



СКЪПИ ПРИЯТЕЛИ И КОЛЕГИ,

Поздравявам Ви по случай Деня на железничаря. Тази година се навършват и 130 години от административното учредяване на Българската държавна железница.

Всяка годишнина съхранява в себе си история и опит, поглед към миналото и визия за бъдещето. Независимо от предизвикателствата, с които се е сблъсквала железницата, нейното значение за българската държава и до днес е от съществена важност.

Усилията на правителството и на Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията са насочени изцяло към модерна железница, по-добри условия както за път-

ниците, така и за работещите в системата. Стремехът на мен и моя екип е да запазим тенденцията за поетапното повишаване на доходите и подобряване условията на работа в българската железница и през следващите години.

Уважаеми колеги,

Ценя високо Вашата всеотдай-на работа и професионализъм, които всекидневно доказвате. Благодаря Ви за отговорността, с която изпълнявате служебните си задължения. Желая Ви здраве, щастие и успех. Още веднъж – Честит Ден на железничаря!

Ивайло Московски

*Министър на транспорта,
информационните
технологии и съобщенията*

ЧЕСТИТ ДЕН НА ЖЕЛЕЗНИЧАРЯ, УВАЖАЕМИ КОЛЕГИ!



Българските железници са от малкото в световен мащаб, които имат собствен професионален празник. Денят на железничаря се отбелязва още от зората на железопътното дело в България. От първите десетилетия от съществуването на железопътен транспорт в страната до средата на миналия век датата на честване на професионалния празник на железничарите се променя няколкократно. От 1950 г. до днес Денят на българския железничар се отбелязва всеки първи неделен ден на месец август. Изборът на тази дата се обяснява с факта, че в началото на месец август 1888 г. линията Цариград – София – Белово се открива за международни превози, като същевременно държавата откупува линията Русе – Варна и започва нейната експлоатация. Именно тогава се учредяват Българските Държавни Железници.

Отбелязването на Деня на българския железничар не само въздига професионалното достойнство на хората, работещи в железницата, но е и израз на признание за техния ежедневен и упорит труд.

Тази година железниците в България честват и своята 130-годишнина. Железопътната история на нашата страна е много повече от поредица събития. Тя по-скоро представява истинска съкровищница от истории – истории за постижения, за предизвикателства, за трудни моменти и най-вече истории за хората, които чрез своя труд са допринесли за развитието на железопътния транспорт. И всички етапи от нея са станали възможни благодарение на усилията, инициативността и вдъхновението на поколения железничари.

Съзнанието, че сме продължителни на тази вековна история, още повече в момента ни задължава да влагаме способностите, знанията и сърцата си в развитието на железопътните превози. Доброто име на железницата е дело на всички нас и професионалното поведение на всички служители на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и дъщерните му дружества определя лицето на компанията пред обществото.

По повод Деня на българския железничар искам да благодаря на всички работници и служители в системата на БДЖ за високия професионализъм и отговорното изпълнение на служебните задължения! От началото на годината до момента и в двете дружества на холдинга имаме немало примери за отлични прояви на професионализъм и достойно защитаване на престижа на железничарската професия. Вярвам, че всеки един от нас работи за така необходимото възстановяване на доверието на клиентите към железопътните превози и съм убеден, че заедно ще успеем да мобилизираме всички сили, познания и способности, за да убедим обществото, че влакът е действително надежден и сигурен начин за пътуване, а Български държавни железници са високо отговорен железопътен превозвач!

На всички вас и вашите семейства поднасям своите искрени пожелания за здраве, лично щастие, безаварийна работа и професионално удовлетворение! Честит празник!

Владимир Владимиров
Изпълнителен директор
„Холдинг БДЖ“ ЕАД



ТАМ, КЪДЕТО ЖЕЛЕЗНИЦАТА ПЪРВА СЕ СРЕЩА С ГРАДА

Централна жп гара София навършва 130 години

Къде другаде, ако не на гарата, градът може непосредствено да се срещне с железницата. Така поне е навсякъде в Европа. Изключение не прави и София. Още през онези отминали дни на 1888 г., строителите на съвременна България отреждат подобна роля и на централната столична гара, чийто 130-годишен юбилей тържествено се отбелязва на 1 август в модерната ѝ чакалня. Атрактивен фолклорен флашмоб, изпълнен от ансамбъл Българани, привлече вниманието не само на работещите в нея железничари, но и на пътниците, които разбраха, че става въпрос за тържество с двоен адрес – забележителната кръгла годишнина от създаването и предстоящият в неделя професионален железничарски празник.

