея е от 70-те години на миналия век



Пасажерите ги очаква среща с много паметници и монументи, посветени на партията и „вечния лидер“



Вкусна храна няма да липсва нито във влака, нито в хотелите



В Пхенянг пътниците ще посетят 330-метровия хотел Ryugyong – най-високата сграда в КНДР

## 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