



# ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



18 - 24 април 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 14

## „Транс Тренд 2019“ – живата връзка между бизнес и наука

Третото издание на „Транс Тренд“ премина под мотото „Иновации, бизнес и образование в транспорта“. Още при откриването му ректорът на ВТУ „Тодор Каблешков“ проф. Даниела Тодорова обяви, че тази година паралелно със стартирането му се провежда и инициативата „Ден на отворените врати“. Идеята е, че тя дава възможност на повече хора, интересувани са от иновационни технологии в областта на транспорта да се запознаят с някои от най-новите технически достижения, дело на български производители.

Проф. Тодорова съобщи пред посетителите, препълнили плаца между основните сгради на университета, че „Транс Тренд - 2019“ се осъществява съвместно със списанията АТТ и Хай Драйв, а генерален спонсор на събитието е заводът за ремонт на локомотиви „Експрес сервис“ в Русе. Изложението, което продължи два дена, вече успешно се е наложило и всяка година привлича все повече и повече участници от транспортния сектор като предизвиква голям интерес и сред широката публика. Един от търсените ефекти е създаването на още по-силна връзка между студентите и потенциалните им работодатели тъй като това е място, където освен по време на дните на кариерата, младежите отново се срещат с изявени експерти в бранша. Те, от своя страна, също имат възможност за подбор на млади специалисти, които ще работят в компаниите им. Така че взаимният интерес е предпоставка за разширяване на контактите освен в областта на транспортната експлоатация и в спедиторския и логистичния сектори.

Предимството на „Транс Тренд - 2019“ е, че на изложението не само се извършва демонстрация на модели, а в него е включена и практическа част,



на която фирмите представят, както иновациите в съответния сектор, така и най-новите си инженерно-технологични достижения. В отделна зала бяха позиционирани технически разработки, прототипи, уреди, изготвени от студенти и докторанти във ВТУ. По този начин, според Даниела Тодорова, се получава допълване и практическо разширяване на знанията на младите хора, които следват в транспортния

университет. Едновременно може да се види и как се развиват фирмите-изложителки. Всъщност, това е мястото, където сполучливо се осъществява жива връзка между наука и бизнес.

В областта на железопътния транспорт освен основният партньор - „Експрес сервис“, на тазгодишното изложение със свой щанд участва Българска железопътна компания (БЖК), а с презентации „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и някои други жп оператори като Булмаркет, където предимно работят или продължават своята квалификация млади хора, завършили ВТУ. Голям интерес предизвика изложеното железопътно трасе с разнообразен ландшафт около него – миниатюрни гари, населени места, мостове, тунели, планински местности. Представителите на сдружение „Жп моделисти“ демонстрираха пред гостите как малките композиции изпълняват различни маневри като истинските си събратя.

В рамките на изложението бяха открити и четири модерни лаборатории,

изградени с партньори от бизнеса. Едната, за комуникационни системи и устройства е изградена с подкрепата на А1. Втората, за „Изпитване и експлоатация на газови съоръжения и инсталации“ е създадена с подкрепата на фирма „Ивком комерс“ и е твърде важна, защото е свързана със специалността за строителство на газови и нефтопроводи. Уникална е тъй като у нас няма такава в друг университет. Трета, по „Техническа безопасност на асансьорите“, също толкова уникална, е свързана пряко с една от магистърските програми. Обзаведена е със съдействието на Шиндлер – България. Четвъртата новооткрита лаборатория, на името на чл. кор. проф. Любомир Калев е по „Металознание и технология на материалите“. Във всички са създадени условия за работа и наблюдение на научни изследвания.

Представянето на фирмите-изложители бе придружено и от семинарна част, където някои от компаниите изнесоха презентации и лекции по актуални теми.

*На откриването, в което участваха над 20 компании-изложители и организации, присъстваха представители на традиционни партньори на ВТУ, на местното и на държавното управление. Сред тях бяха Валентин Йовев – зам.-министърът на МРРБ, Калоян Паргов – зам.-председател на Комисията по транспорт и туризъм в Столичния общински съвет, проф. д-р Любен Тотев – ректор на Минно-геоложкия университет „Св. Иван Рилски“ и председател на Съвета на ректорите, доц. Трайко Стойков – помощник-ректор на Висшето военноморско училище във Варна, майор Иван Омайски – заместник главен директор на ДП ТСВ и др.*





## Направления

# НОВ КАРГО МАРШРУТ МЕЖДУ КИТАЙ И УНГАРИЯ



Rail Cargo Group (RCG), дъщерна компания на федералните железници на Австрия (ÖBB), откри нов товарен маршрут между китайския мегаполис Сиан и терминала BILK в Будапеща. Алтернативното направление минава през тери-

ториите на Казахстан и Украйна. Първият контейнерен влак, натоварен със стоки на леката промишленост, преодоля за 10 денонощия разстоянието, което е повече от 7 000 км.

RCG осъществява карго превози по няколко маршрута

между Европа и Азия. В Унгария товарите от Поднебесната империя постъпват основно през гръцкото пристанище Пирей или адриатическите портове и по-малко по континенталните коридори. Товарният превозвач оперира по тези дестинации с около 1 600 влака годишно (или около 120 000 TEU). Новата жп комуникация му позволява значително да намали въздействието си върху околната среда. Вместо с автомобилен транспорт, значителна част от контейнерите до Букурещ вече ще се превозват по жп мрежата. Така отпада нуждата от около 60 000 пътувания на камиони. ■

## Придобивка

# ОТКРИХА УЧАСТЪК ОТ НАЙ-ДЪЛГАТА МЕТРО ЛИНИЯ В БЛИЗКИЯ ИЗТОК

Първият участък от линия 6 на метрополитена в Техеран беше тържествен открит на 7 април в присъствието на президента на Иран Хасан Рухани и кмета на иранската столица Пируз Ханачи. След окончателното ѝ завършване се очаква тя да стане най-дългата подземна жп линия в Близкия Изток.

На церемонията беше пусната в експлоатация южната част на линия 6, чиято дължина е 9 км. По нея са изградени 3 метростанции, които осигуряват връзка с линия 4 на техранския метрополитен. Предстои по участъка да се пуснат в експлоатация още 6 терминала, които в момента се доизграждат.

Общата дължина на завършеното трасе достига 36 км. То преминава на 37 м дълбочина



под повърхността и по маршрута му ще са разположени 27 метростанции. Проектирано е така, че да свързва югоизточните и северозападните райони на Техеран. Предвидени са и връзки с всички останали линии на местната подземна железница.

Очаква се около 1 млн. души да ползват на денонощие услу-

гите на новата линия 6. В момента дължината на метро трасетата в Техеран надхвърля 200 км. Годишно от този вид релсов транспорт се възползват 730 млн. пътници.

Освен в столицата, метрополитени има в още четири големи ирански града - Машхад, Шираз, Исфahan и Тебриз.

## Контракт

# ЕГИПЕТ КУПУВА ИСПАНСКИ ЕКСПРЕСИ ЗА 158 МЛН. ЕВРО

Железниците на Египет (ENR) потвърдиха намерението си да сключат контракт с испанския жп производител Talgo за закупуване на 6 експреса с дизелова тяга. Съставите са предназначени за обслужване на основната жп магистрала на страната, която свързва Александрия, Кайро и Асуан. Договорът ще е на стойност 158 млн. евро и предвижда също испанската компания да поеме техническото обслужване на влаковете за период от 8 години.

Всяка композиция ще включва дизелов локомотив, спомагателен вагон със силова установка и 14 пътнически вагона с 492 места, разпределени в първа и втора класа. Максималната скорост на новите композиции е 160 км/ч. Talgo вече е предоставял подобни експреси на жп оператори в Испания, САЩ, Казахстан и Русия. Освен това, испанският производител има опит в проектирането и производството на влакове за страни с много горещ климат, като Саудитска Арабия.