Историята на софийския жп възел е изключително динамична, както в замисъла за развитието му, така и с изградените гарови сгради, които оставят трайни архитектурни следи. Проектирана от Антонин Колар, Богдан Прошек и Тодор Марков, централната столична

гара коренно се различава с красивия си силует от скромните ѝ посестрими, появили се по протежението на първата железопътна линия у нас Русе – Варна, проектирана и строена от английските инженери братя Бъркли. „Това е пър-

На стр. 5



Еврофинансиране

ТУРЦИЯ ИЗГРАЖДА СКОРОСТНА ЛИНИЯ ДО БЪЛГАРИЯ



Министърът на транспорта и инфраструктурата на Турция Мехмет Джахит Туран обяви, че страната му ще строи скоростна линия между гара Халкали в Истанбул и границата с България ГКПП Капъкуле. Тя ще бъде проектирана за движение на влаковете със скорост до 200 км/ч, а изграждането ѝ ще се финансира частично от Европейския съюз. Съществуващото в момента жп трасе по това направление се планира да бъде предимно преориентирано за товарни превози.

Появата на бъдещата жп

магистрала Халкали - Капъкуле би помогнала за улесняване на железопътните комуникации между Турция с Европа. Предвижда се дължината ѝ да бъде 230 км, а първоначално анонсираната цена на проекта, за чиято реализация ще се обяви конкурс, е 3,2 млрд. турски лири (570 млн. евро). Очаква се да бъде въведена в експлоатация през 2022 г. и да свърже в обща система турските високоскоростни магистрали с жп мрежата на Стария континент.

Транспортните власти в Анкара съобщават, че Евро-

съюзът ще продължава да отпуска средства на Турция в рамките на одобрените програми за финансиране, засягащи периода 2014 – 2020 г. Скоростната линия Халкали - Капъкуле е определяна от Брюксел за приоритетен проект, който може да бъде подпомогнат от фондовете му. От своя страна министерството на транспорта и инфраструктурата на югоизточната ни съседка за момента е заделило за инвестиране в проекта 372 млн. евро.

Изграждането на новата скоростна жп комуникация ще се осъществява на два етапа. През първия инвестициите ще бъдат поети изцяло от държавните железници на Турция (TCDD).

За предвидените за изграждане жп участъци през втория етап вече са започнати предварителни конкурсни процедури и са приети куп консултантски предложения. Първите ще се състоят през септември тази година. Подписването на контрактите се очаква да стане до края на 2018 г., а строителните работи трябва да стартират в началото на 2019 г.

Конкурси

SIEMENS ДОСТАВЯ НОВИ ВАГОНИ ЗА ÖBB

Федералните железници на Австрия (ÖBB) обявиха германския концерн Siemens за победител в тендера за доставка на нови вагони за композициите с локомотивна тяга, предназначени за пътническите превози на дълги разстояния. Част от тях ще бъдат със спални места и ще се използват в състава на нощните влакове Nightjet. Първоначалната поръчка предвижда доставката на вагонен състав за 21 състава и е на стойност 375 млн. евро.

Очакваше се победителят в конкурса, в който взеха участие само германският гигант Siemens и канадският жп производител Bombardier, да

бъде обявен още през 2017 г. Но от първия отправиха въпроси на какво се дължи относително ниската стойност на конкурентните вагони, предложени от Bombardier. В хода на изясняването на казуса стана ясно, че канадците възнамеряват да използват корпуси, произвеждани от съвместно предприятие с Китай. Тогава от германската компания изказаха съмнения, че китайската продукция няма да съответства напълно на европейските норми за безопасност. И макар североамериканският концерн да представи доказателства за противното, в крайна сметка австрийските железници

предпочетоха предложението на Siemens.

ÖBB закупува новите вагони по две причини. От една страна, за да отговори на последно въведените правила на ЕС, регламентиращи безопасността на пътническите превози. И от друга, за да обнови жп флота си от пътнически състави с локомотивна тяга, тъй като повечето от сега използваните от компанията нощни влакове (като Eurocity) вече са морално и физически остарели.

Австрийските федерални железници остават един от малкото оператори в Западна Европа, които активно подкрепят развитието на нощния пътнически жп транспорт.



Сделка

50 локомотива Evolution за Kansas City Southern



Американският железопътен холдинг Kansas City Southern поръча 50 локомотива ET44AC от серията Evolution на производителя на подвижен състав GE Transportation. Те са предназначени за две от дъщерните му предприятия.

Шестосовите дизелови локомотиви ET44AC съответстват на ниво Tier4 от екологичните стандарти, обявени от Американската агенция за опазване на околната среда (EPA). Те са оборудвани със система за управление, създадена на базата на разработената от GE платформа GoLinc. Също така разполагат с автоматизирана система за оптимизация на режимите за движение на влаковете Trip Optimizer и с апаратура

за контрол на съсредоточени по композициите локомотиви LOCOTROL.

Новият тягов състав ще бъде произведен в завода на GE Transportation във Форт Уърт, а предаването на първите единици се очаква в началото на 2019 г.

През юни т. г. GE представи в същото предприятие първият от 200 локомотива от семейството Evolution, поръчани за Canadian National (CN) - най-голямата железопътната корпорация в Северна Америка. Новите локомотиви ще помогнат за посрещане на растящите обеми на товарните превози на североамериканския пазар, който от 2017 г. насам е нараснал с 5 процента. Прогнозите са ръстът и през тази година да продължава.

