

Политика

**ТАМ, КЪДЕТО ПЪТНИЦИТЕ МОГАТ ДА
КРЕДИТИРАТ ЖЕЛЕЗНИЦАТА** на стр. 3

Проекти

**ЦЕНТРАЛНА ГАРА
СОФИЯ ...** на стр. 5

ПРЕДСТОИ ПЪРВАТА БАЛКАНСКА СРЕЩА ПО ЖП МОДЕЛИЗЪМ

Домакин на международната изява е град Русе, където от 13 до 15 май т.г. ще се срещнат около 80 представителя на клубове по жп моделизъм от България, Румъния, Унгария, Сърбия и Гърция. Виновници за организирането ѝ са сдружение „Клуб железопътен моделизъм - България“ и русенската фирма „Булмаркет“, която през тази седмица отбелязва кръгла 20-годишнина от създаването си. Според Емил Чаушев, председател на сдружението, тя е поела цялото финансиране на събитието, както и средствата за транспортирането на различните модули и експонати, които ще бъдат изложени. Всъщност вече се сбъдва една стара мечта на членовете на клуба, които в продължение на няколко години установяват трайни контакти с хора от съседните балкански страни, пристрастени към тяхното хоби. Около 50 са регистриралите се български участници.

В продължение на три дни, по общо дългите 130 метра миниатюрни жп трасета, ще бъдат симулирани различни дейности и операции, без които железопътния транспорт не може да съществува, разказва

Емил Чаушев. Представяме ги в четири различни мащаба – НО (1:87), ТТ (1:120), N (1:160) и Z (1:220), добавя той. По най-дългата 100-метрова линия са разположени 13 гари и спирки като всички влакчета ще се движат по разписание и ще се управляват, както от участниците в срещата, така и от посетителите. Тя е изградена от клонове на съответните държави, които участват в първата Балканска среща на жп хобисти, обяснява Чаушев. По тях ще се движат пътнически композиции и два международни влака, които създавателите им условно са нарекли „Дунав експрес“ и „Балкан експрес“. Първият ще пътува по маршрута България – Румъния – Унгария, а вторият по направление България – Сърбия – Унгария. Вагоните са копия на истинските прототипи, които са се движили по балканската железопътна мрежа между 1970 г. и 1980 г. Те, както и локомотивите са изработени от членовете на клубовете, участващи в срещата. По думите на Емил Чаушев идеята за организирането ѝ е провокирана от желанието да се симулира трансграничното сътрудничество, свързано

с дейността на влаковото движение между Румъния, Унгария, Сърбия и Гърция. Затова и композициите ще спазват точно разписание, ще спират на определените в него гари, а на граничните пунктове локомотивите ще бъдат подменяни с модела на съответната държава, през която международният влак преминава. Освен това всички трасета са разположени в определен ландшафт, изобразяващ, както реални обекти, така и въображаеми природни пейзажи. По трасето има и една въгледобивна мина, от където товарен жп състав ще превозва въглища до различни региони на участващите държави в Балканската среща в Русе. Така се обхваща и товарната дейност, благодарение на която ще се демонстрира размяната на разнообразни стоки, уточнява Чаушев. Паралелно ще се демонстрира движението на локални мотрисни влакове, които изпълняват крайградски, работнически и други видове превози на къси разстояния.

Става ясно, че трасето е изградено по правилата на FREMO. Това е международната организация, която се занимава

със стандартизацията на модулите и организацията на движението при определен вид стандарти, ползвани от жп моделизма.

Близо година е била нужна, за да се създаде необходимата организация за провеждането на балканския форум. Първо той е обявен в интернет, за да може участниците от различните държави да заявят модулите, които имат желание да покажат. Едва тогава е станало възможно да се направи планировка на трасето, а после и да се изготви разписанието за пътническото и за товарното движение, навлиза в детайлите на подготовката председателят на сдружение „Клуб железопътен моделизъм - България“. И добавя, че има и други изненади за посетителите. Предполага, че най-силно впечатление ще им направи свързаната с осми епизод на „Междузвездни войни“. В ландшафта на един от модулите по трасето е показана снимачната площадка на хитовия филм. Той ще е осветен с двигателите на „Хилядолетния сокол“.

Мая Димитрова



Както вече съобщи в „Железничар“ в бр. 7 от 14 – 20 април 2016 г. тазгодишните регионални спартакиади „Пролет 2016“ приключват със срещите на софийските отбори и състезатели в различните дисциплини на 27 май 2016 г. (петък). Те ще се проведат от 13:00 ч. на стадион „Локомотив“ в столицата. За по-подробна информация, желеащите да се запишат за участие в спортните състезания, могат да се обърнат към отговорниците за провеждане на спартакиадата във всяко едно от дружествата.

За „Холдинг БДЖ“ ЕАД - Юлиян Петков, тел.: 0894 623 009;

За „БДЖ - Пътнически превози“ ЕООД - Пиринка Бейлереянова, тел.: 0889 100 759;

За „БДЖ - Товарни превози“ ЕООД - Любомир Костов, тел.: 0887 663 001.

Разчитаме на вашето активно отношение към спортната дейност и участието в надпреварата.

HYUNDAI ROTEM ОТКРИ ЖП ЗАВОД В БРАЗИЛИЯ

Южнокорейският жп производител Hyundai Rotem откри завод за елементи и сглобяване на подвижен жп състав в бразилския град Араракуара (в щата Сао Пауло, югоизточната част на страната). Той ще позволи на азиатската компания да засили присъствието си на пазара в Латинска Америка.

Предприятието в Араракуара е изградено на площ от 150 000 кв. м и в него са назначени на постоянна работа 300 служители. Инвестициите за построяването му възлизат на 100 млн. бразилски реала (27,6 млн. долара). Това е третата производствена площадка на Hyundai Rotem извън пределите на Южна Корея. Подобни заводи компанията вече има в САЩ и Турция.