Египетските експреси ще бъдат напълно климатизирани и оборудвани с безжичен (Wi-Fi) достъп до Интернет. В тях са предвидени условия за превоз на пътници с ограничена мобилност, а във вагоните ще има бюфети, където ще се продава кафе. В гърбовете на седалките в първа класа ще бъдат вградени течно-кристални дисплеи, на които ще се изобразява справочна информация и ще се излъчват развлекателни програми.

Конкурсът за контракта започна през август 2016 г., като част от проекта се финансира от Европейската банка за възстановяване и развитие. Приемането на предложените от кандидатите офери приключи през октомври м.г., а неотдавна ENR определиха Talgo за предпочитан контрагент. Очаква се договорът за сделката помежду им да бъде подписан през близките седмици. Той предвижда експресите да се доставят през 2021 и 2022 г. ■



## Политики

# Ограничения за багажа в украинските железници



Министерството на инфраструктурата на Украйна обнови правилата за превоз на пътници, багажи и пощенски пратки с железопътен транспорт. Според нововъведенията, пътниците в крайградските и пътническите влакове вече имат право да превозват ръчен багаж във всички категории вагони и влакове с общо тегло до 50 кг. Чанти, куфари и вещи до 36 кг ще се транспортират безплатно, а следващите 14 кг багаж ще се заплащат по тарифата. В случай, че багажът надхвърля 50 кг, той няма да може да се транспортира в пътническите вагони, а в товарните и при други ценови условия. Изключение се допуска за детски колички, дамски и мъжки чанти, ски и щетки, сноуборди, фото- и видеотехника, както и други малки вещи, чиито размери позволяват да се поставят в багажните отделения на вагоните.

Досега на пасажерите се разрешаваше да носят със себе си и допълнителен ръчен багаж с тегло до 50 кг в безкупейните и купейните вагони. За целта просто трябваше да платят втори билет с място в съответна-

та класа. Освен това, беше възможно да превозват и още до 150 кг ръчен багаж в отделно купе със заплащане на пълната стойност на всички места в него.

Нововъведенията сега предвиждат велосипедите и другите индивидуални превозни средства да се транспортират в регионалните влакове само на определените за тях места при задължително заплащане на такса за 20 кг багаж. В междуградските състави от украинските категории „Интерсіті“ и „Интерсіті+“ няма да се допуска пренасянето им, ако липсва място в съответните вагони, където да бъдат разположени. Срещу идентична такса и задължително в клетки ще пътуват малките домашни любимци, а големите кучета – с намордник и само в изцяло закупени купета.

Промените се аргументират със загриженост към клиентите на железниците и желанието да им се осигури по-комфортно пътуване. На началник-влаковете и кондукторите се разрешава да отказват качването на пътници, нарушаващи приетите правила. ■

## Личности

# Румънските железници с нов главен изпълнителен директор



На 25 март 2019 г. управителният борд на румънските държавни железници CFR назначи за нов главен изпълнителен директор Константин Аксиния. Той наследява на поста Констин Михалаче.

Аксиния вече е бил главен изпълнителен директор на компанията между 2006 и 2007 г. Преди това е оглавявал и пътническите жп превози CFR Calatori - дъщерно дружество на жп монополиста на северната ни съседка. ■



## Предложение

# КАК ДА ИЗЛЕЗЕ ЖП ТРАНСПОРТЪТ ОТ ЛАБИРИНТА НА КРИЗАТА?

Приветствам инициативите за провеждане на дебат по актуалните проблеми на Българските държавни железници, чрез които да се изразят различни становища по отделните проблеми, защото както са казали древните философи в спора се ражда истината.

**Анализът показва**, че проведената реформа през годините на прехода не доведе до очакваните положителни резултати. Железопътният транспорт като икономическа структура изпадна във финансов колапс. Загубата по време на прехода беше неотлъчен спътник на железниците. Изразяваше се в срив на обема на превозите, увеличаване на задълженията към финансовите институции и доставчиците. Закъснелите мерки, които в тази насока започнаха да се предприемат през последните години, доведоха до постепенно намаляване на задълженията. Но независимо от това, те продължават и сега да тежат като воденичен камък върху икономиката на железниците.

Инициаторите на дебата, мениджърският екип на БДЖ, акцентират предимно върху проблема на локомотивното стопанство. Тази дейност е важна в сферата на превозния процес. Но той не може да се разглежда изолирано от другите параметри на експлоатационната дейност. Проблемите имат комплексен характер. Преди промяната (1989 г.) паркът възлизаше на около 1200 локомотива. Сега той е около 400 локомотива, в т.ч. 180 - в реанимация. Данните показват, че те са намалели около четири пъти, обемът на товарните превози – с 10 пъти, а на пътническите – с 5 пъти. На фона на тази тревожна тенденция се появяват и нерешените въпроси с ремонтната база.

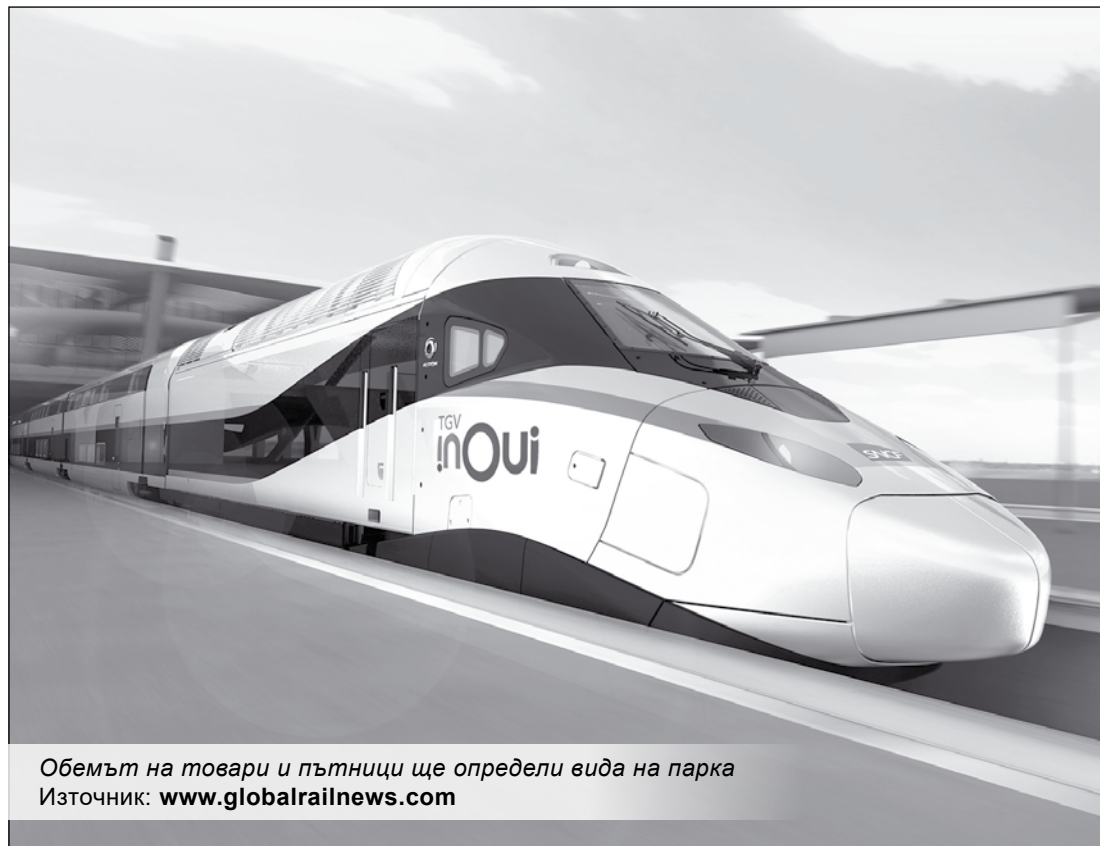
**Кои са факторите**, по мое мнение, за излизане на железопътния транспорт от лабиринта

на кризата?