Проект

Амстердам със спорна метролиния

В холандската столица пуснаха в експлоатация нова линия на метрото, чието строителство се проточи цели 15 години. Тя е наречена „Север-Юг“ или Линия 52 и минава под някои от най-важните исторически забележителности на града.

Дълга е около 9 километра и свързва северната част на Амстердам с центъра и южните райони. От северното направление маршрутът ѝ достига до централната жп гара, където се свързва със съществуващите линии на метрото и трамваите. След това трасето продължава към южните части на Амстердам и там отново прави връзка с градските и магистралните жп системи.

Засега линия „Север-Юг“ има 7 метростанции. Като начало метростанциите започнаха да пътуват по нея през интервал от 6 минути. Те изминават разстоянието между двете

крайни точки за 15 минути. Очаква се, че всекидневно трасето ще бъде използвано от не по-малко от 121 000 пътници.

Новото направление на метрополитена на Амстердам се обслужва от влакове Alstom серия M5. Френският жп производител достави също така и системата за сигнализация на трасето, която е базирана на технологията Urbalis 400 CBTC.

Линия 52 е един от най-спорните строителни проекти в холандската история. Изграждането ѝ бе одобрено от градските власти и холандският парламент още през 1999 г. Строителните работи започнаха през януари 2003 г. и трябваше да завършат през 2011 г., но заради закъснения и критики се проточиха 7 години. Общата стойност на трасето е 3,1 млрд. евро, което надхвърля повече от два пъти първоначалния бюджет.



Първият водороден пътнически влак потегли

Транспортните власти в Германия издадоха разрешение за търговска експлоатация по жп мрежата на страната на пътническият влак Coradia iLint - първият в света, използващ като източник на енергия за задвижване водорода. Още през август, два прототипа на разработения от френската компания Alstom състав, ще започнат да извършват превози в тестов режим в германската провинция Долна Саксония. Ако премиерата им е успешна композициите от типа могат да станат по-екологична и икономична алтернатива на дизелите и електричките по слабо натоварените линии.

Припомняме, че двугонния прототип на Coradia iLint бе представен за първи път през септември 2016 г. на международното изложение за жп технологии и системи InnoTrans в Берлин. Водородният влак по същество е електрически. Технологията му е основана на електрохимическо устройство, което преобразува енергията, освобождавана при изгарянето на водорода и кислорода и преобразуването ѝ в електричество. На покрива на вагоните му са монтирани резервоари на фирма Hxperion, пълни с водородно гориво, които захранват горивните клетки, произвеждащи електрическата енергия. Те са производство на компанията Hydrogenics. Тази енергия се натрупва в акумулаторни батерии (продукт на Akasol) и контролирано се изразходва. Процесът на потреблението се управлява от интелигентна система на Selectron.

При движението си иновационният състав не отделя въглероден диоксид и на практика по никакъв начин не замърсява околната среда. Единствените емисии, излъчвани от него по време на експлоатация са водна пара и кондензирана вода. Благодарение на водородната

технология Coradia iLint е и много по-тих от традиционните дизелови композиции. Дори, когато пътува с максималната си скорост от 140 км/ч, единственият звук, който пътниците чуват, идва от движението на колелата и съпротивлението на въздуха. Затова през май т.г. съставът беше удостоен с премията в категорията „Мобилност“ на ежегодните награди GreenTec Awards, организирани от Центъра за иновации „Шефлер“ и Германската асоциация на автомобилната индустрия.

От Alstom твърдят, че с едно зареждане и с максимален брой пътници на борда може да се изминава между 600 и 800 км, а по-слабо натоварен и до 1000 км, в зависимост от сложността на терена. Максималният му капацитет е за 300 пасажери, а са предвидени седалки за 150 души.

Министерството на транспорта и цифровата инфраструктура на Германия подпомогна разработката на Coradia iLint, като предостави на Alstom субсидия в размер на 8,4 млн. евро. Финансовата помощ бе отпусната, тъй като властите на Федералната република са заинтересовани от иновацията. Около 40 процента от пътническите състави, които пътуват в



По време на изпитанията в Германия и Чехия водородният състав успешно разви скорости от 80 до 140 км/ч.

страната използват дизелово гориво. Берлин има намерение да ги замени с по-екологични. Това е част от усилията, които властите полагат и така смятат да намалят емисиите на парникови газове в транспорта.

Първа към иновационния влак на Alstom прояви интерес транспортната администрация на германската провинция Долна Саксония LNVG. През октомври м.г. ведомството сключи контракт с френския жп производител на стойност 81,3 млн. евро за доставката на 14 влака Coradia iLint с опция за покупка на още 33.