Южнокорейският производител вече стълочи крупни сделки в



латиноамериканската държава. През 2013 г. операторът на крайградските влакове в бразилския мегаполис Сао Пауло CPTM заяви на Hyundai Rotem 30 осемвагонни композиции. Впоследствие компанията спечели и търг

за производството на 112 вагона за метрото на бразилския град Салвадор. При изпълнението на тези поръчки се предвижда 60 на сто от детайлите за подвижния състав да се изработят в завода в Араракуара.

ЕВРОПЕЙСКАТА БАНКА ОТПУСНА ЗАЕМ НА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА ЛИТВА



Европейската инвестиционна банка (EIB) реши да отпусне на литовските железници (LitRail) в размер на 68 млн. евро. Чрез него се подкрепя програмата за модернизация на железопътната инфраструктура и на пътническия подвижен състав на държавния монополист.

EIB си сътрудничи с железниците на Литва от 1996 г. По линия

на партньорството е осигурено финансиране на проекти за удвояване и ремонт на участъци от няколко жп линии в прибалтийската република, водещи в стратегическото пристанище порт Клайпеда. По този начин ще бъде осигурена възможност по трасетата да се движат влакови състави с дължина 1050 м и маса 6000 тона. С кредити и финансова помощ от

европейската банка също така е подпомогнато модернизирането на жп възела в порта, както и подобряването на безопасността на жп движението и намаляване на шумовото „замърсяване“.

Всичко това заедно с програмата за обновяване на подвижния състав на LitRail ще стимулира и жителите на Литва по-активно да ползват услугите на жп транспорта.

STADLER ЩЕ ДОСТАВИ 16 ЕЛЕКТРИЧКИ В ХОЛАНДИЯ



Швейцарският жп производител Stadler Rail ще достави 16 регионални електрически композиции FLIRT 3 в Холандия. Те ще попълнят флотата на два железопътни превозвача - Syntus BV и Keolis от Страната на лалетата. Сделката се оценява на около 125 млн. евро като в сумата е включено техническото обслужване на композициите в продължение на 15 години.

Новите електрички са модулни и ще бъдат произведени в Швейцария. Девет от тях ще са 3-вагонни, а останалите седем – 4-вагонни. Развиват максимална скорост 160 км/ч, отличават се с ниска шумност, висока енергийна ефективност и завиден комфорт. В зависимост от конфигурацията превозват между 280 и 450 пътници. На борда им са обособени специални места за инвалиди и майки с детски колички.

Планирано е 16-те състава да оперират по маршрутите Зволе – Кампена и Зволе – Енсхеде. Доставка на първите композиции трябва да се осъществи през юни 2017 г. След ходови изпитания, през декември същата година ще започне и експлоатацията им.

Това не са единствените състави от този тип, които швейцарското дружество успешно продава в Холандия. През последните 5 години Stadler Rail е получила още две холандски поръчки. Едната - за 58 електрички FLIRT (25 три- и 33 четиравагонни) - е от жп оператора NS Reizigers. Другата - за 6 двавагонни композиции – е от превозвача Abellio.

Руските железници влизат в битката за TrainOSE

Държавните железници на Русия (РЖД) ще участват в търга за приватизацията на TrainOSE – националният пътнически и товарен жп оператор на Гърция. От руския монополист потвърдиха, че са подали заявка за участие в предквалификационния етап на конкурса за придобиване на компанията. Следващата му фаза предвижда подаване на обвързващи ценови оферти и ще се състои на 31 май.

Конкурсът за продажба на 100 процента от акциите на TrainOSE бе обявен през януари 2016 г. Заявки за участие в него, освен „РЖД“ са подали още китайската корпорация COSCO и консорциум с участието на италианските железници Trenitalia. Много специалистите обаче смятат китайската компания за безапелационен фаворит.

Причината е, че COSCO вече се е интегрирала в гръцката транспортна система. От 2009 г. компанията е концесионер на контейнерния терминал в порт Пирея – най-големия морски



терминал на Гърция и ключов контейнерен хъб за Средиземноморието. Опирайки се на това тя целенасочено развива железопътните и логистични дейности на територията на южната ни съседка. В момента корпорацията от Поднебесната империя е оператор на мултимодалния сервис за доставка на товарни контейнери от Пирея към Централна и Източна Европа. Нейни клиенти са гиганти като Hewlett-Packard, Sony, ZTE Corp. и Huawei Technologies.

Първият индийски скоростен влак – в експлоатация

В Индия бе пуснат в експлоатация първият в страната скоростен влак. Той е наречен Gatimaan Express и пътува по маршрута Ню Делхи – Агра. Може да развива скорост до 160 км/ч, което го прави най-бързия в индийски железници.



Съставът преодолява 188-километровия маршрут за 1 час и 40 минути. Или е с около 100 минути по-скоростен отколкото досегашните бързи влакове на индийските железници. Включва електрически локомотив и 10 климатизирани вагона (два първа и осем втора класа). Вагоните са оборудвани с био тоалетни, системи за пожароизвестяване, безплатен Wi-Fi и електронни информационни табла. За комфорта на пасажерите се грижат стюарди и стюардеси, които сервират месна и вегетарианска храна.

Билетът за първа класа на Gatimaan Express струва 1500 индийски рупии (22 долара), а за втора – 750 рупии (11 долара)

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

ТАМ, КЪДЕТО ПЪТНИЦИТЕ МОГАТ ДА КРЕДИТИРАТ ЖЕЛЕЗНИЦАТА

Германците не веднъж са доказвали колко напредничави и рационални могат да бъдат. Затова едва ли ще се учудите, че най-обикновени клиенти на техните железници вече могат да кредитират жп сектора и да печелят. При това с каквито суми пожелаят между 500 и 100 000 евро на година. Тази възможност им дава пилотен проект, реализиран от сега проходащия пътнически превозвач Locomore.



