СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА

Железничар

RAILWAYMAN

22 - 28 май 2014 г. Цена 60 ст. София, година XXIII, брой 17 www.facebook.com/RailwaymanBulgaria

Георги Георгиев, управител на „БДЖ – Пътнически превози" ЕООД:

НЕОБХОДИМИ СА МЛАДИ ХОРА СЪС САМОЧУВСТВИЕ

на стр. 5

И ВЛАКОВЕТЕ В ГАБРОВО ИМАХА ПРАЗНИЧНО НАСТРОЕНИЕ

на стр. 5

ПРЕЗ ИСКЪРСКОТО ДЕФИЛЕ – ПО-КОМФОРТНО И С ПО-ВИСОКА СКОРОСТ

Първата спирка, на която влакът се установи по време на проверката, извършвана от министър Данаил Папазов, във връзка с ремонта на жп линията София – Враца беше Церово. Според инж. Иво Петров, директор на железопътна секция Враца, тук се намира един от най-трудните и опасни за изпълнение участъци. Било е необходимо да се „обруши" 10 дка скала, която досега е създавала много проблеми, както за поддържането на линията, така и за преминаващите композиции. Преведено от професионалния строителен език това означава монтирането на мрежа върху цялата тази площ, която предпазва от падащи камъни и свлачища. Използвана е съвременна технология, закрепване с анкери, което гарантира безопасността на превозите. Отгоре, над скалите, преминава асфалтовия автомобилен път, обясни инж. Петров. Благодарение на четиригодишното реновиране на линията в по-голяма част от отсечките до Мездра вече може да се развива скорост до 90 км/ч., а от Илиянци до Курило 100 – 120 км/ч. За повече сигурност и за постигането на тази скорост за пръв път НК „Железопътна инфраструктура" е използвала метода циментиране на трасето, което вече дава много добри експлоатационни резултати. „Така земното легло се заздравява, по подобие на магистралното строителство - направи сравнение Иво Петров. – Това е необходимо, защото почвата е чернозем. През лятото лесно се напуква и тогава баластът поддава, а линията става нестабилна. Затова до скоро се е налагало влаковете да пътуват с 50 км/ч. Сега се изгражда безнаставов път, който значително подобрява комфорта по време на пътуване." Отсечката вече има акт 15, а в началото на юни ще получи и акт 16.

Железопътната линия София – Мездра е категоризирана като жп магистрала, уточняват експерти в НКЖИ. Тя е дълга около 88 км, двупосочна е и е електрифицирана. Поради сложните теренни и географски условия е сред най-трудните за поддържане, въпреки че пресича един от най-красивите региони на страната, вдъхновил класикът на българската литература Иван Вазов за разказа „Дядо Йоцо гледа".

През дефилето влаковите композиции преминават през 36 тунела дълги над 6 км. и 68 моста, чиято обща дължина е около 3,5 км. В статистиката на НКЖИ е отбелязано още, че свлачищата за премахване са 10, опасните скални откоси – 17, слягащите се насипи – 5, а са образувани и 11 срутища. Всичко това до август, когато е крайният срок за приключване на ремонтите, трябва напълно да се овладее при 30-годишна гаранция на новия път, който е съобразен с изискванията за оперативна съвместимост. През последните 29 - 30 години по направлението ремонти не са извършвани, уточни Иво Петров.

По-късно на гара Враца, крайната спирка на специалния влак, който измина цялото разстояние от столицата за час и 40 минути, министър Данаил Папазов информира, че за цялото строителство са отпуснати 14 млн. лв. от държавния бюджет чрез капиталов трансфер на НКЖИ. Той припомни, че през декември на далечната 1897 г. е открита първата жп линия през дефилето между София и Роман. В края на 1958 г. започва удвояването ѝ, което приключва около десет години по-късно – през 1969 г. След увеличаването на габаритите на старите тунели през 1979 г.

На стр. 4

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВОТО ДА РИСУВАШ В ДВИЖЕНИЕ

Изглежда необичайно да се организира пътуваща изложба – пленер във влака. Но това наистина се случи на 15 май, благодарение на съвместната инициатива на „Холдинг Български държавни железници" и група студенти, четвъртокурсници от Националната художествена академия. Точно в 11:45 от Централна гара София за Пловдив потегли композиция, в която два от вагоните бяха украсени с оригинални картини на младите художници.

По време на пътуването всеки един от пътниците получаваше дизайнерски оформено билетче-картичка с картините и имената на съответните автори. Според тях, така до творбите им могат да се докоснат повече хора, а и ще им останат спомен за това нетрадиционно пътуване. Момичетата учат в различни специалности на академията. Ева Пашев и Ирен Ценчева са от класа „Порцелан и стъкло", Мила Янева и Вики Стойкова завършват „Книга и печатна графика", а Ели Симеонова – скулптора. Обединила ги е идеята за организирането

На стр. 4

Австрийските железници са изплатили рекордни компенсации за закъснения

От наскоро оповестени данни за икономическите резултати на австрийските държавни железници (QBB) през 2013 г. става ясно, че са изплатили рекордна сума компенсации за направени закъснения на влаковете им. Общо 625 000 евро, платени за билети, са били възстановени на 35 000 пътници от съставите, нарушили разписанието. За сравнение през 2012 г. аналогични обезщетения са получили само 21 000 пасажери и те възлизат на сумата от 360 000 евро.

QBB възстановяват частично или изцяло цената на превозния документ при реализирано влаково закъснение през 2009 г. За неспазване на графика с около час обикновено на предявилия претенции клиент са връща една четвърт от стойността на билета. Ако разписанието е нарушено по-сериозно нараства и овъзмездяването, като то може да достигне и до 100 процента.

Закъснението обаче не е сред особено сериозните проблеми на австрийския жп монополист: 95,9 на сто от пътническите му състави пристигат навреме. Най-често виновници за влошената пунктуалност на жп транспорта са природните катаклизми (бури, снеговалежи, наводнения и т.н.) или строително-ремонтните работи по трасетата.

НОВ БЮДЖЕТЕН ВЛАК МЕЖДУ БЕРЛИН И ХАМБУРГ

Германските държавни железници пуснаха в експлоатация бюджетен влак (IRE-Berlin-Hamburg) между Берлин и Хамбург. Той спада към класа на регионалните състави InterRegioExpress (IRE), но вагоните му се различават от тези на другите експреси от този тип. За последните е характерен интериорен дизайн, подобен на крайградските композиции. Докато за пасажерите на новия „бюджетник" са предвидени петместни купета и пътнически салони от самолетен тип. Комфортът им се допълва и от подвижен бюфет.