През март и април 2017 г. Alstom проведе 4-седмични изпитания с прототипи Coradia iLint на жп полигона Залцгитер в Долна Саксония. В хода им беше потвърдена успешната работа на системата за енергоснабдяване, която се базира на взаимодействие между привода, горивните елементи и акумулаторните батерии. Доказа се и функционалността на пневматичните и електрическите спирачки, монтирани на състава. По време на експерименталните пътувания влакът разви скорости до 80 км/ч. Впоследствие те бяха продължени на железопътния полигон Велм в Чехия. Там надеждността на водородните състави бе проверена при по-големи ускорения – вкл. до максималната скорост на композициите от 140 км/ч.

Пробната експлоатацията на първата двойка Coradia iLint по германската жп мрежа на практика се предвижда да продължи две години. Изпълнението на редовни пътнически превози с пасажери на борда е последният етап от изпитанията на иновационните състави. Той ще позволи да се отстранят появилите се слабости по време на редовното движение на композициите. През този период те обслужват маршрута Weser-Elbe между германските градове Куксхафен, Бремерхафен, Бремерфьорде и Букстехуде.

По договор 14-те Coradia iLint, поръчани от транспортните власти на Долна Саксония, трябва да бъдат доставени до декември 2021 г. Планира се



Интериора на водородния регионален влак

да заменят всички дизелови състави, опериращи по гореспоменатото трасе Weser-Elbe.

LNVG сключи договор с консорциум, в който освен френската компания влиза и немската фирма Linde - водещ световен доставчик на технологията на водородната енергетика и съответното оборудване. Двете дружества ще отговарят за доставката, техническото обслужване и снабдяването с гориво на въпросните влакове през целия срок на тяхната служба, който се определя за около 30 години. Производството им ще се осъществява в завода на Alstom в Залцгитер.

Техническото обслужване на водородния жп флот ще се осъществява в съществуващото депо в Бремерфьорде. Компанията Linde се ангажира да изгради в него пункт за зареждане на съставите с водород, чиято стойност ще се определя на 10 млн. евро. Тези средства ще бъдат отпуснати от федералното правителство. Предвижда се водородът в депо да се произвежда чрез електролиза, като в перспектива електроенергията, нужна за работата на инсталацията ще идва от ветрогенератори. Зарядни водородни станции е планирано да се поставят и на няколко гари по жп маршрута, по който влаковете ще оперират.

Композициите на водородно гориво засега изглеждат доста по-скъпа технология в сравнение със съществуващите

дизелови модели. Въпреки това интерес към нея не липсва. Освен с властите на Долна Саксония Alstom сключи договори с администрациите на още няколко германски провинции за доставка всичко на около 60 Coradia iLint. Регионите планират да ги използват по неелектрифицираните жп трасета.

С разработката на водородни технологии за жп транспорта се е заел и германският концерн Siemens. От него си партнират в сегмента с канадската компания Ballard Power Systems, която е специализирана в създаването на водородни горивни клетки. Като резултат от съвместната им работа се очаква до 2021 г. да се появят регионален и крайградски водородни влакове на базата на електричките Mireo.

Неотдавна правителствата на Холандия, Дания и Норвегия също обявиха намерения да заложат на жп композиции с нулеви вредни емисии. Само преди дни пък полският товарен оператор PKP Cargo и местната възгледобивна компания JSW се разбраха да си сътрудничат в изследвания и разработка на перспективни товарни вагони и локомотиви с водородни елементи. А австрийската жп компания ZVB планира след две години да стане оператор на първата в света теснолинейна железница, за която ще бъде направена публикация в един от следващите броеве на вестника.

Ивайло ПАШОВ



На покрива на вагоните са монтирани резервоари с водород, които захранват горивните клетки, произвеждащи електрическата енергия



С максимален брой пътници на борда композицията може да измине разстояние от 600 до 800 км с едно зареждане

КРИТИЧНАТА ИНФРАСТРУКТУРА – ОБЕКТ НА ЗАКОНОДАТЕЛНИ ПРОМЕНИ

Ще попаднат ли под ударите на Наказателния кодекс нарушенията на жп прелезите?



(Продължава от бр. 16)

Няколко са основните обекти, които обхваща критичната инфраструктура на БДЖ – цеховете и ремонтната дейност в локомотивните депа, както и складовите стопанства, местата където се съхраняват горивно-смазочни материали и скрап в тях. Мирослав Писов също посочва вагонните депа, складовите стопанства, релсовия път в депата и целия подвижен състав. Затова и предложенията за промени в наказателното и железопътното законодателство, които работната група ще внесе за одобрение от правителството, а след това и за гласуване в Парламента са със разширен обхват. Те предвиждат промяната да засегне и опазването на собствеността на БДЖ от незаконно преминаване на моторни превозни средства през железопътните прелези, създаващо всички предпоставки за тежки катастрофи, които в много случаи могат да са с фатални последици, както за пътуващите в авто-

мобилите, така и за местните жители в близките селища. Нанасят се също големи щети на собствеността на БДЖ и на инфраструктурата, която е от компетенциите на НКЖИ. Хвърлянето пък на камъни през 2016 г. така е ескалирало, че е било използвано при радикалните действия от група хора в Монтана. „Тогаво това наложи да се блокира и прекрати за около месец движението на влаковете в района“ - припомня Писов.