Новият немски жп превозвач Locomore цели да стане алтернатива на Deutsche Bahn

Дружеството лансира иновативен бизнес модел, който е нов за жп транспорта. Той се базира на т. нар. краудфандинг (от англ. crowd funding - народно финансиране). Това е относително нова практика (развита най-вече в Интернет) за набиране на средства чрез колективно сътрудничество на много хора, които доброволно се обединяват с ресурсите си, за да подкрепят личности или организации. Чрез нея най-често се помага на болни и пострадали при бедствия; подкрепят се политически кампании; финансира се разработката на свободни софтуерни продукти; или се „удря едно рамо“ на дребни предприемачи и току-що създадени, перспективни фирми без голям собствен капитал.

Случаят с младата компания Locomore е като при последния пример. Макар и учредена още през 2007 г. тя се опитва да развие пътнически жп превози едва от миналата година. И тъй като създавателите ѝ са железопътни специалисти и предприемачи, без големи финансови възможности, се наложи капиталът да бъде осигурен именно чрез краудфандинг кампания.

евро, за да осъществят намеренията си. Сума, която за много жп гиганти е нищожна, но за първа проходащо железопътно дружество, дори тя се оказва голям залък.

В хода на акцията Locomore анонсира, че приема кредитиране със суми от 500 до 5000 евро и от 5000 до 100 000 евро на година (по законови съображения). Срещу правото да използва тези частни средства в продължение на четири години превозвачът се ангажира да изплати на кредиторите между 3 и 8 процента годишна лихва. Нещо повече – обеща да раздели със заемодателите печалбата си от жп рейсове, изкарвана благодарение на техните инвестиции в този период.

Освен чрез традиционния краудфандинг, компанията приложи и нетрадиционен метод за набавяне на бизнес капитал. Той бе наречен от ръководството ѝ „краудтикетинг“ (crowd ticketing), което смислово може да се преведе като масова разпродажба на билети. Чрез него на бъдещите клиенти на Locomore бе дадена възможност да пътуват на супер изгодни цени, ако предварително си купят превозни доку-

но на символични цени. Еднопосочният билет Берлин – Щутгарт струва само 22 евро. Пътуването на средни дистанции по същото направление е с цена 13 евро, а стойността на трансферите на още по-къси дестинации – 7 евро...

Нетрадиционните оферти допаднаха на много германци. Затова интересът към кампанията за привличане на капитали бе изключително голям. Дотогава, че само два дни след като Locomore обяви началото ѝ, минималната сума за организиране на превозите бе събрана и дори леко надхвърлена. По сметката на компанията бяха постъпили 460 000 евро...

От Locomore заявиха, че ще инвестират натрупаните средства във вземане на лизинг или покупка на 8-вагонен експрес „втора ръка“ и в неговото обновяване; в подбор и наемане на квалифициран жп персонал; в допълнително обучение на служителите; в разработка на интернет система за резервации; в PR, маркетинг и в други съпътстващи дейности.

Операторът планира първият му пътнически състав да започне да обслужва маршрута Берлин – Щутгарт от 4 септември 2016 г. Той ще пътува всеки ден. Постепенно броят на композициите по маршрута следва да се увеличава. Компанията вече е получила разрешение за осъществяване на планираните превози от инфраструктурния жп оператор на Германия DB Netz.

Предвижда се експресите на Locomore да развият максимална скорост от 200 км/ч по трасето. Те ще могат да преодолеят цялата дистанция от германската столица до Щутгарт за около 6 часа и 30 минути. Междинни спирки по маршрута ще са главните гари на градовете Волфсбург, Ханوفر, Хетинген, Касел, Фулда, Ханау, Франкфурт на Майн, Дармщад, Хайделберг и Файхинген.

От компанията твърдят, че техните влакове ще са малко по-бавни от високоскоростните флагмани ICE на държавната железница DB, които развият



Частният оператор привлича капитали за развитието си по метода на краудфандинг



Компанията планира да инвестира в закупуването на експреси „втора ръка“ и в тяхното обновяване



Младата компания планира разкриване и на нови маршрути през 2017 г., ако бизнесът ѝ е успешен



Влаковете на Locomore ще предлагат съвременен комфорт и ще са по-бързи от междуградските автобуси в Германия



Основателят на Locomore и членове на екипа му

до 280 - 320 км/ч. За сметка на това жп флотът на Locomore се очаква да е значително по-бърз от междуградските автобуси – главният конкурент на жп транспорта в страната.

В концепцията на новия немски оператор е заложено съставите му да предлагат и комфорт, отговарящ на най-съвременните стандарти. Това включва безплатен Wi-Fi, удобни пасажерски седалки с масички за пътниците и електрически розетки, кетъринг, както и възможности за транспортиране на велосипеди.

Има идея пасажерите да бъдат стимулирани с бонуси, ако отрано обявяват намерението си да пътуват с даден влак. Така в Locomore биха могли по-добре да планират доколко са пълни композициите. И ако те достигнат между 75 и 100 процента, пътниците, обявили предварително намерение да ползват въпросните експреси – да получават отстъпки между 3 и 7 процента от стойността на билета.

Разбира се, засега всичко това са само добри намерения.

Тепърва ще става ясно дали Locomore ще съумее да се наложи на пазара. Ако мениджмънта на младата компания се окаже успешен, в близка перспектива (2017 г.) нейните влакове се очаква да започнат да оперират и по маршрутите Рюген – Берлин, Берлин – Дортмунд – Кьолн – Бон и Франкфурт – Мюнхен. Неблагоприятното ѝ развитие на свой ред ще донесе големи загуби на стотици немски частни инвеститори. Защото техните кредити към дружеството не са напълно обезпечени и има значителни рискове от частична или пълна загуба.