Новият евтин влак пътува веднъж на ден, а цената на едно- и двупосочния билет е съответно 19,90 и 29,90 евро. От немската столица отпътува сутрин в 06:54 ч. и пристига до крайната точка в 10:04 ч. Обратният му рейс е в 18:11 ч и завършва в 21:40 ч. През уикендите графикът се изменя. Съставът спира на 7 гари по маршрута – в Берлин, Щендал, Залцведел, Илцен, Люнебург и на две места в Хамбург.

За превозните документи за IRE-Berlin-Hamburg не се изисква предварителна покупка. Те се придобиват директно във влака и важат само за съответния ден. Организираните пътници имат възможност да ползват още по-изгодните групови билети Querdurchs-Land-Ticket и Schönes-Wochenende-Ticket. Първите се издават през делниците и струват 52 евро за двама, 60 евро за трима, 68 евро за четирима и 76 евро за петима пасажери. Вторите позволяват пътувания на компании до 5 души срещу 44 евро, но само през уикенда. И двата вида групови билети важат за всички регионални и крайградски влакове в Германия и за пасажерите не е проблем да продължат пътуванията си с прекачване.

IRE-Berlin-Hamburg е много по-изгоден от експресите InterCityExpress (ICE) и InterCity (IC), които също се движат между Берлин и Хамбург, при това по-често. Те осъществяват по един или два курса на всеки час и изминават маршрута за 90 до 120 минути, но стандартната цена на билетите им съответно е 78 и 64 евро. Единствено, ако се закупят по-рано превозните документи могат да бъдат на преференциални стойности – от 29 до 59 евро за пътуване в една посока.

Швейцария тества влакове с вагони за правостоящи

С цел подобряване на железопътния трафик федералните железници на Швейцария (SBB) започнаха да изпитват различни иновационни способи за решаване на проблема с повишаване на пътническата вместимост на влаковете в градските райони. В момента за много пасажери не остава място в съставите и им се налага да изчакват следващите, за да се качат. Едно от тестваните решения е включването на вагони с места за правостоящи пасажери в пътническите състави.

До 23 май две композиции, съставени изключително от вагони за правостоящи, оперират експериментално по линиите на градската и крайградска железница (S-Bahn) в Базел. След края на теста транспортни експерти ще анализират резултатите. Те трябва да обявят дали и евентуално с колко тази иновация е помогнала да се увеличи вместимостта на всеки влак, както и по какъв начин това се е отразило на общия пътникопоток.

Очаква се по някои от направленията въпросното новаторство да позволи да се транспортират от 10 до 20 процента повече пътници от обичайното. Ако предположенията се оправдаят, това може да се окаже търсеното решение за повишаване на вместимостта на съставите в пиковите часове и по най-натоварените линии.

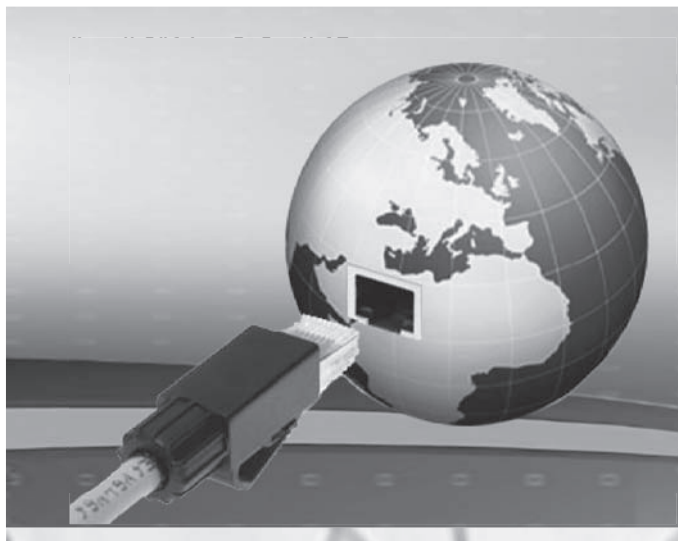
Колумбия с проект за скоростна линия по карибското крайбрежие

Департаментът за национално планиране на Колумбия (DNP) официално потвърди, че започва изпълнението на правителствен проект за изграждане на скоростна пътническа жп линия по Карибското крайбрежие на страната. Тя ще свързва част от най-големите градове в региона и някои по-малки населени пунктове. Влаковете-стрели, които трябва да я обслужват се очаква да превозват около 40 милиона пътници годишно.

В момента текат обсъждания за избор на технологията, по която да бъде изпълнено трасето. Тя трябва да е съобразена с обстоятелството, че линията ще преминава по северните брегове на страната, където са разположени много природозащитени зони и уникални мангрови гори. Тези екосистеми могат лесно и безвъзвратно да пострадат в хода на строителните работи. Затова предстои избор на максимално щадящи природата способи на изграждане.

По първия участък от трасето ще бъдат построени 8 гари. Две в северния крайбрежен административен и туристически център Санта Марта, четири в Баранкиля и две в Картахена – съответно четвъртия и петия най-големи индустриални градове и най-важни пристанища в страната. Впоследствие е планирано линията да бъде продължена до Венецуела на изток и до Панама на запад. Тя ще е само пътническа и според създателите на проекта ще помогне за развитието на туризма в колумбийските карибски провинции Магдалена, Атлантико и Боливар.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „НИКОЛА КОРЧЕВ“

СПЕЦИАЛНОСТИ:

- **Компютърни мрежи;**
- **Локомотиви и вагони;**
- **Осигурителни и комуникационни системи в жп инфраструктура;**
- **Електрообзавеждане на железопътна техника - /дневна и задочна форма/.**

ПРИЕМ:

По документи, след 8 клас

Балообразуващи оценки:

- **Български език и литература;**
- **Математика;**
- **Физика;**
- **Информационни технологии.**

Допълнителни правоспособности:

- **Помощник локомотивен машинист;**
- **Заварчик.**

Практика на реални работни места

УДОБЕН ТРАНСПОРТ:

Автобуси: 79, 309; **Трамваи**: ,6, 7,11,12,19

Метростанции: Мария Луиза, хан Кубрат

гр. София, бул. Илиянци 2, тел. 831 3855; 832 8038, e-mail:pgjpt@abv.bg

www.pgjpt-sf.info

ПРЕЗ ИСКЪРСКОТО ДЕФИЛЕ – ПО-КОМФОРТНО И С ПО-ВИСОКА СКОРОСТ

От стр. 1
се извършва и електрификацията до Мездра.