Първият е постигането на положителен финансов резултат – печалба. Вторият е свързан с обновяването на подвижния състав. Третият фактор засяга изграждането на производствени мощности за ремонт на вагони и локомотиви. Всички останали проблеми гравитират, в една или в друга степен, около тези три основни приоритета.

През 1990 г. е постигната печалба в размер на 63 милиона лева. В следващите години на прехода се натрупва значителна загуба. В последните няколко години тя се стабилизира в рамките на 20 - 30 милиона лева. За първи път се очаква през 2018 г. да се постигне една минимална печалба. В такъв случай е необходимо да се разработи програма за постепенно увеличаване на финансовия ресурс в перспектива от четири - пет години, чрез прогнозиране на паричния потенциал от няколко източника - собствени ресурси, ресурс от републиканския бюджет, ресурс от паричните фондове на Европейския съюз и кредитен ресурс, но в рамките на финансова поносимост от железопътния транспорт. Целта е да се постигне положителен паричен баланс и намаляване на задълженията.

**Дестабилизиращ фактор във финансовата сфера** през ранните години на прехода бяха губещите железопътни линии. В линейно измерение те заемат немалък относителен дял от общата дължина на жп мрежата – към 10 процента. Тогава се прие решение за тяхното постепенно закриване. И така жп линията Червен бряг – Оряхово (102 км дълга) беше затворена за експлоатация. Процесът бе преустановен по-късно с приетото решение за тяхното субсидиране. Тук би трябвало да се постави въпросът за резервите във финансовото оздравяване на



Обемът на товари и пътници ще определи вида на парка  
Източник: [www.globalrailnews.com](http://www.globalrailnews.com)

железопътната система. Той засяга няколко момента:

- По-ефективното използване на подвижния състав, чрез подобряване оборота на товарните вагони и увеличаване тонажа на влаковете. По-голямата населеност на бързите и пътническите влакове също е важен фактор. При този вариант приходите се увеличават при почти същите експлоатационни разходи. Сериозно влияние оказва и размерът на постоянните разходи, които не се влияят от обема на извършената превозна работа.

- Оптимизация на графика за движение на влаковете. Премахване на така наречените „нощни композиции“ на къси разстояния, които напълно са на загуба.

- Оптимизиране числеността на персонала, съобразно обема на превозната дейност.

Обособяването на товарната и на пътническата дейност в самостоятелни структури доведе до нарастване на административно-управленския персонал на всички нива. При този модел отношенията между двете структури се бюрократизираха. Във връзка с това трябва да се запитаме - защо в малките възлови гари да има четирима ревизор вагони, вместо двама. Уникален е и друг пример – ръководител движение при повреда на локомотив на пътнически влак, да няма право да вземе такъв от товарен, за да обслужи пътническия влак. Причината за това е точно в дзвезнената структура.

**Обновяването на парка засяга** директно втория фактор. Но е нужно да се направят необходимите техно-икономически разчети. Изходна позиция за това е обема на товарните и пътническите превози. Той ще определи потребността от подвижен състав. Друг под-

ход няма. За определяне потребността от товарни вагони по серии би трябвало да се прогнозира обема на товарите и по структура. Не бива да се забравя, че е наложително да се осигури доставка на подвижен състав със съвременни технически и експлоатационни параметри и съобразно предстоящата експлоатация на високоскоростните магистрали Пловдив – Свиленград и Пловдив – Бургас, които са за техническа скорост 160 км/час. В противен случай няма да може да се използват пълните капацитетни възможности на тези важни направления.

Специалистите доказват, че част от сегашния локомотивен парк може да се експлоатира и за по дълъг период при определени условия. Това налага да се направят разчети по Наредбата за амортизационните отчисления и при необходимост да се приеме съответно решение от компетентния орган. Проблемът не е само експлоатационен, той е и финансов. Важен въпрос е как ще се осигури нужният финансов ресурс за доставките. Необходими са вариантни решения. Всичко това налага предварително да се проучат международните пазари, да се определи доставчик, условията, цените, техническите и експлоатационните изисквания при сключване на сделката.

**Изграждане на ремонтни мощности** е третият фактор, който споменах. Сега поради липсата им не малка част от локомотивния парк бездейства. Създаването в продължение на десетилетия железопътни заводи по безогледен начин бяха унищожени. Безразсъдната политика спрямо тях във вихъра на приватизацията, сега ще се заплаща, скъпо и прескъпо, с нови инвестиции. А това изис-

ква време и финансов ресурс, с който Българските държавни железници не разполагат. Може би ще е целесъобразно в този случай да се използва модела на публично-частното партньорство.

В дебата по проблемите на железопътния транспорт ще вземат участие и железничари от старата генерация, голяма част от които членуват в Клуба на железничаря. Това са хора с дългогодишен опит и знания в сферата на експлоатацията, икономиката, финансите и инвестициите. Защото с болка приемат несполуките и дестабилизацията на железопътния транспорт през годините на прехода. Тяхната болка е предизвикана от модела на реструктуриране, когато не се отчитаха специфичните условия в страната – размер на железопътната мрежа, малкия обем на превозите, финансовото състояние и други показатели. Многозвенната структура от своя страна разруши единството на технологичната система на железниците. Ще посоча само един пример, който поражда въпроса - защо е необходимо Национална компания „Железопътна инфраструктура“ да се занимава с организация на движението на влаковете, когато основната ѝ функция е да поддържа, ремонтира и развива железопътната инфраструктура. За съжаление моделът на раздробяването и сега продължава. Във връзка с това и по други съображения Клуба на железничаря има свое предложение за изменение и допълнение на Закона за железопътния транспорт, с което ще се включи в открития дебат.

**Вълко Вълков**,  
бивш зам.-министър  
на транспорта и  
председател на УС  
на фирма „БДЖ“

Обновяването на ремонтни мощности е необходимо ...  
Източник: [urbanexploration.nl](http://urbanexploration.nl)







Проф. д-р инж. икон. Даниела Тодорова, ректор на ВТУ „Тодор Каблешков“:

# НЕ ПОДГОТВЯМЕ БЪДЕЩИ БЕЗРАБОТНИ

*Специалностите ни са съобразени с нуждите на работодателите*



Проф. Даниела Тодорова е доктор по икономика и професор по „Икономика и управление на транспорта“. Завършва с отличие висше образование по „Икономика и управление на отраслите – профил транспорт“ в Московския държавен минен университет. Придобива образователна и квалификационна степен „Магистър – инженер - икономист“. През 2004 г. прави специализации по „Икономика на транспорта“ и „Финанси и кредит“ в Московския държавен университет по транспорт. Пет години по-късно получава от ВАК диплом за научна степен „Доктор“ по Икономика и управление на отраслите (транспорт) и защитава дисертация на тема „Усъвършенстване на инвестиционната политика на железопътния транспорт в пазарни условия“.

Научните ѝ интереси са в областта на транспортната и инвестиционна политики, икономиката на транспорта, устойчивото му развитие, анализ на разходи и ползи на инфраструктурни проекти, ценообразуване на транспортната услуга, бизнес планиране и управление на инвестиционни проекти и на персонала. Има над 130 публикации у нас и в чужбина. Ръководител е и член на екипи разработили 22-а научноизследователски проекта, от които 7 международни по европейски програми

От декември 2016 г. е ректор на ВТУ. Преди това един мандат е зам.-ректор по научно-изследователската и международна дейност. От 2017 г. е почетен професор на Ningbo University of Technology в Китай. Секретар е за България и член на Научния комитет на Европейската асоциация за сигурност. Член е на секторен референтен съвет по оценка на компетентностите на сектор „Транспорт“ към Българска стопанска камара и на Съюза на учените в България.

Противно на традиционното схващане, че жена, занимаваща се с наука е схоластик, проф. Тодорова посреща и изпраща студентите си с усмивка, а кабинетът ѝ винаги е отрупан с цветя, които напомнят за присъщата ѝ естетика и диалогичност.