И през тази година Locomore продължава да набира капитали чрез методите на краудфандинга и краудтикетинга. Условието за потенциалните инвеститори са почти аналогични. Само срокът на кредита е увеличен с година и операторът вече не дава възможност за споделяне на евентуалната печалба.

Компанията Locomore

е основана през 2007 г. от германеця Дерек Ладевиц с идеята за създаване на жп превозвач, който да е алтернатива на Deutsche Bahn. 61,5 на сто от нейните акции са собственост на Ладевиц, други 16,5 на сто – на членове на неговия екип, а останалите 22,5 процента – на 15 външни партньора.

По-рано Ладевиц участва в създаването на частен жп оператор - НКХ GmbH, който развива междуградски превози. Заради „непреодолими разногласия, засягащи стратегията за развитие на дружеството“ с мажоритарния инвеститор RDC (САЩ) той я напуска. Впоследствие се отдава на проекта Locomore и започва да реализира идеите отхвърлени от неговите предшестващи проекти.



Дали новият частен оператор ще пробие в жп сегмента на Германия предстои да разберем

Тя започва в началото на ноември 2015 г. Целта е да се привлече финансов ресурс, с който новият превозвач да обезпечи пускането на свои пътнически влакове по маршрута Берлин – Щутгарт. В духа на максималната прозрачност при такива начинания от Locomore обявяват, че се нуждаят от минимум 450 000

менти, необвързани с конкретна дата за жп трансфер.

Предложените от превозвача билети и ваучери за определен брой пътувания с влак могат да се използват напред във времето, когато пътникът пожелае. Срещу това, че ги придобиват много преди да ги използват, клиентите ги получават буквал-



ИМУЩЕСТВЕНИ
ЗАСТРАХОВКИ

ДОМ

Пакетна застраховка

„ДОМ“



Дженерали Застраховане: По-лесни, по-бързи
и по-опростени решения за Вас и Вашия бизнес!

generali.bg



ЦЕНТРАЛНА ГАРА СОФИЯ

ОСТАВИ В МИНАЛОТО НЕЛИЦЕПРИЯТНИЯ СИ ВИД

Тези, които през великденските и гергьовденските празници предпочетоха да пътуват с влак бяха приятно изненадани от новия облик и атмосфера, с които ги посрещна софийската Централна жп гара. Това емблематично доскоро място в столицата, с мръсотията и неприветливия си вид, приключи с компрометирания си имидж. Дни преди празниците обновената Централна гара София, след близо две години ремонт и реконструкция, отвори вратите си, предлагайки на пътниците значително повече удобства и комфорт, съобразени с всички изисквания на останалите европейски гари. За тържественото откриване бяха дошли представители на правителството, на управата на Столична община, на ръководствата на двете железопътни компании – бенифициентът НК „Железопътна инфраструктура“ и „Холдинг БДЖ“ ЕАД, на строителите, на синдикатите, както депутати и много граждани. След църковната церемония лентата пред обновената гара прерязаха премиерът Бойко Борисов, министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски, кметът Йорданка Фандъкова, генералният директор на НКЖИ инж. Милчо Ламбрев.

Според строителите от ДЗЗД „Обединение ГБС – Централна гара София“, което включва фирмите „Главбулгарстрой“ АД, „Водстрой 98“ АД и „Промислено строителство холдинг“ ЕАД, едно от големите предизвикателства по време на реконструкцията е било, че през цялото време е продължило движението на влаковете и на пътниците. С други думи транспортната експлоатационна обстановка не е прекъсвала дори за миг. Освен това около 40 години по гарата в София нищо не е правено като се изключат няколко належачи частични ремонти.

Първата сграда е построена между 1882 г. и 1888 г. и е проектирана от архитектите Антонин Колар, Богдан Прошек и Т. Марков. Откритото на 1 август 1888 г. тогавашното приемно здание е едно от първите столични монолитни обществени сгради. Между забележителностите е и часовникът, поставен на централния вход, който също е първият в стара София. Отпред в градината е имало и чугунен фонтан, който според историките е бил сред най-дълго запазените в града. Предполага се, че е премахнат през 30-те години на миналия век след едно преустройство на гаровия площад. Разрушаването на тази сграда става на 15



април 1974 г. Решението е продиктувано повече от политически съображения, а не толкова, за да се подобри архитектурният облик на една от ключовите врати на столицата. Защото старото здание е било в един стилизиран ансамбъл с гарите в Бургас, Пловдив и във Варна, които по-късно са обявени за паметници на културата. Днес единствено снимките на стара София са съхранили споменът за него. Новата гара, открита в началото на септември 1974 г. е проект на архитект Милко Бичев. От вътрешната страна на стената над входа на основната чакалня е поставена огромна металопластика, която заемала 200 кв.м, изработена от художника Иван Кирков. Извършеното тогава строителство е в унифицирания социалистически архитектурен стил, характерен за 60-те и 70-те години на XX век, който предимно акцентира върху стъклото и метало-бетонна. Софийската гара запазва този си неуютен вид до 3 април 2014 г., когато започва настоящето ѝ обновяване. Инвестираните средства са от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРП) чрез Оперативна програма „Транспорт“ 2007 – 2013 г.