Според годишния доклад, който отразява състоянието на безопасността в дружеството за пътнически превози на БДЖ през 2017 г. са станали 19 жп произшествия на прелези, докато през предишната 2016 г. техният брой е бил 13. Увеличението, което съвсем не е за подценяване, както и все по-агресивното и безразсъдно шофиране по българските пътища е причина съответните институции и органи с пряко отношение към безопасността и сигурността да обмислят и

предложат значително по-строги санкции срещу нарушителите. Трябва да се предприемат конкретни наказателни мерки, които са много по-сериозни от предвидените в Закона за движение по пътищата, насочени както към финансови санкции, така и принудителни като отнемане на свободата, когато инцидентите са много тежки. Такива, според Кирил Костадинов всяка година не липсват.

На 4 март 2017 г., между Пазарджик и Пловдив, става тежко произшествие. След като спуска бариерата, за да премине тръгналият от Пазарджик влак, прелезопазачът Йордан Вресков застава до колонката, за да го посрещне. Но след около пет минути забелязва лек автомобил, идващ от с. Ковачево, който въпреки спуснатата бариера и сигналите на прелезопазача да не преминава, заобикаля и продължава да се движи. Идващата мотриса също подава сигнал, задейства екстрено спирачките, но влакът изминава още 584 м докато успява да спре. Ударът е неизбежен. Локомотивният машинист веднага уведомява спешния телефон 112. На място идва оперативна група на МВР от град Септември, служители на Окръжна следствена служба в Пазарджик и Спешна медицинска помощ. Установено е, че през жп прелеза е преминал „Фолксваген“ с рег. № РА 0273 КА, управляван от 43-годишния Михаил Искров от Белово. С него са пътували още двама души - Иво Искров и Светла Искова. При тежкия удар загива жената и са ранени

шофьорът и другият пътник, които са откарани в болница. За да продължи влакът се налага да бъде изпратен нов локомотив, а другият е изтеглен за ремонт.

Няколко дена по-късно, на 10 март, на същия прелез при изправни спуснати бариери и звукова сигнализация друг нарушител, който отново не се съобразява с пътната обстановка е ударен от преминаващ влак. За щастие при този инцидент загинали няма, но щетата, нанесена на локомотива е за 162 469 лв. без ДДС.

Черната хроника на железниците изобилства от аналогични случаи. Анализите показват, че само за миналата година финансово железопътният превозвач е оцелял с около 179 247 лева. Няма как обаче количествено да се изчисли стресът и нервното напрежение което преживява един локомотивен машинист след подобна на описаните катастрофи. Нито колко време след това му е необходимо психически да се възстанови. Същото може да се каже и за онези железничари, които съвестно и стриктно изпълняват задълженията си при охрана на прелезите, но по независими от тях причини пред очите им се разиграват поредните драми, предизвикани от безотговорност и невежество.

„Какво би се случило ако при внезапното спиране пътническият влак дерайлира – коментира Мирослав Писов. – Или през прелеза преминава товарен влак с цистерни, пълни с гориво...“ Точно затова, крайно време е тези нарушения да започнат да се третира от законодателя като престъпление срещу държавната собственост. Още повече, че през последните години защитата на критичната ин-

фраструктура се превръща в част от националната политика за сигурност. По думите на Писов възникналите аварии и инциденти доказват неефективност в нейното опазване и съхраняване, което води до сериозни негативни последици за обществената безопасност. „Ние се намираме в центъра на стратегически триъгълник на повишена несигурност и нестабилност и в този смисъл България е изправена пред сериозни рискове – анализира проблема той. - Така че страната ни прави всичко, за да изпълнява ангажиментите си по Директивата за защитата на европейската и националната критична инфраструктура, изискваща публично-частно партньорство, базирано на взаимен интерес и общи експертни умения за гарантиране на опазването на железопътния транспорт по смисъла на определящата част от националната сигурност и стабилност на държавата.“

Наредба на Министерския съвет за „Ред, начина и компетентните органи за установяване на критичните инфраструктури и обектите им, както и рисковете за тях“ доказва принадлежността към европейската нормативна база в сегмента. Тя дефинира и съответните критерии, които е необходимо да включва. Те обхващат няколко компонента като потенциален брой на загинали или ранени, евентуални икономически загуби, влошаване на качеството на услугата и нарушаване на общественото доверие. Всичко това пряко засяга, както цялата железницата, така и в частност държавния жп превозвач и налага криминализирането на онези нарушения, които в два поредни броя коментираме.