**- Проф. Тодорова, как оценявате приключващата учебна година?**

- В почти 97-годишната си история ВТУ „Тодор Каблешков“ се е доказало като сериозна образователна институция не само на националния, но и на международния пазар. Потвърждава го и годишната рейтингова система на Министерство на образованието и науката, в която участват почти всички висши учебни заведения. Нашето е сред предпочитаните български университети за подготовка на транспортни инженери и икономисти. В него провеждаме обучение в трите образователни степени – бакалавър, магистър и доктор и даваме компетентна и профилирана подготовка на студентите. Постига се благодарение на изключително добре подготвени академичен състав. Той се е доказал не само в България, но и в чужбина с научните си изследвания. Преподавателите ни са търсени експерти на всякакво ниво.

Главният ни приоритет е качествено образование и подготовката на студентите за реалната реализация на пазара на труда веднага след дипломирането им. Затова се интегрираме с транспортни партньорски компании. Това е нашият чар, ако мога така да се изразя. По такъв начин те пряко участват в обучението на студентите, а студентите и специализантите се обучават в реална трудова среда. Самите фирми доинвестират в образованието, което е предпоставка младите хора бързо да се адаптират на работните си места.

**- Имате ли възможност да следите отблизо процеса на тази**

**интеграция след дипломирането?**

- Връзката се осъществява чрез кариерния център, който много успешно работи. Изключително горди сме, че нивото на образованието наистина е високо, защото работодателите са доволни от знанията, които младежите са получили. Сериозно наблюдаваме на практическото обучение, защото теорията е едната страна, но практиката изисква компетентности, на които държим. Не случайно поддържаме тесни контакти с много логистични и спедиторски фирми, в които се чувства сериозен глад за квалифицирани кадри.

**- В какво се изразява сътрудничеството ви?**

- Наблюдаме на креативността, както в регионалния, така и в националния транспортен бизнес. Това е и акцентът, на който обръщаме голямо внимание в кандидатстудентската кампания, тъй като университетът донякъде е бутиков. Защото подготвяме специалисти за един специфичен, труден сектор на икономиката. С всяка изминала година той се развива все повече и повече, бързо нарастват транспортните фирми - силни в логистиката и спедицията. Това е мотивация за завършващите - да се ориентират към сектор, който има бъдеще. Затова тази година може да се похвалим, че сме сред малкото университети, които преизпълниха със 107 процента държавната поръчка за прием на бакалаври, безспорно доказателство за интереса към ВТУ и перспективността на отрасъла. Постигнахме този успех, благодарение на гъвкавата програма, която имаме

и интересните ни специалности. Те са магистърски и бакалавърски, ориентирани към различните видове транспорт, свързани с комуникационната техника, с електрообзавеждането, с транспортното строителство, с енергетиката, с икономиката, с мениджмънта. Става въпрос за такива ключови области, които изискват висококвалифицирани специалисти. Гарантираме, че може да им ги дадем, благодарение на опита, който имат преподавателите ни. Те са визитната ни картичка. Всички са със сериозна експертна консултантска дейност и са доказали професионалната си компетентност. Предлагаме над 20 бакалавърски и над 26 магистърски програми, които наистина създават широк профил за обучение на кандидат студентите. Друга възможност за повишаване на квалификацията е по-гъвкавото обучение по програмата „Еразъм“. С над 50 университета обменяме студенти и преподаватели, което е прекрасна възможност за усвояване на добри практики от други европейски университети. При нас идват техни възпитаници. Подготвяме и чужди студенти, предимно от Македония, Сърбия, Украйна, Русия.

**- Чувства ли се промяна в отношението към учебния процес след завършването на „Еразъм“?**

- Студентите ни са изключително отговорни. Но винаги, когато са правили паралел, са подчертавали, че им харесва индивидуалния подход във ВТУ, личната ангажираност на преподавателите към тях и не на последно място практическия подход, т.е. тесния контакт с бизнеса.

**- Обществен израз на тези контакти наскоро дадохте чрез срещата с превозвачите в железопътния транспорт. Какъв е практическият отзвук от нея?**

- Да, тя беше изключително ползворна. Чрез Центъра за следдипломна квалификация извършваме обучения по техни заявки. Затова организирахме тази среща с всички частни и държавни жп оператори, за да създадем единна електронна платформа за повишаване на квалификацията на необходимите им специалисти. Тя вече действа и дава възможност в оперативен порядък да провеждаме по-гъвкаво обучение. Дори, по искане на БЖК и „Булмаркет“, сме стартирали два курса при нас, на машинисти за електрически локомотиви. При договорка няма проблем съответното обучение да се провежда и по места, в железопътните компании.

**- Поддържате контакти с различни чужди университети, не само европейски. Как се развиват те?**

- Сериозно е сътрудничеството с китайския Технологичен университет в град Нимбо, който се намира на 200 км от Шанхай. Един огромен университет, в малък за Китай град, само от 7 млн. души. Те първи ни потърсиха. С тях провеждаме съвместно обучение на докторанти, съответно с китайски и български научни ръководители. Изготвяме общи проекти, правим проучвания. Основно работим в областта на транспортната инфраструктура. Като почетен професор на китайския университет имам задължението поне веднъж в годината да про-





# ПРОИЗВОДСТВЕНИ ТЕНДЕНЦИИ НА СТРАНИТЕ ОТ БИВШИЯ ИЗТОЧЕН БЛОК

► веждам работна среща, която да информира за възможностите на далекоизточната страна да инвестира в транспортната ни инфраструктура. На тези срещи задължително присъстват наши транспортни компании, които се занимават с изграждането и развитието ѝ. Сключени са вече няколко меморандума с НКЖИ, с ТСВ и техни специалисти посещават Нимбу. Китай е с огромен интерес към България и специално към нашия университет.

Работим с още 60 университета, не само от Европа. Най-интензивно е партньорството с Русия. Имаме дългогодишно сътрудничество с няколко висши учебни заведения в транспортния сектор, между които най-голям е Руския държавен университет по транспорт в Москва. Всяка година на обменни начала изпращаме група студенти и докторанти за две седмици да практикуват, което дава възможност за сравнение на транспортното развитие при нас и при тях.

**- Пролет студентите за един ден „сменят професията“ си и поемат задълженията на академичния съвет. Има ли практически ефект?**

- Тази година беше юбилейна, 10-та за инициативата. Идеята е младите да бъдат поставени в реална среда и заемайки позициите на ръководители да погледнат от друг ъгъл към отговорността да управляват. Резултатите са безспорни, защото макар и за един ден, младите хора виждат, че това е изключително сериозно. Студентите много ни помагат и много държим на пряката връзка с тях. Винаги се вслушваме в предложенията им. Те са нашето бъдеще и движение напред - няма ли ги, няма да има и университет.

**- Непрекъснато обновявате материалната база. Бихте ли коментирали бъдещите ви намерения?**

- С две думи - тя е огромна и много богата, разположена е на 160 декара, в която са включени освен учебните корпуси и общежития, също спортни площадки и парк за отдих. Изискват се много средства за поддръжка. Няма как да я осъществяваме без съдействието на партньорите, които участват в образователния процес. Някои се включват с лекции, други инвестират в създаването на профилирани лаборатории с тясна насоченост към дейността им. През последната година по този начин открихме няколко учебни зали и лаборатории с финансовата подкрепа на различни фирми. И тази година по време на изложението „Транс Тренд“ правим същото.

**- Какво очаквате от предстоящата кандидатстудентска кампания?**

- Вече я открихме и усилено работим, защото учениците стават все по-малко и по-малко. Но основно наблюдаваме върху ползите, които транспортният сектор евентуално би предложил за реализацията на бъдещите студенти. Смятам, че и тази година ще се справим успешно с приема тъй като специалностите, които предлагаме са атрактивни и са с директна реализация в бизнеса. С други думи - не подготвяме бъдещи безработни. Специалностите, които предлагаме отговарят на нуждите на трудовия пазар, съобразени са с потребностите на работодателите и гарантират сигурна работа на нашите студенти.