Една от забележителните новости, които още при качването на втория етаж

на гарата грабват очите и карат човек да се задържи по-дълго време на това място е уникалното светещо пано, изработено от около 5 600 снимки, наречено „Колелата на времето“. Авторът му е проф. Боян Добрев, преподавател в Художествената академия. Той умело използва даденостите на заобикалящия интериор, провокирайки с художествения похват за създаване на композиционна структура въз основа на разстоянието, от което се наблюдава творбата му. Всяка една от многобройните снимки, вплетени в нея е документирала миг от историята на българската железница, от превратните моменти, през които тя е преминавала, както и от образите на хората, свързали живота и професионалната си кариера с развитието ѝ. Всъщност всеки от многобройните фотоси е съхранил по един разказ за далечното, за по-близкото минало и за съвременното като се е превърнал в своеобразен документ, запечатал паметни дати и личности за Българската държавна железница. Забележителното обаче е, че колкото повече човек увеличава зрителната дистанцията между паното и себе си, толкова по-ясно започва да усеща движението на огромните метални колела на влак, устремен към бъдещето. Благодарение и на търсения цветови ефект създава общата идейна визия на платното.

Достъпът до най-горното, както до нулевото ниво се осъществява с чисто нови ескалатори. За да се пести енергия те се задвижват само ако пътникът се доближи до тях. Във връзка с това специалистите в НКЖИ информират, че с реконструкцията е постигната около 30 процента енергийна ефективност. За нея допринасят и фотоволтаиците, монтирани върху покривните части на пероните, чрез които салоните се отопляват. Непрекъснато температурата на въздуха се следи и когато стане твърде горещо се намалява. Въртящата се врата на главния вход е снабдена с фотоклетка, която при преминаване на хора с багаж може да намалява или увеличава скоростта на въртене. Това през зимните месеци също ще допринесе за подобряване на

отоплението в чакалнята. На „ниво -1“ вратите пак автоматично се отварят и затварят, така че достъпът на външните неблагоприятни атмосферни влияния значително се намалява. Там срещуположно на касите е устроен малък музей, където чакащите пътници могат да се запознаят с различни технически приспособления, с които е работено в зората на железницата. Многобройните светлинни табла на всички етажи и постоянната звукова информация за разписанието на влаковете помагат да се стигне навреме до заминаващите влакове. Обновената система в това отношение се състои от два комплекта светлинни дисплея – „Заминаващи“ и „Пристигащи“, чието управление е централизирано в центъра за трафик информация.

Освен новите асансьори контрастни водещи ивици помагат на хората в неравностойно положение да стигат по-лесно до мястото, към което са тръгнали. Жива охрана и 194 камери непрекъснато следят за сигурността на гарата. Изградена е изцяло нова система за видеонаблюдение с постоянен мониторинг и контрол, който гарантира безопасността на пътниците. Има и полицейски пункт, ситуиран на най-долното ниво.

В източната страна на сградата е разположена многофункционалната зала на 2 200 кв. м площ, където могат да се играе футбол на малки вратички, баскетбол, волейбол и да се практикуват други спортове. Някои от идеите е тя да се ползва за коледно-новогодишни базари, както и за концерти или театрални представления. При реконструкцията е обособена и специална по-малка зала за майки с деца, която вече се обзавежда с подходящия инвентар. Няколко модерни хранителни заведения, разположени по етажите се грижат за по-големия комфорт на чакащите хора. Приятната обстановка се допълва от нови пейки и седящи места, между които са пръснати кашпи с много зеленина и цветя. Те са още един детайл от съвременната визия, с която обновената столична жп гара посреща гостите си.

Мая Димитрова



АЛЕРГИЯТА КЪМ ПОЛЕНИТЕ

– ЕДНО ОТ НАЙ-ЧЕСТИТЕ ОПЛАКВАНИЯ ПРЕЗ ПРОЛЕТТА

Полените са причина за най-честите оплаквания, свързани с алергия, през пролетния сезон. По правило се смята, че алергичната реакция към полениците е налице в случаите, когато концентрацията им достигне определени стойности. За различните растения могат да се посочат различни нива, но като за средна стойност се приема наличието на до 30 зрънца на кубичен метър.

Когато причинителят на алергичната реакция – алергенът, попадне в или в близост до лигавиците на тялото, той се възприема от имунната система като чуждо тяло, срещу което се изграждат светкавично антители.

Най-често срещаните симптоми на алергията към полениците са хрема, възпаление и дразнене в областта на очите и най-вече на клепачите, сълзене, понякога кашлица и по-рядко астма.

За да не се стигне до появата на тези симптоми, препоръчително е да се проведе подготвяща за сезона терапия. В никакъв случай не бива да се смята, че по този начин могат да се преодолеят всички неразположения на алергичните пристъпи, но те ще намалееят и няма да са толкова остри.

Основните правила, които трябва да се спазват в очакване на пролетните алергии, са следните:

- Препоръчително е да се избягват онези местности, за които по правило се знае, че флората там води до алергични реакции, независимо че сезонът на полениците все още не е в разгара си;

- Ако имате възможност, посетете морски курорт, тъй като там концентрацията на поленици е далеч по-ниска;

- Не оставяйте прозорците на жилището си отворени, ако

живеете в район с богата флора, тъй като понякога разпространението на полениците е трудно забележимо с просто око;

- Приемът на лекарствен продукт, предназначен за лечението на алергии, трябва да започне още преди началото на сезона и да не се прекъсва дори в периодите, през които не са налице проявления на алергията.



СВ. КОНСТАНТИН И ЕЛЕНА

На 21-ви май честваме празника на Свети Константин и Елена. Освен със светците, празникът се свързва и със забележителния ритуал на нестинарството – танц върху жаравата.

Св. Константин бил император на Византия през IV в. Историата го помни като владетел, който въвежда християнската религия като официална във Византия. Елена е била негова майка – известна е с това, че благодарение на нея са построени много манастири и църкви. Освен това Елена е открила къде е живял Христос и попада на кръста, на който е бил разпънат. След смъртта и на двамата, църквата ги канонизира за светци.