Мая Димитрова



ТАМ, КЪДЕТО ЖЕЛЕЗНИЦАТА ПЪРВА СЕ СРЕЩА С ГРАДА

От стр. 1

вният архитектурен жп гаров комплекс на европейско ниво след Освобождението, в чийто интериор и екстериор доминират италианските ренесансови мотиви и който за онова време става сред определящите символи на София – отбелязва инж. Иван Гогов, началник на отдел „Диагностика и нормативни документи“ в поделение „Железен път и съоръжения“ на НКЖИ, един от активните изследователи на годините, когато БДЖ прави първите си крачки. Връщайки се назад той подчертава, че след 1886 г. Централна гара София се превръща в култова сграда за столицата, особено в периода между 1935 и 1945 г., когато Българските държавни железници достигат кулминационната точка на половинвековното си развитие. Десетилетия наред тя е най-емблематичното място за среща между града и железницата. Веднага след откриването ѝ столичани започват да идват на нея, за да посрещат и изпращат с копнеж пристигащите и замиващи влакове. Защото да се качиш в купетата им в края на 19-и и началото на 20-и век е било необикновено събитие и доста скъпо удоволствие, обяснява инж. Гогов. Затова повече от хората си купували перонни билети, които им осигурявали достъп до гарата. Така те имали възможност да се любуват на забележителното здание, ставайки по този начин съпричастни на активния социален и експлоатационен живот в него.

Архивите на стара София

напомнят, че след Освобождението Австро-Унгария, Сърбия, България и Турция се задължават да построят на териториите си съответните железопътни участъци от международната трансбалканска железница Виена - Цариград. За страната ни това е жп отсечката Цариград - София – Вакарел. Преговорите между четирите заинтересовани държави започват през 1881 г. и продължават до май 1883 г., когато във Виена е подписана Четворна конвенция. Непосредствено след това в Народното събрание на България се внася закон за построяването на железопътната линия Цариград - София – Вакарел. Предприемачът Иван Грозев създава българско акционерно дружество, което получава залог от Българската народна банка.

Според този договор, жп линията трябва да бъде предадена за експлоатация в края на 1886 г., но заради събитията около Съединението и обявената от Сърбия война на държавата ни, тя е завършена през 1888 г. На 7 юни линията е свързана със сръбските железници, а на 1 август е пусната в международна експлоатация. Откриването на жп направилието, а заедно с него и осветяването на Централна гара София, става на 1 август 1888 г., когато по обяд пристига първият международен влак от Лондон и Париж - легендарният Ориент експрес. Рано на другия ден той отпътува за Пловдив, Одрин и Цариград.

За времето си гара София



Експозицията със старинни вещи от историята на железницата ни е атрактивна за пътниците

е най-внушителната не само в България, но и на Балканите. В източната и в западна част на едноетажната сграда, дълга 96 м и широка – 12 м е оформен втори етаж. В средата, със скромно висок свод над вестибула, който свързва двете части на приемното здание, била разположена часовникова кула, обърнала поглед към Витоша. На този втори етаж се помещавали всички служебни канцеларии, а за пътниците имало три чакални: първи клас с червени кадифени канапета, втори клас – със зелени и трети клас – с дървени пейки. В мазето било парното отделение и банята за персонала. Според архитектите, плановата схема е типична за такъв вид сгради – обширен централен вестибул през два етажа със странични крила и външна архитектура с италиански ренесансови форми.

Гарата се е осветявала от газови лампи. До главната врата на перона, под часовника, е имало голяма камбана, а по-късно звънец. Любопитни са функциите, които той е изпълнявал. Първото му позвняване означавало, че започва продажба на билети. Второто сигнализирило, че е време за качването на пътниците и сбогуване с изпращащите. При третия звънец - влакът потеглял. За пръв началник на софийската гара е назначен Йосиф Карапиров, служител в Хиршовата железница.

Но тази емблематична сграда, чийто подобен прототип и днес може да се види в Белград, е напълно разрушена на 15 април 1974 г. На нейно място е изградено новото приемно здание, по проект на арх. Милко Бечев, открито на 6 септември 1974 г. В крайна сметка невзрачният кубизъм, интерпретиран чрез алуминий и стъкло, помита елегантните, фини очертания от 19 век и се появява огромен паралелепипед със сива и унифицирана



Иван Гогов: „Първата сграда на Централна гара София, открита на 1 август 1888 е била емблематична за града“.

физиономия, който не само не създава уют, а повече проблеми в по-късното му поддържане. Огромните нефункционални пространства оставали неизползвани и напълно изгонили уюта от помещенията. По този повод инж. Иван Гогов си спомня, че старите железничари по време на контролираните взривове при събарянето, с тъга и просълзени очи наблюдавали разрушаването. Той самият, като възпитаник на ВИСИ – София и Санкт Петербургския държавен университет за жп съобщения е на мнение, че в случая е постъпено, според известната поговорка – „бутни къща, за да построиш колиба“. И с лека ръка е загърбена идеята, старата сграда по подходящ начин да бъде вписана в обновената визия на гарата, както е процедирано на много места по света. Още повече, че идеята на нашите предшественици е била централната гара да не се разглежда сама за себе си, а в комплекс със свързващ жп ринг, каквато е била околоръстната линия. Той е трябвало да изпълнява ролята на берлинския S-ban. Разбира се централната гара се е предвиждало да е във

функционални връзки с всички жп структури на голяма София. По думите на инж. Гогов, обаче след края на войната през 1944 г., тя не преживява очаквания ренесанс, а политическият компас рязко променя посоката на развитието ѝ. Затова и симбиозата между новите архитектурни тенденции и проектираното здание от Колар, Прошек и Марков не се случват през 70-те години, а остават само носталгична мечта, убита от конюнктурното късоголедство.