Според обобщената оценка на министър Папазов, направена на врачанската гара, независимо че по трасето все още продължават довършителните работи, движението по него вече е безконфликтно. Пред останалите участници в работната обиколка – зам.-министърът Антон Гинев, генералният директор на НКЖИ Милчо Ламбрев, изпълнителният директор на „Холдинг БДЖ" ЕАД Християн Кръстев и групата журналисти, Папазов формулира конкретната цел на ремонта. След окончателното му приключване ще се подобри нивото на безопасност на превозите, комфортът на пътуването, както и ще се увеличи скоростта на движението на влаковете. Независимо обаче, че в определени отсечки ще може да се развива скорост от 90 до 120 км/ч, в по-голяма част от дефилето, поради острите криви, влаковете ще се движат с проектната – 70 км/ч. „Но след като строителите напуснат всички обекти пътуването между столицата и Своге, където в момента релсите се подменят, ще продължава около един час и трийсет минути. Това ще даде възможност за свободна конкуренция между автомобилния и железопътния транспорт, защото и двете трасета позволяват да се пътува в рамките на едно и също време. Всъщност съкращаването му до Мездра ще е 15 минути, а до Враца около 25 минути" – обобщи министър Папазов. В отговор на журналистически въпрос той подчерта, че когато дружествата са ползвали европейски средства, най-големият проблем през последните години са били закъсненията с капиталовите трансфери като съфинансиращ инструмент. Въпреки, че това е дало негативно отражение, тази година трансферът е увеличен с 15 млн. лв. По думите на министъра става въпрос и за политика, която цели по направлението да се постига синхронна съвместна работа между националния жп превозвач и инфраструктурната компания. Това означава новите разписания да бъдат съобразени с променените скорости, защото в противен случай направеното би изгубило смисъла си.

Още във влака, преди да приключи работната обиколка във Враца, зам.-изпълнителният директор на НКЖИ Христо Алексиев припомни, че по предварителния проект новото трасе между столицата и Видин няма да преминава през дефилето, а близо до Ботевград. Проблемът е в проектните скорости на трасето, които са 70 - 80 км/ч и възпрепятстват неговото включване в Трансевропейски коридор IV. Старата линия ще се запази за обслужването на селищата в района на Искърското дефиле. Скоростта по новата линия ще бъде между 160 и 200 км/ч, като в някои участъци може да се намали до 120 км/ч, за да се съкрати общата инвестиционна стойност. Алексиев каза още, че линията предимно ще се използва за товарни превози, така че не е необходимо навсякъде да се гонят 160 км/ч. По-важното е да стане оперативно съвместима, за да се движат по нея европейски влакове. Всъщност тя ще се яви като алтернативно направление на София – Калотина – сръбска граница. Но за цялостната експлоатация на София – Видин можа да се говори едва след 2030 г. През втория период на ОП „Транспорт и инфраструктура", поради липсата на повече европейски средства ще се изгражда само отсечката Видин – Медковец. Според Алексиев голям проблем създава и недоизградената инфраструктура на съседите. От страна на Румъния трафикът често се запушвал, поради лошото състояние на участъка Калафат – Крайова, а в западна посока – на жп отсечката до Ниш. Но обнадеждаващото е, че от румънска страна е започнало проектиране на линията Калафат – Крайова, а от сръбска също се подготвя проект за модернизирането на проблемното трасе.

Милчо Ламбрев (от ляво на дясно), министър Данаил Папазов, Венцислав Василев и инж. Николай Иванов приключват проверката на врачанската гара

И двете държави си дават ясната сметка, че много скоро товарите от Турция значително ще нараснат, коментира Христо Алексиев. Аргументира се със състоялата се преди няколко седмици среща с турските му колеги. На нея те са изразили удовлетворението си от работата към сръбската и румънската граници, но не са премълчали резервите от свършеното на наша територия към тяхната. Ясно са заявили, че не желаят да заобикалят България. Дори искат да ни подкрепят за цялостното удвояване на линията от Пловдив до Свиленград, тъй като там тя предимно е единична. Технологично разширяването е напълно възможно, защото е предвидено в първоначалния проект на линията, по която от 160 км само около 15 са удвоени. Прогнозите за сериозното увеличаване на товарния трафик, след отваряне на тунела под Босфора, оправдавали новата мащабна реконструкция. „Има готови проекти за разширяване на направлението, така че при необходимост изграждането му може да започне на етапи, ако се установи засилване на трафика" – заяви Алексиев. Според специалистите и прекомерно голямата инфраструктура също създава проблеми. Поддръжката й е твърде скъпа, ако няма нужното натоварване. Показателни примери са страни като Испания и Португалия, усвоили с такава цел преди кризата значителни евросредства.

Гостите във Враца заедно с областния управител Венцислав Василев, кмета на града инж. Николай Иванов, началникът на жп гарата Младен Младенов посетиха и малкия транспортен музей. Експозицията в него съхранява първите телефони, телефонни централи, мини мотриса и експонати от почти всички работни инструменти и съоръжения, използвани някога за проверка на пътя.

В края на дена в Илиянци министър Данаил Папазов откри музей на ДП „Транспортно строителство и възстановяване".

Подробности за него и за историята на предприятието ще публикуваме в следващия брой на вестника.

Мая ДИМИТРОВА

През юни линията ще получи акт 16, казва инж. Иво Петров

И според Християн Кръстев новите разписания ще са съобразени с променените скорости в дефилето

ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВОТО ДА РИСУВАШ В ДВИЖЕНИЕ

От стр. 1
на съвместната пътуваща изложба, която благодарение на подкрепата на ръководството и Пресцентъра на БДЖ са успели да превърнат в реалност. При всички случаи ефектът от нея е двустранен, твърди Ева Пашев. Едновременно докато разговаряме тя изрязва билетите-картички, които след малко ще бъдат подарени на пътниците. Както Ева, така и останалите студентки са убедени, че на това пътуване хората ще погледнат с по-различни очи, а престоят им във влака ще се превърне в едно емоционално преживяване, което трайно ще въздейства. Защото не само ще имат възможността да разглеждат окачените картини, но и непосредствено ще наблюдават как работят младите творци. Те пък ще черпят вдъхновение от заобикалящата ги среда в пътуващата композиция, ще рисуват портрети, ще трупат впечатления от променящите се в движение природни пейзажи, които по-късно ще възпроизведат върху таблата си.

„Целта ни е да направим изкуството си по-достъпно за възможно най-много хора и да провокираме интереса им към него" - отбелязва Вики Стойкова. За нея инициативата е страхотна и не скрива надеждата си, че няма да остане единствена. По думите й така хора с по-креативно и творческо мислене, като тях, ще могат да намерят и по-лесно подходящи работни места. Наред с това ще накарат другите да се качват във влаковете с по-голямо удоволствие, знаейки че ги очаква нещо различно и изненадващо по време на тяхното пътуване.