Празникът на Св. Константин и Елена съчетава езически и християнски обичаи. От една страна, на този ден хората почитат паметта на двамата светци, ходят на църква, където даряват иконите им с дарове, молят се за здраве и добра реколта. От друга – това е празникът на нестинарите, които танцуват боси в огъня. Св. Константин и Елена е и празник, който отбелязва прехода от пролет към лято.

По традиция празникът се отбелязва в продължение на три дни. По това време е забранена работата на полето, в противен случай хората вярват, че Св. Константин и Елена ще изпратят на земята градушка и ще погубят

реколтата им. Хората се събират на площада, където се пали голям огън. Задължително се прави и курбан като жертвоприношение в името на светците. Устройва се „панигир“ – обща трапеза, на която всеки носи по нещо. На масата трябва да има вино, погачи, агнешко месо. Когато огънят стихне, идва ред на нестинарите.

Нестинарството е огнен танц, който се играе върху жаравата. Не всеки може да се впусне в това начинание – умениято се предава „по наследство“ от най-възрастния танцуващ. Освен това за нестинарството се иска и призвание. Легендите разказват за момък на име Константин, който влязъл бос в огъня, за да защити Бог. Тогава Бог го избрал за свой помощник – задачата на Константин била да изпраща на жаравата всеки, който е извършил някакъв грях, за да се пречисти.

Друга история твърди, че нестинарството е тръгнало от красиво момиче, което живяло в село, където жителите нарушавали божите закони. За да изкупи греховете им, то танцувало в огъня. Хората вярват, че пламъците имат способността да пречистват душата.

Под музиката на тълпана и държейки иконата на Св. Константин и Елена, нестинарите влизат в огъня. Стъпквайки на жаравата, те танцуват танц, наподобяващ по-скоро на транс. Докато изпълняват ритуала, нестинарите имат видения за бъдещето, говорят с мъртвите, а някои дори вярват, че се свързват със светците, които им помагат да лекуват и пророкуват.

Впечатление прави също фактът, че след танците нестинарите нямат рани по ходилата си. Днес нестинарството е запазен обичай най-вече в района на Странджа и се прави главно, за да се съхрани традицията като културно наследство.

Крем-супа с див чесън

Необходими продукти:

1 глава лук
500 г картофи
250 г див чесън
200 г течна сметана
1 с. л. олио
700 мл зеленчуков бульон
2 филийки хляб
бял пипер
1 щипка настъргано индийско орехче
100 г сирене
сол

Начин на приготвяне:

Листата на дивия чесън се измиват и нарязват и заедно със

сметаната се пюрират в пасатор. В тенджерка се загрева олиото и се задушава ситно нарязаният лук. Залива се с бульона и се добавят нарязаните на кубчета картофи. Вари се до омекването на картофите.

Филийките хляб се изпичат и нарязват на много малки кубчета. С пасатор се пасират сварените картофи до получаването на гъста крем-супа. Към супата се добавя и пасираният със сметаната див чесън. Овкусява се със сол, бял пипер и настъргано индийско орехче. Супата се сервира с крутончета и малко кубче сирене.



Дивият чесън

Левурдата (*Allium ursinum* L.) е позната у нас и като див чесън или мечи лук. Наричат го мечи лук, защото е първото зелено растение, което мечките настъпват след зимния сън на излизане от леговищата си. Произхождащо от северните простори на Русия, това растение се е разпространило през Средновековието из цяла Европа.

Левурдата е многогодишно луковично растение от сем. Лукови. В почвата образува тясна около 1 см, но висока 5-6 см луковица. От нея всяка пролет излиза триръбесто изправено стъбло, което достига от 15 до 40 см височина. В основата му обикновено има по два срещуположно поставени листа. Те са с елипсовидна форма, заострени на върха, около 5-6 см широки и 15-17 см дълги. От април до юни по върховете на стъблата се появяват дребни бели цветчета, събрани в съцветие във формата на полукълбовиден сеник. Растението има чеснова миризма. Може да се срещне по сенчести, богати на хумус почви, предимно в широколистни гори.

У нас левурдата се среща по влажни, сенчести места в широколистните гори, където почвата е богата на хранителни вещества. Ще я намерите най-често в райони с надморска височина от 800 до 1400 метра. Ако осигурите тези условия на дивия чесън, той ще расте и във вашата градина.

Левурдата действа като афродизиак. В растението се съдържат около 0,07 % етерично

масло. Освен това има лесни за усвояване от организма минерални соли, захари и слузести вещества. Количеството на витамин С в листата достига 750 мг %. Смята се, че фитонцидното им действие е по-силно от това на хрян и на чесъна, затова включването ѝ в храненето по време на грип, е много полезно. В листата на дивия чесън се съдържат още витамин В, калций, фосфор и желязо. Билката има противоглистно, антисклеротично и антисептично действие. Установено е и противомикробното ѝ действие. Употребява се при повишено кръвно налягане, замаяване на главата, безсъние, глисти, за предпазване от грип. Външно може да се употребява за фрикции при косопад, а няколко капки сок от листата на дивия чесън могат да бъдат благотворен мехлем за трудно зарастващи рани.

Консумирайте листата на дивия чесън в свежо и преработено състояние. С тях можете



да ароматизирате салати, омлети, сирена, както и да пригответе различни видове постни или месни ястия, както и пюре-та. Дивият чесън се съчетава най-добре с магданоз. Прибавяйте го в последния момент и не го обработвайте топлинно.



10 НЕОБЪЯСНИМИ И ДО ДНЕС ПРИРОДНИ ЯВЛЕНИЯ

Учените са прекарвали векове наред в опити да декодират големите мистерии на природата. Въпреки техните усилия, някои природни явления остават неразгадани. По-долу можете да видите десет необясними и до днес природни явления от цял свят.