Иван Гогов не пропуска да отбележи и че предците ни са се отличавали с изключително стопанско мислене. Като пример посочва дванадесетте типа горно строене, приложено при коловозното развитие, което предполага пестеливото използване на всяко парче релса или траверса още от самото начало. Днес условията са коренно променени. Затова може би на съвременния човек е все по-трудно да си представи какво точно трябва да се направи, за да върне столичната централна гара старата си притегателна сила и слава на място за интензивни социални контакти и живот.

Мая Димитрова



Поглед отгоре към фойетата на обновената гара



Старинният локомотив в модерното фойе често е сниман от туристите

ПРЕОБРАЖЕНИЕ ГОСПОДНЕ СЪНЯТНИ ПРАВИ ПО-КРАСИВИ



На 6-и август Българската православна църква отбелязва един от най-светлите си празници – Преображение Господне. Този празник се чества от първите векове на християнството като спомен за небесната слава и мощ на Спасителя. Неговото начало

е в първите векове на християнството и е свързано с едно от най-важните евангелски събития – явяването на Исус Христос в небесна слава пред трима от най-близките му ученици – Петър, Яков и Йоан.

Вярва се, че в нощта срещу Преображение, също както и на Богоявление, в небето се отваря Божията врата и сам Господ се показва на нея. Само праведният може да види тази врата и каквото си поиска в този миг, Господ ще му го даде. Затова през нощта майките държат децата си будни, карат ги да гледат към небето, дано видят, когато се отворят небесните порти, та да се помолят за богатство и късмет. Ако някой се разболе, натопява се връзка сушени плодове, болният пие от водата и болестта се преобразява.

В деня на Преображение Господне вярващите се причестяват след петдневен пост, като в чест на празника се

позволява риба. В малките градове и села на България все още са живи колоритните народни обичаи, свързани с Преображение Господне. Правят се панаири, разменят се животни и стоки. Това е денят, в който се бере първото грозде и се раздава на близки и съседи, след като се прикади от свещеника в църквата. До този ден не се разрешава да се яде грозде.

Според българския народен календар на 6 август настъпва трайно преобразяване в природата. Слънцето обръща гръб на лятото и лице към зимата, щъркелите се събират на ята, преди да отлетят към топлите земи.

Преображение Господне е времето, когато дните видимо намаляват, очаква се студът. Всеки трябва да се размисли, да си спомни, че е имало много случаи, когато е бил лош и ето, сега е времето да се преобрази, да стане по-добър.



Оказва се, че наистина има такова нещо като „сън за красота“. Британски учени са направили проучване на база навиците за сън на жените, за да разберат дали всъщност съществува връзка между добрия сън и приятния външен вид.

Интересното е, че според резултатите от изследването, има такова връзка. Проучването е установило, че най-доброто време за лягане за сън е в 21:45 ч., а за ставане от леглото - 06:55 ч. сутринта. Хората, които имат пълноценен сън средно 9 часа и 10 минути всяка нощ, е по-вероятно да докладват положителни ползи за външния си вид.

Причината е, че докато тялото е в състояние на покой клетките се регенерират, ускорявайки излющването на мъртвия слой клетки, възстановява се хидробаланса и клетъчната структура, производството на колаген и еластин става по-ускорено, порите дишат. Същевременно в организма протичат всевъзможни хормонални и метаболитни процеси, чийто естествен ритъм много лесно може да бъде нарушен при недостиг на сън. Това действа като стрес за имунната система - не само на тялото, но и

на кожата.

Освен добрия сън, от особена важност са разкрасителните ритуали на лицето преди лягане. За да бъде сънят за красота пълноценен и за да могат регенеративните процеси да протичат пълноценно, порите трябва да бъдат добре почистени с осигурено достатъчно количество влага. Затова внимателно отстранявайте грима и мръсотията с продукт с мека формула (измивен гел или почистващо тоалетно мляко), тонизирайте кожата с тоник или лосион, и нанасяйте нощна хидратираща грижа според индивидуалните особености.

Сънят за красота заслужава същото уважение и внимание, което получават хранителният режим и редовните физически тренировки. И ако го превърнем в приоритет в ежедневните си грижи, ще осъзнаем какъв неизчерпаем източник на енергия и здраве е той.

Британските учени са установили, че недостигът на сън е сред главните причини за бързото стареене на организма. Ако не си доспиваме в течение на месец, получаваме сенки под очите, цветът на кожата на лицето посивява и целият ни вид е хронично уморен.