Прегръщайки идеята студентките са убедени, че артистът черпи вдъхновението си от промените и динамиката в живота. Защото, когато рисува в движение не се чувства ограничен от затвореното пространство. Благодарение на преподавателката им проф. Силвия Николова и активното съдействие, оказано им от страна на ръководството на БДЖ, проектът е стартирал. Твърдят, че от една страна проф. Николова през цялото време им е давала полезни съвети, а от друга, холдингът помогнал нещата лесно да се случат.

Пътниците, чиито отзиви потърсихме на 15 май във влака София – Пловдив, също останаха приятно изненадани. Не само оценяваха инициативата като оригинална, но и подкрепяха нейното продължаване.

Георги Георгиев, управител на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД:

НЕОБХОДИМИ СА МЛАДИ ХОРА СЪС САМОЧУВСТВИЕ

- Г-н Георгиев, повече от седмица между София и Солун и Видин и Крайова пътуват редовни пътнически влакове. Ще възвърне ли българската железница предишното си присъствие на международния пазар?

- Усилено работим в тази посока. Но изгубените позиции не могат изведнъж да се възвърнат. Лошото е, че след влизането ни в Европейския съюз вместо да увеличим международните пътнически линии, през последните шест – седем години съвсем ги спряхме, а трябваше да стане обратното. Това е алогично и от гледна точка на търговската политика и на подобряването на обслужването, предлагано от компанията.

Във връзка с пускането на влака до Крайова наши специалисти в пътническото дружество от отдел „Безопасност“ и от регионалната жп инспекция проведоха обучение с румънски локомотивни машинисти как да работят със сигнализацията ни. Така те безпроблемно могат да пътуват и на българска територия. Колкото до София – Солун, това бе утвърдена дестинация, която поради кризата беше спряна от гръцката железница. На тяхна територия вече линията е модернизирана, а до края на 2015 г. Национална компания „Железопътна инфраструктура“ трябва да обнови и българския участък. Идеята е жп движението по цялото направление на Трансевропейски коридор 4, от Солун през Видин в западна посока да се интензифицира, както и да се съкратят престоите на граничните преходи. По тази релация се предвижда влаковете да стигат директно до Будапеща. Сега за 50 лева и за седем часа от София има възможност да се пътува до Солун. Цената е атрактивна, а разписанието е направено така, че човек дада тръгне в петък, да прекара двата почивни дни в Солун и да се върне в неделя. Това време ще бъде по-кратко, когато българската част от линията стане готова.

- Има ли интерес към тези дестинации?

- Линията до Крайова, през моста „Нова Европа“, е открита едва преди седмица. Времето е твърде кратко, за да имаме някакви по-обобщени изводи и поглед върху ефективността й. Необходимо е значително по-дълго време, поне година, за да бъде разработена една дестинация. Сега наблюдаваме как се развива, но мисля, че интересът към нея ще се увеличава, защото принципно пътуването на хората, живеещи от двете страни на Дунав е интензивно, а и предварителните проучвания показваха точно това.

Към кушет вагоните до Белград и Истанбул също има интерес, но той засега е по-голям в посока към двата града, отколкото към София. И тези направления все още много хора не ги знаят. Месечно пътуват около 300 души. Основната ни идея обаче е първо да възобновим директните жп комуникации до Будапеща, а след това да стигнем и до Виена, от където могат да се направят удобни връзки до всички точки на Европа. Мисля, че ще успеем да пуснем вагон до Будапеща със следващото есенно-зимно разписание. Амбицията ни е постепенно да възстановим старите дестинации.

- Предвижда ли се включването на спални вагони в международните композиции, които преди пътуваха до австрийската, до унгарската столици, та дори и до Берлин?

- Засега нашите не могат да се движат извън страната, защото са закупени от държавата. Искаме разрешение от Министерството на финансите, но считам, че за да осъществим намеренията си преди всичко трябва да акцентираме върху ремонтната си програма. На нея обръщаме голямо внимание. Има спални вагони в депото в Надежда, които могат да се ремонтират. Само с три от тях бихме обвързали графика си до Будапеща. Два ще пътуват, а един ще остава резервен. Независимо от ниските цени, с които ни конкурират нискотарифните авиокомпании много хора предпочитат влака. Защото с него могат да транспортират значително повече багаж, отколкото ако ползват какъвто и да е самолет. Миналата година имахме една група колоездачи, които пътуваха за състезание в Чехия. Много по-удобно им беше да пренесат колелата си с железница. Има и възрастни хора, които се притесняват от въздушния транспорт, независимо, че цената е атрактивна и за по-кратко време ще стигнат до крайната цел.

- Доста големи възможности предлагат атракционните пътувания. Какво предприемате за популяризацията им?

- Поискахме разрешение от Съвета на директорите два от най-използваните вагони от „Корона експрес“ – ресторанта и още един да се ремонтират в Дряново. Освен, че са много хубави са единствените действащи автентични в цяла Европа. По-любопитното е, че могат да се движат със 160 км/час, а вътре имат скоростомери и за 180 км/час. Така че няма проблеми да ги включим в състави дори до Любляна, защото отговарят на условията, поставени ни за достигане на необходимата скорост на територията на Европейския съюз. Още повече, че са много добре поддържани през годините и в отлично техническо състояние. В САЩ, Германия, Испания и други европейски страни съществуват различни ретро-композиции, но те не са оригинални, а възстановявани по чертежи.

- Какъв продукт възнамерявате да предложите с тях, така че да привлекат вниманието на хората?

- За да се създаде интерес трябва да се направи адекватна реклама. Досега тя отсъстваше, но вече работим и в тази насока. Обявили сме процедура за отдаване на рекламни площи в дизеловите и електрическите мотриси „Дезиро“, както отвън, така и вътре в салоните им. В момента провеждаме избор на оценител. Той трябва да направи съответното проучване и да предложи цената, на която да се отдава под наем съответната рекламна площ. Това много зависи и от населеността на вагоните, колко души се качват и слизат от тях. Естествено е, че при влаковете с повече пътници рекламата може да стига по-лесно до по-широк кръг от хора. Защо също да не ползваме като рекламна площ и гърба на международните, и на другите билети... Обмисляме да качим рекламна информация на дисплеи в мотрисите, както в метрото, така че хората да я виждат докато пътуват. Това са все идеи, които са ми идвали на ум през годините, но не съм успял да ги осъществя. Ето например, на всяка европейска гара, освен светлинните табла има и информационни за посоката, в която се движат влаковете. Те са разделени на часови пояси и са за пристигащи и заминаващи. Отдалече се познават по цветовете – за заминаващите са жълти, а за пристигащите – бели. Опитах се да го експериментирам докато бях заместник-началник на Централна гара София, но не се получи. Нямаше кой да ги поддържа, отсъстваше разбиране и подкрепа и така нищо не излезе. Затова ни трябват млади, експедитивни, уверени в себе си хора с железничарски познания, които присърце вземат идеите и с желание да ги осъществяват. Те в момента твърде много ни липсват.