1. Светлините в небето преди и по време на земетресение

Една от теориите за тези светлини е за топлина, причинена от триене, газ радон и пиезоелектричество - електрически заряд, който се натрупва в кварцови скали, докато тектонските плочи се движат.

През 2003 г. д-р Фрайдеман Фройнд от НАСА провежда редица експерименти в лабораторна среда, които показват, че светлините при земетресения се причиняват от електрическа активност в скалите. Вторичните трусове могат да променят електрическите свойства на минералите, съдържащи силиций и кислород, което им позволява да провеждат лъчи и да излъчват светлина.

2. Рисунките в платото Наска

Смята се, че са създадени от народа на Наска в период от 1000 години между 500 г.пр.Хр. и 500 г.сл.Хр., но никой не знае защо.

На площ от 450 кв.км в пустинята в Перу рисунките в платото Наска са огромен художествен

проект - с геометрични форми, образи на животни, растения и хора, рисунките се виждат от птичи поглед като огромни линии. Според някои археолози, формите са част от астрономичен календар.

3. Навигацията на пеперудите монарх

Всяка година милиони северноамерикански пеперуди монарх мигрират на 3200 км на юг, за да прекарат зимата. Дълго време нямаше информация къде отиват тези пеперуди, но през 70-те години двама учени от САЩ откриват, че те мигрират в „Пеперудената планина“ в Мексико. Досега науката знае, че този вид пеперуди мигрира в само 12 до 15 планински местности в Мексико, но не знае как точно стигат дотам. Някои учени предполагат, че пеперудите монарх се ориентират по слънцетоенето, за да летят на юг.

4. Кълбовидните мълнии

Кълбовидните мълнии са сфери от светлина, които се появяват по време или след гръмотевична буря. Според очевидци този вид мълнии може да премине през стъклата на прозореца или да влезе през комина.

Физикът Никола Тесла, а в наши дни и учени от САЩ, са успели да създадат плазмодни топки, за които смятат, че ако не са кълбовидни мълнии, то поне много приличат на тях.

5. Скитащите скали в Долината на смъртта

В долината на смъртта в Калифорния необясними сили въздействат на скалите, които

се плъзгат по земята. Учените са проследили 30 скали с тегло до 25 кг. 28 от тези камъни са се придвижили за период от 7 години на разстояние повече от 200 м.

Анализите на следите от движението оказват, че камъните трябва да се движат със скорост от 1 м/сек, за да изминат подобно разстояние за това време. Никой не е видял как всъщност се движат тези камъни. В повечето случаи новото им местоположение се засича след зимата.

Учени изказват мнението, че камъните се плъзгат в лошо време. Ледът по тези камъни оставал по-дълго, отколкото леда наоколо, защото камъкът е много добър проводник на топлина. Това намалява силата на триене между скалите и повърхността на долината и камъните биват избутвани от вятъра.

6. Нискочестотният шум в област в Ирландия

Един на всеки 20 души в областта от Бристол до Бонди, Ирландия, чува това бръмчене. Някои учени приписват необичайния звук на шум в ушите, дълги ударни вълни или пеещи пясъчни дюни.

Миналата година жителите на град Бюфорд принудили властите да вземат мерки срещу постоянното бръмчене. Властите спрели водните помпи на града временно, но нямало никаква разлика.

7. Цикадите, които след 20 години се събуждат, за да открият своята половина

Периодичните цикади, в по-голямата част от живота си, са

тихи и самотни. За насекоми те имат дълъг живот, но не съзряват преди да навършат 17 години. През лятото на 17-тата година от живота им те излизат от земята, сякаш покосени от „чумата на похотта“, за да открият своя партньор в живота. След две-три седмици те умират, оставяйки след себе си новоизлюпени червеи, които да започнат цикъла отново.

8. Дъжд от цаца и жаби

През януари 1917 г. биологът Уолдо Макати публикува „Душовете на органичната материя“. В доклада се говори за вещерска

заял от дъжд от жаби, а в австралийския град Ладжаману е имало порой от костури. Попови лъжички пък заляха Нанао и Хакусан в Япония през 2009 г.

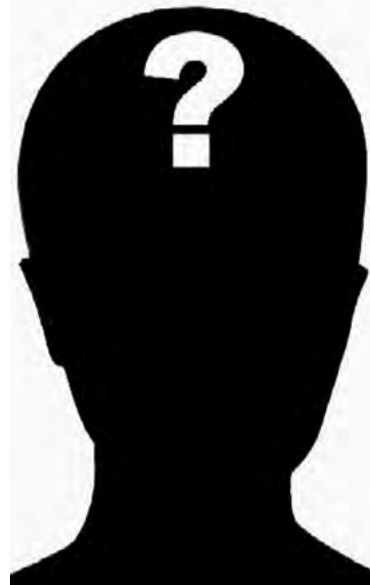
9. Големите каменни сфери в Коста Рика

Хората в Коста Рика преди испанската колонизация направили стотици огромни каменни топки, които и до днес не се знае за какво са служили. Топките били открити, когато компания за производство на плодове започнала да разчиства терен, за да го превърне в плантация за банани. Някои от откритите каменни сфери били с диаметър около 2 м. Смята се, че огромните каменни сфери са от периода между 600 и 1000 г.сл.Хр., но няма писмени източници за тези кълба.

10. Невъзможните фосили

Това са останките на отдавна мъртви същества, които учените откриват в археологически времеви зони, към които тези останки не принадлежат. Някои от тези открития дават информация за нашите прадеди, други се дължат на неволна грешка, а трети - са чисти фалшификати.

Един от най-добрите примери за фалшификация е на пръв поглед човешкия череп, открит в Обединеното кралство. Археологът-аматьор Чарлс Доусън сглобил частите на човешки череп, датиран от преди 500 000 години. В началото големият череп бил смятан за липсващото звено между човеците и маймуните, но през 50-те години стана ясно, че този череп някога е бил на маймуна, а някои негови парчета са от череп на болен човек, който според радиовъглеродното датиране е на не по-малко от 1000 години.