Интервюто взе:  
Мая Димитрова

*Активността на източноевропейските производители на подвижен състав се засилва. Ярките примери за прогресивно развиващи се жп предприятия от региона се увеличават. Тенденцията се повлиява и от стабилните инвестиции на световните жп доставчици, които подпомагат своите дъщерни и партньорски компании в страните от Източна Европа. Това постепенно променя ситуацията на пазара за релсов транспорт.*

В завода си в Крайова частният румънски жп производител Softronic се подготвя да пусне третия електросъстав Hurelion. Той е поредният, предназначен за местния пътнически жп оператор Softrans, който е дъщерно дружество на предприятието.

Дейността на Softronic е показателен пример за измененията на източноевропейския пазар за подвижен състав. Все повече се налага тенденцията за появата и развитието на малки и средни жп компании, с дейности в няколко страни. Тези производители се издържат основно чрез вътрешните поръчки. Но напоследък все повече се наблюдава увеличаване на международните сделки, както в сегмента на пътническия, така и при товарния подвижен състав. Тази ситуация ярко контрастира с картината през 80-те и началото на 90-те години на миналия век. Тогава големите държавни жп предприятия със силно централизирана структура произвеждаха предимно големи партиди жп техника на своя територия. С тях задоволяваха нуждите на местните железници и на партньорите си от соц блока.

Softronic е сред малкото източноевропейски производители, които продължават да правят локомотиви. Създаден е през 1999 г. като приемник на едноименния доставчик на жп електрооборудване. За този период разработва и произвежда многосистемните шестостни електролокомотиви Transmontana и задвижваните от променлив ток техни събратя Phoenix. Купувачите им са предимно жп оператори от Румъния и Унгария.

Първият локомотив от семейството Transmontana се появява през 2010 г. Доброто му представяне скоро привлича скандинавско внимание. През 2015 г. един от представителите му премина изпитания в Швеция. Следва договор за доставка на 8 нови машини с шведския жп оператор Green Cargo. Стойността на контракта е около 20 млн. евро, като финансирането му осигурява банка Raiffeisen, която получава гаранция от румънската Експортно-импортна банкова институция. През юли 2018 г. са предадени първите два локомотива, а останалите се очакват до края на 2020 г.

През 2014 г. Softronic излиза и на пазара за мотрисен подвижен състав, представяйки първия си електромотрисен влак тип Hurelion. Той е предназначен за работа по линии, електрифицирани както с променлив ток (с напрежение 25 kV и честотой 50 Hz), така и с прав ток (с напрежение 3 kV). Четиривагонната композиция разполага със 189 седащи и 225 правостоящи пътнически места и отговаря на европейските изисквания за експлоатационна съвместимост. В момента жп превозвачът Softrans оперира с две такива мотриси по маршрутите между Крайова, Букурещ и Брашов. До месеци се очаква да получи и въведе в експлоатация още една. Същевременно

Softronic планира да разработи и подобен дизелов състав за румънския пазар.

Electroputere е друга румънска промишлена фирма, която в миналото бе известна като производител на подвижен състав. Но тази ѝ дейност беше прекратена още в началото на 90-те години на ХХ век. След няколко опита, през ноември 2007 г. тя беше успешно приватизирана от саудитската инвестиционна група Al-Arabb Contracting. Новият собственик преориентира дейността към производството на резервни части за локомотиви и модернизиране на вагони (сред клиентите е операторът на букурещкото метро Metrorex), тролейбуси и трамваи. Тези работи се осъществяват в завода на Electroputere в Крайова.

В северната ни съседка работят още няколко доставчици на релсов транспорт. Едно от тях е съвместното предприятие Greenbrier Europe. То е създадено през юни 2017 г. от вагоностроителните компании Astra (Румъния) и Greenbrier (САЩ). На последната принадлежат 75 на сто от акциите на дружеството. Най-големият завод на Greenbrier Europe е разположен в град Арад (Западна Румъния).

Силно развитие на жп промишлеността се наблюдава и в Полша. Миналата година се оказа знакова за бъдещето на PESA - един от най-големите полски производители на подвижен състав. В същото време забележителни резултати отбелязва и конкурентната жп компания Newag, която подобно на румънската Softronic, бележи чувствителен напредък в разработката на нови локомотиви. Това са Dragon и Griffin, които пробиват, както на вътрешния, така и на международния пазар.

Newag произвежда тяговия си състав на базата на наследените мощности от бившето жп предприятие ZNLE в Гливице, което компанията придоби през 2008 г. Година по-късно направи там дебют на своя първи шестостен електролокомотив Dragon. До момента полските железопътни оператори SA, закупили 15 такива локомотива, в т. ч. 6 единици, снабдени с дизел за изпълнение на функцията last mile. Компанията получи поръчки и за второто си поколение локомотиви Dragon. В края на октомври 2018 г. държавният товарен жп превозвач на страната PKP Cargo поръча три локомотива от новата версия на локомотивното семейство, чиято обща стойност възлиза на 10,6 млн. евро.

Четириосните електролокомотиви Griffin на Newag се използват по жп мрежата на Полша за теглене, както на товарни, така и на пътнически влакове. Те могат да развиват скорост до 160 км/ч.

През май 2018 г. държавния превозвач РКР сключи с частния жп производител контракт за 86 млн. евро за доставката и техническото обслужване на 20 от тях. В него е заложена и опция за покупката на още 10 електролокомотива. Ако тя бъде успешно осъществена, общият размер на договора ще достигне 128,5 млн. евро.

Още през лятото на 2014 г. Newag подписа с хърватския жп производител Duro Daković от град Славонски Брод споразумение за сътрудничество за разработка на модел на Griffin за линии, електрифицирани с променлив ток с напрежение 25 kV и честота 50 Hz. Но досега за реални резултати от партньорството не е съобщавано.

Историята на компанията Newag, чийто централен офис е разположен в град Нови Сонч, води началото си от 1876 г. В момента 53 на сто от акциите на компанията принадлежат на дружеството Taurus Capital Investments. Освен локомотивите, Newag произвежда също електрички Impuls и дизелови влакове за полски жп компании.

От 2013 г. Newag си партнира с германската компания Siemens Mobility и сглобява немските метро мотриси Inspiro в завода си в Нои Сонч. През 2010 г. за метрополитена на Варшава са заявени 35 шествагонни състава, от които 25 са сглобени от полската компания. През ноември 2017 г. партньорите представиха и първата от 20-те тривагонни мотриси, поръчани за третата линия на метрото в София.

Важен момент от развитието на Newag е дебютът на западноевропейския пазар. В продължение на няколко години компанията получава от Италия редица поръчки за регионални влакове. През декември 2015 г., по контракт на стойност 14 млн. евро, тя достави първия от 4 заявени теснолинейни дизелови композиции (за линии с ширина 950 мм) под бранда Vulcano на Ferrovía Circumetnea - железницата на италианския остров Сицилия. Те са проектирани и произведени въз основа на концепция, първоначално разработена от италианския жп производител Costa Sistemi Ferroviari, който обаче обяви фалит. През 2013 г. Newag откупи правата върху поръчката за Ferrovía Circumetnea и изпълни договора. През декември 2017 г. полската фирма получи от сицилианския жп превозвач поръчка за още два такива влака.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ

По материали на  
Railway Gazette International и  
„Железные дороги мира“

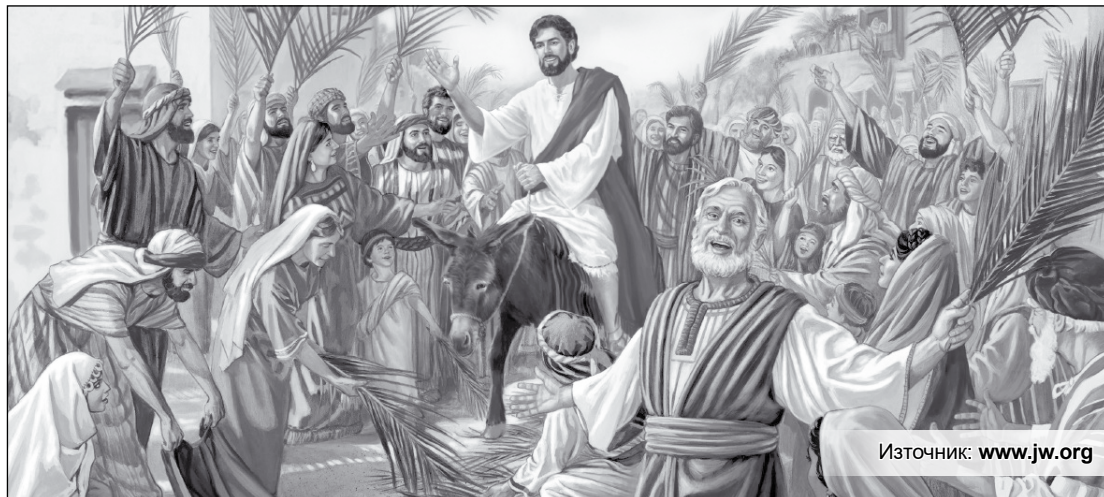


Електролокомотив от семейството Dragon  
Източник: i1.wp.com





## ЛАЗАРОВДЕН И ЦВЕТНИЦА



Източник: [www.jw.org](http://www.jw.org)

Лазаровден и Цветница се честват последните събота и неделя преди Великден. Това са най-цветните и красиви празници, които символизират възраждащата се за нов живот природа, изпращането на студентите зимни дни, любовта и цветята.

Според народните представи Лазаровден е денят на нивите, пасбищата и горите, но също така е и денят на възкресението на Лазар. На този ден жените омесват питки, прекаждат обреден хляб – погача и чакат гости.

Най-типичен за Лазаровден е обичаят „лазаруване“. В него участват само момичета (от 8 до 17 години), които се наричат лазарки. На този ден те обикалят по къщите на дружини и изпълняват песни за всеки член от семейството, пожелавайки здраве и плодородие. Стопа-

ните им раздават от погачата с мед и плодове, за да има берекет и ги даряват с яйца и дребни пари.

На площада лазарките изиграват ритуалното си хоро, наречено „буенец“, хванати в дълга редица.

На следващият ден е Цветница, или Връбница. На този ден църквата отбелязва тържественото посрещане на Исус Христос в Йерусалим с палмови клонки. Той влиза в града на магаренце и е приветстван от хората с „Осанна“, задето е възкресил Лазар предишния ден – в събота. Сутринта в църквата християните държат в ръцете си върбови клонки. Свещениците осветяват клонките и цветята, донесени от вярващите. След богослужението християните отнасят осветените върбови клонки в домовете си за здраве и предпазване от болести и зло.

Обикновено от тях се увиват венци, които се окачват над прага на къщата.

Обредността на Цветница е неделима част от цялостния Великденски празничен цикъл, поради което е и своеобразно продължение на Лазаровден. На този празник с „кумиченето“ на лазарките завършва цикълът на моминските пролетни игри.

Цветница е празникът на цветята и цъфтежа. Имен ден празнуват всички с имена, свързани с цветя, дървета и всякакви други растения.

Въпреки строгия великденски пост, на Цветница се разрешава риба на трапезата.

Седмичата, която започва в понеделник след Цветница, се нарича „Страстната седмица“, а всички дни от нея получават определението „Велики“. В миналото думата „страст“ е означавала „мъка, страдание“. ■

## МАРУЛЯТА

Градинската маруля е прабаба на всички зеленчуци. Използва се от хилядолетия и вероятно заради това въпросът за нейния произход не е изяснен докрай. Някои изследователи твърдят, че тя произхожда от разпространения в Южна Европа бурен *Lactuca scariola*, но това не е доказано. Сигурно е, че е отглеждана през цялата дълга история на египетското царство и за това свидетелстват многобройни рисунки в местни гробници. Заедно с репите, марулята била сред най-важните зарзавати в древната египетска кухня.

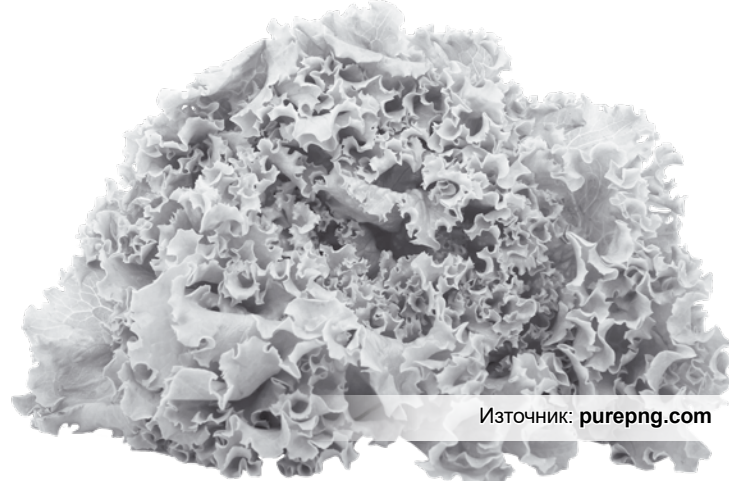
Гърците и римляните също познавали и високо оценявали марулята. Според Херодот още през VI в. пр. н. е. нейните къдрави листа украсявали трапезата на персийските царе. Теофраст описва четири разновидности -

сравнително бавно. Известно е, че по време на авиньонското пленничество (XIV в.) римските папи пренесли този зеленчук в градините на Южна Франция. По-късно, към средата на XV в. Бюро дьо Ривиер, първи шамбелан на хабсбургския император Карл V, занесъл първите марули в Париж.

Първото отглеждане на ранни парникови марули се свързва с името на Луи XIV. Известно е, че неговият градинар Кантини още през януари доставял първите свежи листа на трапезата на Краля Слънце. Те едва ли е било възможно да се отгледат под открито небе.

В Англия марулитите били пренесени от градинаря на Чарлз I (1625-1648 г.).

У нас марулитите вероятно са влезли в употреба още от византийско време. Няма данни



Източник: [purepng.com](http://purepng.com)

бяла маруля, маруля с широки листа, с кръгли листа и маруля от Лакония. В Рим дълго време я предлагали като десерт и едва по време на империята тя станала предястие.

През Средновековието заедно с останалите достижения на античната цивилизация и свежестта на марулята била позабравена. Някак случайно едва в епохата на Ренесанса разни пътуващи сановници започнали отново да я откриват в южните части на континента. Но утвърждаването ѝ на европейската трапеза станало

те да са били познати на древните траки.

Изглежда този ранен пролетен зеленчук в миналото се е възприемал като особено лековит. В една история на зеленчуците се разказва как в някакво германско село бил издигнат паметник, който представлявал огромна маруля. Някога местният аптекар, който лекувал по методите на гръцкия лекар Гален (IV в.), спасил жителите от ужасна треска, като предписал на всички болни огромни количества бульон и салата от марули. ■

## ПЕТ НАЧИНА ДА СЕ ПРЕБОРИТЕ СЪС СТРЕСА

В ежедневието реч понятие стрес обозначава състояние на силно нервно напрежение, предизвикано от отрицателно физическо или емоционално въздействие.

На стреса организмът реагира с отделянето на по-големи количества адреналин и кортизол. Кръвоносната система и нервните рецептори засилват дейността си.

Съществува опасност стресът да се превърне в хроничен и затова трябва да се вземат своевременни мерки още при първите прояви. Симптомите на стрес са много, но най-характерните са главоболие, високо кръвно налягане, сърцебиене, нередовен стомах, бързо намаляване и увеличаване на теллото, студени ръце и крака, раздразнителност, разсеяност,

депресия или тревога, безпричинен страх, чувство на непотребност, нощни кошмари, проблеми със съня, намалена продуктивност, агресивно общуване, твърде бърза реч, злоупотреба с наркотици, алкохол, секс или хазартни игри.