Интервюто взе:
Мая ДИМИТРОВА

И ВЛАКОВЕТЕ В ГАБРОВО ИМАХА ПРАЗНИЧНО НАСТРОЕНИЕ

Тази година българската столица на хумора Габрово посрещна гостите си на 17 май, когато се провежда Международния фестивал на хумора и сатирата и се отбелязва денят на града, с неочаквани транспортни изненади. Всички пътнически влакове, които се движеха между Царева ливада и Габрово бяха тържествено украсени. Разноцветните балони, окачени отпред на електрическата мотриса, отдалеч привличаха вниманието на пътниците.

Сергей Александров и Николай Колев, “виновниците” за този необичаен празничен вид на композициите твърдят, че благодарение на съдействието, оказано от „Холдинг БДЖ” ЕАД, инициативата им е станала възможна. Припомняме, че двамата младежи са стари приятели на железницата и от няколко години усилено работят за популяризиране на нейните предимства. С тях в. „Железничар“ вече ви запозна в публикациите „Нещо повече от младежки ентусиазъм“ (бр. 6/13 – 19 февруари т.г.) и „С поглед, обърнат към железницата“ (бр. 9/6 -12 март т.г).

Този път пътниците във влаковете по линията Царева ливада - Габрово бяха посрещани с разноцветни балони и плакати, както и специално изработени цветни листовки с весели анекдоти за габровци. Отпечатаните вицове се подаряваха като своеобразен сувенир на всички хора, които през този ден предпочетоха да ползват услугите на БДЖ.

Много празнично настроение и богата украса предлагаше и просторната чакалня на габровската гара, която е с обновена визия. Там гостите на града можеха да намерят туристическа карта, разнообразна информация за забележителностите в региона, „пътуваща” библиотека със свободен достъп, любопитни факти за историята на железопътната линия Габрово – Царева ливада, както и за биологичното разнообразие в региона и в страната. Клиентите на националния железопътен превозвач имаха възможността да ползват на гарата и безплатен безжичен интернет. Не само в нея, но и във всички влакове до Царева ливада имаше отпечатана пълната програма за провежданите събития през празничния ден.

Участниците в карнавалното шествие, повече от 2 000 души от страната и чужбина, можаха да се докоснат до 70 карнавални картини, да се запознаят с изкуството на фолклорни кукерски формации, балетни трупи и оркестри.

СПАСОВДЕН

На 29-и май православната църква чества Спасовден. Спасовден е християнски празник, познат още с религиозното си наименование Възнесение Господне или Възнесение Христово. Празнува се 40 дни след отбелязването на Възкресение (Великден) и се пада винаги на четвъртия ден от седмицата. Тъй като Великден няма постоянна дата в църковния календар, Спасовден също е „плаващ" празник.

■

Името на празника идва от думата „спасение", „Спасител" в чест на делото на Христос. Хората вярват, че след Възкресението, Христос е прекарал 40 дни на земята, по време на които е разговарял със своите ученици, като им е разказвал за Божието царство. На 40-тия ден Спасителят изкачил Елеонския хълм близо до Йерусалим и пред очите на всички вярващи и скептици протегнал ръце и се възкачил на небето. Спасовден се смята за голям църковен празник, защото тогава хората се убедили и повярвали в Божието дело.

■

Празникът се свързва и с душите на умрелите. Хората вярват, че на Спасовден Господ прибира душите на покойниците, които е пуснал при техните близки на Велики четвъртък преди Великден. Легендите разказват, че ако на сутринта на празника човек мълчаливо отиде до най-близкия кладенец и погледне в него, ще види лицето на покойника, за който последно си е мислил. На Спасовден задължително се ходи и на гробищата. Раздава се жито и хляб за умрелите, за да могат душите на мъртвите да отнесат храната със себе си в Божието царство. На гроба се слага и по едно голямо орехово листо, което да им пази сянка в отвъдното.

■

Спасовден се свързва и с някои езически вярвания. Говори се, че на този празник излизат самодиви и русалки, така че хората могат да се възползват от лечебните им способности. Вярва се, че в нощта срещу Спасовден билката росен има най-голяма сила. Затова болните трябва да легнат на росенова поляна или да сложат до възглавницата си китка росен. През годините растението се е използвало и като лек срещу безплодие – в нощта на Спасовден жената е трябвало да преспи с букет от билката до леглото й, а до нея да й прави компания мъж, който не й е кръвен роднина. Друго разпространено вярване гласи, че времето на Спасовден показва каква ще е реколтата. Ако на празника вали, земята ще е плодородна и реколтата ще е богата. Затова казват, че Спасовият дъжд струва повече от една торба жълтици.

■

На Спасовден празнуват всички с имена: Спас, Спаска, Спасимир, Спасен

ЯГОДИТЕ

Ягодата е един наистина уникален плод. Не само, че е много красива, свежа и ароматна, а и е нещо като символ на романтиката и любовта. И не само, че е много вкусна и сочна, а и е достатъчно хранителна и полезна. Ягодата е царицата на пролетните плодове. Едно от първите наистина невероятни ухания, които ни омагьосват след студените зимни месеци.

Днес ягодите се култивират навсякъде и са едни от най-обичаните плодове. А това съвсем не е случайно, тъй като тяхната история е дълга. Семена от ягоди са намерени още в обиталищата на хората от каменната ера. Първият ягодов пай пък бил приготвен от американските индианци и наподобявал хляб от смачкани ягоди и смляна царевица. Древните римляни са ги боготворели не само поради лечебните им свойства. За тях този плод е бил символ на богинята Венера заради цвета и сърцевидната си форма. Първата илюстрация на ягодата като растение датира от 1454 г. и е открита в едно ботаническо съчинение, наречено „Хербарий".

Това изящно червено „сърце" принадлежи към семейство Розоцветни и е единственият плод в света със семена, намиращи се от външната страна на обвивката (броят им върху един плод е приблизително 200). Ягодата изключително лесно се адаптира към различни климатични условия. Първите, „престрашили се" да я отглеждат били французите още през 14 в. Те „произвеждали" сравнително дребните диви ягоди, докато през 17 в. не започнало масовото отглеждане на американската едроплодна ягода. Официално в България „старт" на ягодовата култура се дава от един чех на име В. Стрибърни, който бил учител в земеделско училище у нас. През 1889 г. той внася няколко корена от различни сортове градински ягоди. Към днешна дата съществуват над 500 сорта.