отвара, която съдържа всичко - като се започне от сено и мравки и се стигне до крастави жаби. Учените са скептични относно животинския дъжд, но един френски физик от 19 в. смята, че животните просто са вдигнати от много силни ветрове и са започнали на друго място.

В Сърбия град Оджаци е бил

НАЙ-СКЪПИТЕ ЯСТИА В САМОЛЕТИТЕ

Признайте си, че и вие искате да се возите в частен самолет до някоя екзотична дестинация, да хапвате нетрадиционни храни и да пиете скъпо шампанско. Самолетните компании се надпреварват какво и как да предложат повече на своите пасажери, така че да се чувстват добре, въпреки сумата, която ще трябва да платят. Foodpanda, изброява най-изтънчените ястия, които може да опитате на борда на самолет.

1. Ако пътувате в бизнес класа на Новозеландските авиолинии, ще се насладите на печена съомга със смрадлика за предястие, печено пиле с шафран, бял боб и гарнитура от хумус от тиква и карамел. За десерт ще опитате пана котла с бял шоколад и розова вода.

2. Ако пътувате в първа класа на Японските авиолинии ще

се насладите на октопод с тиква или говеждо в сусамов сос.

3. Със сигурност едни от най-добрите авиолинии са тези на Арабските емирства. Там ще опитате пушена кокошка с мандарини или говеждо месо с кокосово мляко. За десерт ще ви предложат яagodov пай и богат мини бар.

4. В друга авиокомпания отново от Арабските емирства, ще се насладите на домашен уют в тристаен апартамент сред облаци. Тези, които избират полет в „Residence“ ще имат личен готвач, който да задоволи всеки каприз. Едно от най-добрите ястия е фуа-гра с боровинков сос.

5. В челната петица се нареждат и Корейските авиолинии, които ще ви посрещнат на борда с коктейл в ръка. Отдайте се на насладата от вкусни корейски ястия като пикантна юфка или пилешка сума с женшен.



ВЛАК НА ПОБЕДАТА ПРЕСИЧА РУСИЯ

Уникален ретро влак – точно копие на агитационните жп композиции от времето на руската Велика отечествена война (1941 – 1945 г.), отпътува от Беларуската гара в Москва. В продължение на 18 денонощия (от 20 април до 8 май) той пресече цяла Русия, за да достигне накрая Владивосток. По маршрута съставът спря в 24 големи руски града. Във всеки от тях представи шоу програми, а композицията бе отворена за посещение от желаещите.

Пътуването протече в рамките на специалната информационно-пропагандна кампания „Агитпоезд – Армия Победы“ („Агитационен влак – Армия на Победата“) на Министерството на отбраната на Русия. Тя е част от изявиите, с които се отбелязва 71-ата годишнина от победата на страната над нацистка Германия във Втората световна война. Основната цел на акцията е да бъдат припомнени подвига на съветския народ и големите победи на руската армия. Според плана инициативата завърши в навечерието на Деня на Победата (9 май) с тържественото влизане на ешелона в града-герой Владивосток.

Специалната композиция бе съставена от 21 оригинални вагона, почти половината от които представляват платформи с историческа военна техника от времето на Втората световна война. Сред образците можеше



Уникалният воински ретро-влак на победата

да се видят легендарната реактивна „Катюша“, танковете Т-34 и ИС-3, различни артилерийски установки, зенитни и противотанкови оръдия, донесли победата над Германия. В отделен вагон бе представена и тематична експозиция от макети на 10 съвременни оръжейни системи, в т.ч. на различни ракетни и зенитни комплекси, както и на миниподводници.

Жп ешелонът включваше още медицински вагон от времето на войната. В него се пресъздаваше обстановката във военно-санитарен влак, извозващ ранени на фронта войници. Част от композицията още бяха: вагон - подвижно кино, на чийто екран са се прожектирали военни филми и кинохроника; вагон-сцена за актьори и музиканти; вагони с

различни експозиции със знамена на воински части.

На всяка гара по маршрута, на която влакът спираше, се изнасяха музикални програми. Ансамбълът на руската армия изпълни хитови песни от довоенните години. Представители на културния център на въоръжените сили на Русия, преоблечени в исторически военни и лекарски униформи поеха ролята на екскурзоводи и запознаваха гражданите с експонатите във влака. На ветераните и децата се раздаваха подаръци и сувенири. Освен това военни лекари с готовност даваха безплатни медицински консултации на всеки желаещ.

Любопитно е, че жп ешелона ще бъде ползван и като мобилен пункт за привличане на кандидати за кадрова служба във въоръжените сили на Руската федерация. Така както през Втората световна война за целта активно са били използвани и агитационните военни влакове.

Къде и кога спираше Влакът на победата може да се види на сайта на руското министерство на отбраната. Там е публикувана карта с неговия маршрут (mil.ru/files/files/train/victorytrain.html) и има подробна схема и описание на тематичните вагони и образците военна техника, които съставят превозваше.

Ивайло ПАШОВ



Преоблечени във военни и лекарски униформи гидове запознаваха гражданите с въоръжените и експозициите във влака



Руският министър на отбраната Сергей Шойгу изпрати ретро влака от Беларуската гара в Москва



На гарите се изнасяха артистично-музикални програми

АБОНАМЕНТ 2016

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 ползване и документ за внесената сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

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:

„Поделие за почтена дейност“ -

ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BWB179241064295803

BIC: BVBVBGSF

Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон

на факс (02) 987 71 51

или на адрес:

София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент

24 лв.

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 договоряне
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 договоряне

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договоряне
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 договоряне