Ето пет лесни начина да намалите стреса и да се избавите от вредните последици:

### 1. Определете причината за вашето раздразнение

Когато почувствате поредния пристъп на неконтролируемо раздразнение, просто спрете за миг и поемете дълбоко въздух. Замислете се дали този проблем в действителност е толкова сериозен, колкото ви се струва в момента. Ако от решаването на проблема не зависи бъдещето ви, по-добре

се освободете от негативните мисли и се радвайте на живота.

### 2. Направете си хормонални изследвания

Консултирайте се с лекар и си направете изследвания на хипофизата и надбъбречните жлези. По този начин ще установите дали здравословните ви проблеми са емоционални или са чисто физиологични.

### 3. Физическата активност - бързо разрешаване на проблема

Ежедневната физическа активност и упражненията разтоварват психиката и дават възможност поне известно време да отклоним мислите и вниманието си от проблемите, които ни натоварват.

### 4. Разпределете времето

Планирайте свободното си време и работата си предварително и се старайте всичко да бъде по график. Стресът от неочакваното ще намалее, а и задълженията ще ви се сторят по-малко.

### 5. Вземете си домашен любимец

Ако си вземете домашен любимец, веднага ще усетите как напрежението ви намалява. Грижите за друго същество ще ви разсеят от ежедневните проблеми. Дълга разходка с кучето в парка или мъркането на пухкаво котенце ще се отразят благотворно на емоционалното ви състояние. ■



Източник: [www.daysoftheyear.com](http://www.daysoftheyear.com)

## Зелена салата с каперси

### Необходими продукти:

1-2 марули  
6-7 чери домати  
10-12 маслини  
4 с. л. каперси  
100 г синьо сирене  
2 с. л. сос „Песто“

### Начин на приготвяне:

Марулитите се нарязват. Слагат се маслините, каперсите и сос „Песто“. Обърква се и отгоре се поръсва с парчета синьо сирене.







# ВЪЗКРЕСЕНИЕ ХРИСТОВО (ВЕЛИКДЕН)

Източник: [assets.marthastewart.com](http://assets.marthastewart.com)

Първият и най-големият от празниците на новозаветната църква е Великден, или Възкресение Христово. На този ден се отбелязва възкресението на Исус Христос - Божият Син, който със смъртта си изкупил греховете на човечеството, а с възкресението си дал надежда за живот след смъртта.

Последната седмица преди Възкресение се нарича Страстна. В четвъртък преди Възкресение се боядисват Великденските яйца. Съществуват много варианти относно вярванията, свързани с появата на тази практика.

Според една от легендите, това е свързано със случка, станала, когато Христос бил на кръста. В този момент в подножието на Христовия кръст дошла кокошка и снесла яйце. Кръвта, която се стичала от Христовото тяло, обагрила яйцето в червен цвят и затова възникнала практиката да се боядисват яйцата. Според друга версия, Мария Магдалена застанала пред император Тиберий и му поднесла в дар червено яйце с думите „Христос Възкръсна!“.

Според народните вярвания боядисаните яйца имат магиче-

ско и предпазващо свойство, поради което първото яйце или се заравя в нивата за плодородие, или се държи на иконата, за да се „лекуват“ болните с него. Когато домакинята боядиса първото яйце, тя натърква с него бузките на децата, за да са здрави.

На „разпети петък“ не се върши никаква домакинска работа. Затова домакините, които не са успели да боядисат яйцата в четвъртък, правят това в събота. На този ден се правят и Великденските хлябове, в които се вмесват боядисани яйца.

В събота, два часа преди полунощ, започва службата в църквата. На нея ходят всички, като носят със себе си по едно боядисано яйце. Когато свещеникът обяви Възкресението на Христос, всички се поздравяват и заедно с това прекратяват Великденския пост, като изяждат яйцето. Неделята, понеделникът и вторникът са посветени на веселието.

Великден не приключва изцяло само в рамките на посочените дни. В периода между него и Петдесетница традиционният поздрав е „Христос възкресе!“.

## ВЕЛИКДЕН ПО СВЕТА

**Гърция** – Пригответе я още в началото на Страстната седмица. Домакините почистват домовете си и ги украсяват. Пекат се традиционни бисквити, в четвъртък се боядисват яйцата. Един от традиционните специалитети за празника се нарича „магерица“ – супа, направена от вътрешностите на агнето и сервирана с много подправки.

**Англия** – На трапезата се слагат: печено агне със зеленчуци, великденска торта, боядисани яйца. В неделя сутрин на закуска се поднасят кифлички, украсени с кръст. Правят се състезания: от стръмен хълм се спускат варени яйца и побеждава този, чието яйце първо стигне до подножието, без да се счути.

**Русия** – На празничната трапеза се слагат пасха (сладкиш от пресована извара), кулич

(козунак), боядисани яйца и агне, изпечено от тесто с много захар и масло. На масата се слагат и житни или овесени кълнове: зърното символизира смъртта, а покаралите листенца – възкръсването, възраждането.

**Полша** – На празничната трапеза се сервират най-различни ястия от месо, млечни продукти, тестени изделия (мазурки и бабки – кекс от козуначено тесто). На масата се слага фигурка на агне, направена от захар или масло.

**Чехия и Словакия** – Правят се подобни на полските празнични ястия, но при всички има и свои национални особености. Чехите например пекат „мазанец“ – сладки кръгли кифли със стафиди и бадеми; в Словакия се сервира за десерт „паска“ – пирамида от пресована извара със сметана, захар, яйца и

масло, която се украсява със захаросани плодове.

**Германия** – Любим герой там е великденският заек. Според една от версиите, езическата богиня Естра превърнала една птица в заек, но той продължил да снася яйца. Друга версия гласи, че родителите на децата в едно бедно планинско селце скрили шарени яйца в храстите, за да изненадат дечицата. На сутринта малчовците тръгнаха да търсят яйцата и от храстите изскочило зайче. Тогава децата решили, че яйцата са донесени от заека.

**Италия** – Пече се сладкиш, в който се вплитат боядисани яйца. Прави се и пандишпан с рикота. Празненствата са пищни и зрелищни, а на масата има много сладкиши. В Ломбардия се пече хляб във формата на гълъб. В Лигурия пък правят нещо като наложена баница със сирене, яйца и зеленчуци, приготвена с 33 пласта тънко тесто, символизиращи годините от живота на Христос.

**САЩ** – Традиционният обяд се състои от шунка с ананас, картофи и плодова салата. Децата получават кошничка, пълна с шоколади и бонбони. Доста популярна е една игра – пързалане на яйца по наклонена плоскост. Малчуганите се състезават кой ще закара по-далече своето. Най-голямото съревнование с яйца става на поляната пред Белия дом. ■

## ВЕЛИКДЕНСКИТЕ СИМВОЛИ – произход и традиция

### Великденските яйца

Яйцето е най-популярният светски символ на Великден по цял свят. Във всички култури, яйцето символизира началото на новия живот.

Още в древен Египет, Персия, Гърция и Рим, по време на великденските фестивали са били боядисани и подарявани яйца.

Християните от Близкия Изток възприели тази традиция, а яйцето се превърнало в религиозен символ, олицетворявайки пещерата – гробница на Христос, чийто камък той отместил.

### Великденските козунаци

Историята на козунаците започва преди повече от три столетия.

В началото на 17-и век един френски хлебар омесил

първообраза на днешния козунак за Великден. Оттогава се създава традицията за празника да се омесват козунаци.

В България козунаците започват да се приготвят след 1920 г.

### Великденският заек

Великденският заек произхожда още от пред-християнската наука за плодородието. Дивите зайци са символизирали изобилието на пролетта.