Ягодите са най-полезни, когато се консумират сурови. Необходими са само шест-седем ягоди дневно, за да си набавите препоръчителната доза от витамин С. Известно е още, че ягодите са изключително освежаващи и „безвредни" дори при спазване на диета. Богати са както на минерални вещества, така и на витамин С, каротин, витамин Е, както и витамините В1, В2, В3, В5, В9 и К. Ежедневният им прием доказано укрепва имунната система и успешно се бори с грипните вируси. Ягодите са средство за понижаване на кръвното налягане, борят се с пролетната умора и ревматизма, подобряват обмяната на веществата и улесняват храносмилането. Консумацията им помага да се избегне възникването на заболявания, свързани с зрението – сухота в очите, конюнктивити и други инфекции. Вкусните плодчета имат благоприятно действие върху кожата и косата – ексфолират кожата и придават блясък на косъма.

Ами…какво по-хубаво от това, освен да се радваме на великолепен вкус и да знаем, че той работи в полза на здравето ни! А и сякаш наистина няма по-романтичен и страстно изглеждащ плод. И в това няма нищо случайно – съществува суеверие, според което, ако разделите двойка слепени ягоди с любимия човек, ще останете заедно завинаги. Колко хубаво, нали! Със своя примамлив външен вид и отлични вкусови качества, ягодите си осигуряват място в списъка на любимите храни на мнозина.

КОКОСОВ КРЕМ С ЯГОДИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

500 г ягоди
2 с. л. „Амарето"
200 г натрошени амарети или ореховки
200 г неподсладено кокосово мляко
200 г маскарпоне
150 г пудра захар
2 яйца
1 ванилия
10 г желатин на прах

НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Почистете ягодите и нарежете половината от тях на кубчета. Мариновайте ги с амарето и ги оставете да престоят 5 мин. Останалите ягоди нарежете на филийки.

Разбийте жълтъците с половината захар на водна баня, за да се темперират, в случай, че се притеснявате да ги консумирате сурови. Добавете ги към маскарпонето, сипете ванилията и разбийте на гладък крем. Сложете кокосовото мляко и отново разбъркайте.

Разбийте белтъците на сняг. Постепенно прибавете останалата захар, като продължите да разбивате докато получите плътен стегнат крем.

Към маскарпонето прибавете разбитите белтъци, а накрая и желатина, разтворен на водна баня в малко вода. Разбъркайте всичко много добре.

За да подредите крема на дъното на чашите сложете по 1 с. л. от маринованите ягоди. Сипете крем и покрийте с пласт от натрошените амарети. Върху тях подредете ягодови резенчета, като ги подпрете по стените на чашата. Напълнете с крем догоре и завършете с ягоди.

МЛЯКО С ОРИЗ И ЯГОДИ

НЕОБХОДИМИ ПРОДУКТИ:

За ягодовото сладко:
500 г ягоди
1/2 ч. ч. захар

За млякото с ориз:
5 ч. ч. прясно мляко
200 г ориз
3 с. л. захар
ягоди за гарниране

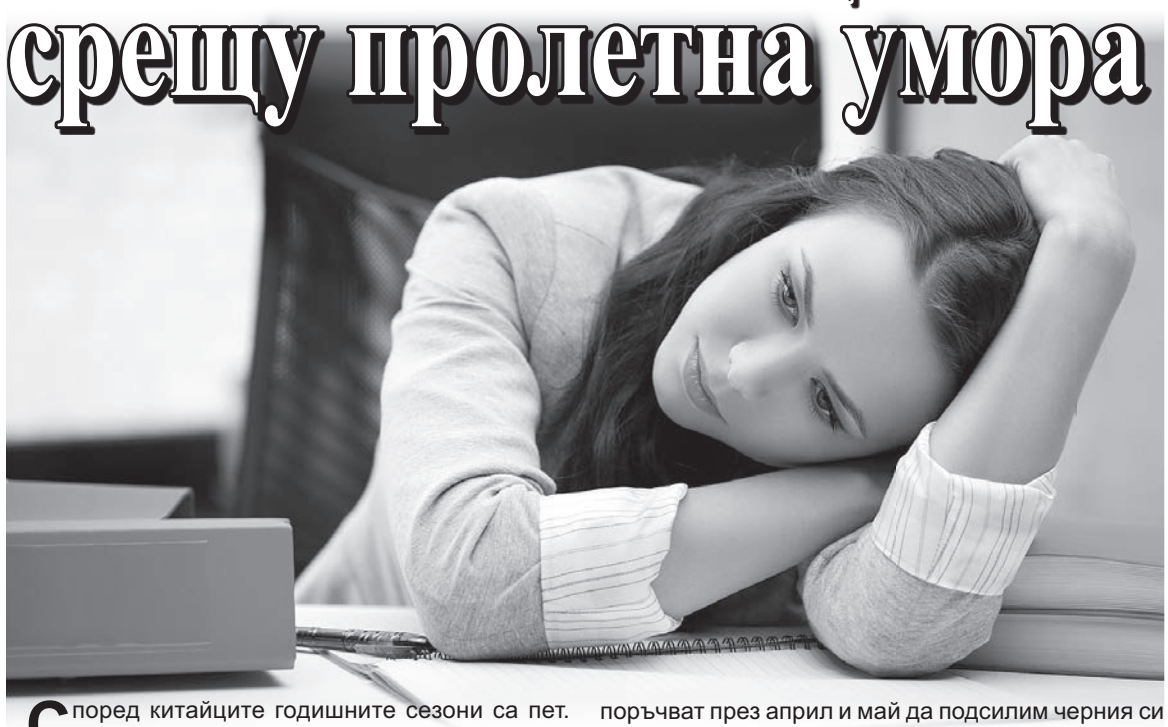
НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Сипете ягодите в тиган със захарта и ги мачкайте, докато станат като сладко. Захарта трябва да се разтопи. Сложете тигана да заври на средно силен огън. Оставете да кълкри около половин час, като бъркате от време на време и отстранявате пяната от повърхността.

Междувременно сипете ориза, млякото и ваниловата захар в дълбок тиган. Оставете да заври и да кълкри на средно силен огън. Гответе половин час, докато оризът омекне и поеме от млякото. Ако млякото е малко и сместа стане твърде гъста, добавете още мляко.

За сервиране разделете оризовия пудинг в купички и отгоре сипете от сладкото, като гарнирате със свежи ягоди.

КИТАЙСКИ РЕЦЕПТИ срещу пролетна умора



Според китайците годишните сезони са пет. Пети сезон те наричат „периода на силния вятър“ през април и май.

„Периодът на силния вятър“ е причината за тежката психическа и физическа умора през пролетта, твърдят китайците, и добавят, че заболяванията през този период от годината неслучайно приличат на вятъра – те са внезапни, протичат бурно и са непредсказуеми.

В китайската народна медицина обаче съществуват изпитани рецепти за „периода на силния вятър“ или иначе казано, срещу пролетната умора.

ЯЖТЕ МНОГО МЕД

Медът е отличен източник на енергия, съдържа ензими и минерали (калий, калций, натрий, магнезий), както и всички витамини от група В - най-добрите срещу умора. Дава много повече енергия от яйцата, бананите и дори от някои меса.

ПИЙТЕ ОТВАРИ ЗА ЧЕРНИЯ ДРОБ

Той е главният орган, който китайците свързват с пролетта. Черният дроб влияе на кръвообращението и разпределя жизнената енергия в организма. Когато действието му се наруши, кръвообращението също се забавя и това се проявява в смущения в храносмилането – издуване на корема, стомашни спазми. А също и мигрена, емоционален дискомфорт. Чувстваме тревога, празнота, стрес... с две думи – пролетна умора. Китайските медици препоръчват през април и май да подсилим черния си дроб с отвари. Най-подходящи са тези от магарешки бодил и розмарин, които ускоряват отделянето на жлъчен сок и изхвърлянето на отровите.

ПОДОБРЕТЕ ХРАНЕНЕТО

При преминаването от зимна към лятна храна трябва да има транзитен период – на ранните пролетни зеленчуци и плодове, богати на витамини и микроелементи. Забравете за шоколада, алкохола и мазнините. Избягвайте и храните с кисел вкус – например киселец, лимони и оцет. За сметка на това дайте предимство на храни, действащи благотворно на черния дроб: черна ряпа, зеле, артишок.

МАСАЖИРАЙТЕ ОЧИТЕ И ГЛАВАТА

Когато черният дроб не работи пълноценно, умората на очите се увеличава. Съветът на китайците е да разтъркате силно ръцете си една в друга, докато почувствате енергията (топлината) как приижда в дланите ви. Прекарайте нежно длани и пръсти върху спуснатите клепачи от основата на носа към слепоочията, после нежно разтъркайте очните ябълки.

Масажът на главата отморява най-бързо, защото там са концентрирани най-много рецептори и нервни окончания. Не трябва обаче да се прави веднага след хранене. След лека храна е добре да се изчака половин час, а след обилно ядене – поне час.

10 ОТ НАЙ-СТРАННИТЕ ЖЕЛАНИЯ НА ГОСТИ НА ХОТЕЛИ

Да работиш в хотел има някои особено важни приемущества. Например това, че можеш да чуеш възможно най-невероятни желания от страна на клиентите. Пътническият сайт skyscanner.net е решил да разбере какви са най-странните неща, които са си поискали откачалките, които често правят животът на обслужващия персонал пълен ад.

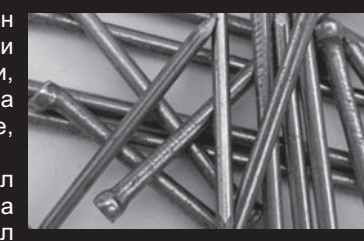
В изследването са взели участие 400 служители в хотели, разположени в 49 държави. Символичната класация започва с желанието на някой да получи „по чаша вода на всеки час през нощта“. Защо и за какво мисли да я използва – не е ясно. По-нататък намираме „Тоалетната да е пълна с минерална вода“, „15 корнишона на ден“, както и „Вана от мед“.

Някой някъде пък е пожелал „Звукът на хлопатар за коза“. Странно, меко казано... Друг пък е поискал „само десните крака на пиле“. Защо и какво мисли да ги прави... не смеем дори да предполагаме. Очевидно някъде по света има и хора, които не се страхуват от мишки, а дори искат да ги имат в стаята си... Това става ясно от желанието за „мъртва мишка“, което са получили в някой от

хотелите, взели участие в изследването.

Челната тройка започва с „баня от шоколадово мляко“. По-нататък разбираме, че някой гост, който е отседнал сам, е пожелал да получи... „16 възглавници“. И на върха на класацията за странни желания намираме – „супа от крокодили“.

КИТАЕЦ ЖИВЕЕ 30 ГОДИНИ НА КРАЙНО ИНТЕРЕСНА ДИЕТА



От 30 години китаецът Юншън Лун включва в хранителния си режим консумацията на пирони, стъкла и керамика, без да има последствия за неговото здраве, пише в. „Дейли мейл“.

49-годишният миньор започнал да похапва пирони, когато бил на 18 години. На този трик го научил цирков артист. „Никой в Китай не е способен да прави това, което аз върша“, хвали се Лун. Той най-много обичал да си похапва пресни пирони, току-що доставени от завода, докато по тях имало все още следи от грес. Те били много по-вкусни, отколкото някой тях стар и ръждясал събрат.

Юншън Лун често е канен на семейни тържества и панаири, на които показва невероятните си умения. По неговите думи през живота си той досега е погълнал около 10 килограма пирони, керамика, парчета от тухли и стъкла.

ПРАСЕ С ВКУС НА УИСКИ

В американския щат Айова отглеждат прасета с вкус на уиски. Шантавата идея е на хора от фабриката за ръжено уиски Templeton Rye Distillery. Проектът стартирал с 25 прасета, родени през януари т.г. В храната им добавят ферментирали ръжени зърна, така че когато един ден се превърнат в пържоли, месото им да има вкус на уиски. Дали това наистина ще се получи е под голямо съмнение, но че прасетата са вечно опиянени и щастливи, е безспорно.

„Идеята ни хрумна естествено когато бяхме пийнали, признава Кийт Керкоф, съдружник в дестилерията. За пластмента на новия продукт не ни бе нужна никаква реклама. Щом пуснахме съобщението, търговците ни заляха с оферти. С нетърпение чакат първата партида.“

ДИЗАЙНЕР СЪЗДАДЕ ВЕЛОСИПЕД, КОЙТО СЕ СГЪВА ДО РАЗМЕРИТЕ НА ЧАДЪР

Италиански дизайнер проектира велосипед, чиито колела са без спици и главини, съобщава „Вашингтон пост“. Липсата на спици позволява прототипът Sada Bike, който има алуминиева рамка и 26-инчови колела, да бъде изключително лесен за пренасяне, без това да нарушава качеството на придвижване. За да се сгъне велисипедът, колелата му се отстраняват и седалката се натиска напред.

Сгънатият Sada Bike има размерите на чадър. Колелата без спици и рамката се прибират в специална торба от еластичен материал и формират твърда плоскост, върху която биха могли да се поставят преносим компютър или учебници.