Според една легенда, в началото великденският заек е бил голяма красива птица, принадлежаща на една богиня. Един ден обаче, богинята превърнала своята любима птица в див заек. И тъй като Великденският заек е все още стипител, той продължава да прави гнезда и да ги пълни с яйца. ■

Източник: [www.delfi.lv](http://www.delfi.lv)

## Най-странните великденски ритуали по света

Източник: [nytimes.com](http://nytimes.com)

Според великденската традиция в **Чехия** мъжете удрят жените с пръчки, обвити с пъстри панделки, а понякога ги заливат обилно с вода. Сурвакането и поливането се прави в понеделника след Великден и се счита, че този ритуал ще донесе здраве и младост на жените през цялата година.

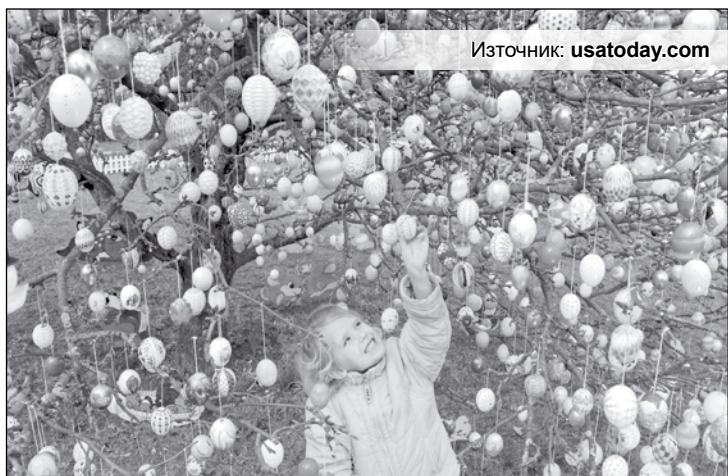
В **Германия** пък имат традиция на Великден да горят коледното си дърво, с което слагат край на зимата и началото на пролетта.

**Французите** са свикнали да се отличават от всички и затова вместо великденски зайци и яйца имат великденски камбанки от шоколад. По този начин те си спомнят за вярването, че на Разпети петък камбаните на църквите замлъквали, защото отлетали до Ватикана, за да отбележат смъртта на Христос, и се връщали обратно в родината си в неделя, за да означават със звън Възкресение Христово.

Мъжете в **Полша** са проявили проникателност, като са въвели схващането, че е забранено да се появяват в кухнята, в противен случай техните мустаци щели да побелеят. Този ритуал вероятно е измислен от някой умен мъж, който не е искал да помага в празничното чистене.

Във **Финландия** на Великден хората се държат като на Хелюин. Децата се маскират като вещици и магьосници и обикалят из квартала на почерпка.

В **САЩ** и във **Великобритания** имат сходна традиция, която е свързана с търкаляне на великденското яйце. Британците обаче са превърнали тази традиция в състезание и организират всяка година турнир по търкаляне на яйце по склон. Победител е яйцето, което се търкаля най-дълго. Има и състезание за издръжливост, в което победител е яйцето, което оцелява в най-много търкаляния по склона. ■

Източник: [usatoday.com](http://usatoday.com)





# ПРЕМИУМ ПЪТЕШЕСТВИЕ И ОТМОРА В ШВЕЙЦАРСКИТЕ АЛПИ



Така изглежда новия панорамен пътнически вагон-салон  
Източник: [www.bahnurlaub.de](http://www.bahnurlaub.de)

**Уникален воаяж с влака Glacier Express и VIP гостуване в луксозния Carlton Hotel St. Moritz предлага швейцарския туристически бранш**

Укушението този път е швейцарско! Операторите\* на популярния луксозен туристически влак Glacier Express („Ледников експрес“) и управата на не по-малко известния 5-звезден хотел Carlton Hotel St. Moritz имат ексклузивно предложение за тези, които ценят комфорта и първокласното обслужване. То се състои в супер лъскаво пътуване в най-новия панорамен премиум вагон на екскурзионната композиция, категоризирана като клас Excellence и ексклузивно настаняване в хотелския комплекс в планинския курорт Сейнт Мориц. На решилите да се възползват

от офертата се предлага и възможност за жп разходка и аналогично многозвездно гостуване в хотел в ски курорта Цермат.

Жп маршрутът между планинските „перли“ Сейнт Мориц и Цермат е един от най-живописните в Швейцарските Алпи. Значителна част от него пресича през обекти на Списъка на световното културно и природно наследство на ЮНЕСКО. Туристическият състав Glacier Express, за който сме разказвали неведнъж, го преодолява за 8 часа, като се движи през 291 моста, 91 жп тунела и пресича прочутите виадукти на линията Албула.

Пътешествието продължава през Рейнския каньон Руинаулт, наречен Швейцарския Гранд каньон заради своите стръмни склонове и през прохода Обералп, на височина 2033 м над морското равнище.

Новият панорамен вагон от клас Excellence е включен в състава на Glacier Express в началото на март т. г. Той задава нови стандарти в премиум обслужването. Пътниците, избрали да пътуват в него, получават приоритетно настаняване във влака и превоз на багажа в специални заключващи се товарни секции. За тях са предвидени комфортни индивидуални кресла до огромните панорамни прозорци. Оттам могат да се наслаждават както на живописните пейзажи, така и на шампанското, бриош закуски, сладки, кафе, чай и сокове, които стюардите ще им поднесат за добре дошли. На тяхно разположение е още атрактивния бар Glacier Bar („Леден бар“), достъпен само за пътниците във вагона. Барманите са готови да погледят своите гости с най-различни напитки, включително аперитиви, дежистиви, коктейли и фрешове.

Други екстри за премиум

туристите са персоналните таблети с развлекателни приложения и услугите на лични асистенти (консиержи). И, разбира се, кулинарните изкушения. По време на жп воаяжа на пътуващите в клас Excellence се сервира великолепен 5-степенен обяд, включващ сезонни гурме блюда по избор и вино. Топли и плодови напитки и леки закуски се сервират през целия ден.

След пътешествието с Glacier Express пътниците се радват на VIP прием в елитния Carlton Hotel St. Moritz в курорт Сейнт Мориц. Там са настанявани в елегантни мини апартаменти (категории Suite или Junior Suite), в които разкошът властва навсякъде. Хотелът удовлетворява всички изисквания на съвременните туристи с възможности. Той предлага първокласни ресторанти, удостоени с множество награди, услугата персонален иконом и лимузини Bentley, които са на разположение денонощно. Гостите му могат да се отпуснат и възстановят

силите си в уникален спа център с обща площ 1 200 кв.м. А също така да се насладят на яркото слънце на открита панорамна тераса с изглед към езерото Сейнт Мориц и живописния алпийски пейзаж.

От ексклузивната партньорска оферта може да се възползва всеки, на който тя е по джоба. Стойността на пътуването с туристическия експрес и 5-звездното настаняване в Сейнт Мориц започва от 2 498 швейцарски франка (2 200 евро). В пакета са включени два еднопосочни жп билета (Цермат – Сейнт – Мориц и обратно) за новия Excellence клас и една нощувка със закуска в луксозния хотел и ваучер за 100 швейцарски франка (88 евро), които гостът да използва в заведенията му.

\* Glacier Express се експлуатира съвместно от швейцарските жп оператори Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) и Rhätische Bahn (RhB). – Бел. авт.

Ивайло ПАШОВ



Премиум вагонът клас Excellence е включен в състава на Glacier Express през март  
Източник: [static1.squarespace.com](http://static1.squarespace.com)



В луксозния хотелски комплекс Carlton Hotel St. Moritz за туристите има много възможности за отмора и развлечения  
Източник: [carlton-stmoritz.ch](http://carlton-stmoritz.ch)

## Цени за реклама

За контакти:  
Мая Димитрова  
0889 41 30 03  
[maya02@abv.bg](mailto:maya02@abv.bg)  
[bdz@bdz.bg](mailto: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