Предимството на сгъваемите колела е, че градските власти са по-склонни да позволят пренасянето им в обществените автобуси и метрото. Те биха могли и много по-лесно да се качат на борда на самолет. Остава да се види обаче дали прототипът на Сада ще се окаже практичен при всекидневна употреба в сурови градски условия.

ИЗВАДИХА 28 КГ ЗЛАТО ОТ ПОТЪНАЛ КОРАБ

Около 21 тона злато лежат непокътнати на дъното на Атлантическия океан само на 257 км от бреговете на щата Южна Каролина. Това установила експедиция на US компанията „Одисей марийн експлорейшън“ до потъналия през 1857 г. параход „Централна Америка“. Водолазите на компанията извадиха от 2200 метра дълбочина 28 кг злато за $ 1,3 млн., включително два „Двойни орела“.

Монетите с номинал $ 20 са изсечени във Филаделфия и в Сан Франциско. „Централна Америка“ превозвал над 400 души от Панама за Ню Йорк, но бил потопен от ураган. Корабокрушението предизвиква първата световна финансова криза.

Останките на кораба са намерени през 1988 г., но ваденето на златото е спряно заради съдебен спор между откривателя и кредиторите му, които го обвиняват, че взел част от съкровището за себе си.

Железничар
София 1080, ул. „Иван Вазов“ 3
„Холдинг БДЖ“ ЕАД
www.bdz.bg
Главен редактор Мая ДИМИТРОВА
Оформление Милкана ИВАНОВА
Материали се приемат на електронен носител
E-mail: maya02@abv.bg
Печат: „Военно издателство“ ЕООД ISSN 0861-0851

НОВО ПОКОЛЕНИЕ ВЛАКОВЕ ПРЕДЛАГА КОМФОРТ

Най-големият руски жп производител представи прототип на перспективна електричка, която може да конкурира западните аналози

Тверския вагоностроителен завод (ТВЗ, част от концерна ЗАО „Трансмашхолдинг") бе представен мащабен прототип на пътнически електрически влак от ново поколение. Неговата сигнатура е ЭГ2Тв и той се явява първи представител на перспективно семейство електрички, разработени в руското предприятие.

Мащабният модел представя универсален състав, в който са намерили приложение много най-модерни технически решения. В него са внедрени последните принципи на модулното конфигуриране, което дава възможност за бързото адаптиране на пространството на вагоните към нуждите на различни оператори. Това позволява да бъде трансформиран в градски, междуградски и регионален влак или в аероекспрес (жп състав, свързващ градовете с летищата, разположени в околностите им).

Дизайнът на екстериора и интериора са дело на дизайнерската компания Integral Design and Development, чийто проекти могат да се видят в жп съставите на много европейски железници. Те удачно съчетават в себе си последните тенденции на конструктивното и художественото оформление с високата функционалност и изискванията на безопасността.

Особено внимание при проектирането на новата електричка е отделено на решенията, осигуряващи комфорта на пътуване и на придвижването на пътниците с нарушения на опорно-двигателния апарат. Така например плавността на движението ще бъде постигната чрез използване на ново пневматично окачване. Предвидени са и мерки за понижаване на шума и вибрациите, както и широко внедряване на енергоспестяващо оборудване. По отношение на улесняване достъпа на инвалидите в прототипа могат да се видят място за закрепяне на инвалидни колички и специално обзаведен санитарен възел за тях.

Чрез използването на съвременни технологии е планирано да бъде постигнато значително улесняване на техническото обслужване и увеличаване на времето между ремонтите. Предвижда се иновациите да позволят времето, в което композициите са годни за експлоатация да се увеличи до 40 години.

Концепцията на електричката ЭГ2Тв предполага създаване на няколко модификации, които да се движат със скорост до 120 км/ч, до 160 км/ч, а в перспектива и до 250 км/ч. Ще се произвеждат в Тверския вагоностроителен завод. Първите два опитни влака ЭГ2Тв трябва да излязат от халетата през октомври - ноември и до края на годината да започнат техните изпитания.

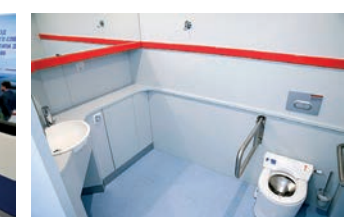
Пред новите електрички се очертават добри хоризонти. В момента в Москва и в редица големи регионални центрове в Русия, сериозно развитие търпи мрежата на аероекспресите. В московския район например, е планирано откриване на нови маршрути, които директно да свържат и предградията с аеропорта. Сериозна модернизация и разрастване ще се осъществява и в контекста на предстоящото Световно първенство по футбол, което ще се проведе в Русия. Мачовете ще се играят в 13 града в страната. Ето защо поръчки за модулните електрички едва ли ще липсват.

Специалистите допускат ЭГ2Тв да оперират по жп мрежата съвместно със скоростните електрически мотриси „Ласточка", проектирани на базата на Siemens Desiro специално за руските железници. Предварителните им оценки са, че перспективният продукт на тверските вагоностроители ще се окаже по-универсален от германския. Руската модификация е проектирана да е от различен брой вагони (от 4 до 12), а не от фиксирано число, както е при петвагонната „Ласточка". Освен това заявките на разработчиците й са, че ще бъде 1,5 пъти по-икономична от композицията на Siemens.

Началото на серийното производство на ЭГ2Тв се очаква да върне най-големият руски жп производител отново в „играта".

Интериорът изглежда изключително съвременно и функционално

Място за фиксиране на инвалидна количка



Санитарният възел за хора с двигателни проблеми

От ТВЗ твърдят, че техническите, експлоатационните и потребителските характеристики на перспективната електричка са минимум на нивото на моделите на чуждите производители. Ако това се окаже вярно, предприятието ще може да претендира за дял от световните пазари в сегмента.

Ивайло ПАШОВ

Продължава АБОНАМЕНТ 2014

И през тази година вестник „Железничар" ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесената сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

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

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име.....Фамилия.....

Фирма.....тел:.....

Адрес: пощ. код..... гр./с. .....

Област..... ул./жк.....

№/бл.....вх. ..... ет. ..... ап. .....

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен №.....тел./факс.....
2. Материално отговорно лице .....
3. Адрес на фирмата по регистрация.....

Железничар

Банкова сметка на вестника в лева

ТИТУЛЯР: „ПОДЕЛЕНИЕ ЗА ПОЧИВНА ДЕЙНОСТ" - ХБДЖ ЕАД
IBAN: BG07BPBI79241064295803
BIC: BPBIBGSF
БАНКА: ЮРОБАНК БЪЛГАРИЯ АД

Изпратете този талон на факс (02) 987 71 51 или на адрес: София 1000, ул Иван Вазов №3 Печатни издания БДЖ ЕАД За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент 24 лв.