КАЙСИЯТА



Кайсията е плод, познат на хората от хилядолетия. По време на археологични разкопки в древния арменски град Шенчовит, близо до Йереван, били открити наслоени кайсиеви изкопи, датиращи от 6 000 г. пр. н.е. Първото писмено споменаване на кайсията било преди 4 000 години в писмо на китайски жител.

Добре познатата ни кайсия произхожда като сорт от високопланински регион Хинду Куш – Централна Азия, където днес се срещат границите на Китай, Таджикистан, Афганистан и Пакистан. Естествени горски и много стари кайсиеви дървета могат все още да бъдат намерени в североизточен Китай и Кавказ. Вярва се, че древната нация на таджиките са тези, които първи са култивирали това дърво. Кайсията била техният единствен източник на захари така през вековете те развили добра селекция и създали сортове като „амери“ и „ходженди“, които изсушени съдържали до 85 % захар.

Добре известен факт на деронтологистите е, че нацията на хунзите, които обитавали високопланинските части на Северен Пакистан, не далеч

от мястото, където произхожда кайсията, са най-здравите и най-дълго живеещите хора на света. Според изследователите и медицинските учени, които изучавали живота на хунзите в тяхната естествена среда през 50-60 г. на 20-ти в., 100 % от тях имали перфектно зрение, а ракът, инфарктът, високото кръвно налягане, висokiят холестерол и подагратата били непознати състояния за тях. Сигурно се чудите какво са ядяли, за да бъдат толкова силни и здрави на възраст от 100, че дори и от 120 години. Изненадващо за всички нищо по специално не било открито в тяхната съвсем обикновена храна. Единственото нещо, което отличавало храната на хунзите от традиционните западни диети, е че те не консумирали животински мазнини. Целогодишно диетата им била богата на изсушени плодове и ядки, като преобладавали кайсиите и кайсиевите ядки, а техният основен източник на мазнина били кайсиевите семена. Кайсиите били толкова важна част от живота на хунзите, че всъщност в тяхната

долина богатството на един човек се измервало чрез броят на кайсиевите дървета, които притежавал.

Ядките на кайсиите съдържат средно по 21 % протеини и 52 % растително олио и са широко използвани като заместител на бадемите в хранителната, козметичната и фармацевтичната индустрия. Поради високото си съдържание на амигдалин, кайсиевите семена са източник на витамин В17 и се използват в алтернативната медицина при терапия на рак.

Само шепа кайсии съдържа 100 % от препоръчителната дневна доза бета каротин – силен антиоксидант, който тялото трансформира във витамин А. Той засилва имунната система и е полезен за очите, косата, кожата, венците и жлезите. Кобалтът и медта, открити в кайсиите и особено тяхното високо съдържание на желязо, ги прави полезни в борбата с анемията. Кайсиите са също и ценен източник на калий и бор.

Кайсиите се консумират пресни, сушени или консервирани – във вид на сокове, нектари, компоти, сладка и мармалади.

Сладкиш с кайсии

Необходими продукти:

4 яйца
1 ч.ч. захар
1 бакпулвер
2 ванилии
1 ч.ч. брашно
1 буркан компот от кайсии
масло

Начин на приготвяне:

Яйцата се разбиват с миксер, прибавят се захарта, ванилията и брашното, в което е

сложен бакпулверът. В загрятата фурна в тава се стопява маслото, след което върху него, с отвора на долу, се нареждат кайсиите от компота. Отгоре се разстила тестото и се запича. След като е готов, още докато е горещ, сладкишът се залива със сока от компота. По желание може да се украси с разбита сметана, шоколадови пръчици, смлени орехи.



Как да изберем най-подходящото куче

Куче пазач

Ако търсите куче, които да охранява и брани дома ви, помислете за **ротвайлер**, **доберман** или **немска овчарка**. Тези породи са естествени кучета пазачи, което означава, че им е вродено да се държат подозрително към непознати и да поставят сигурността на дома на първо място.

Неподходящи породи:

Ретривъри: тези кучета са прекалено дружелюбни и всеки крадец ще бъде посрещнат с махане на опашка и изплезен език – радушно, така да се каже.

Семейно куче

В тази категория **лабрадорът** или **голдън ретривърът** са абсолютните шампиони, защото обожават деца и са готови винаги за игра. Няма нищо на света, което да им донесе по-голямо щастие, от преследването на хвърлена топка. Ще ви изненадаме вероятно, като ви информираме, че **доберманът** също се разбира добре с деца. Особено ако са израснали заедно, разполагате с надежден детепазач. Ако тези породи ви се струват прекалено големи, вземете си **бигъл**.

Неподходящи породи:

Пекинези: това куче предпочита да е единственото дете в семейството, тоест иска цялото внимание на „родителите“ за себе си.

Атлетично куче

Ако сте спортна натура, всяка сутрин тичате за здраве

и ви се иска да си имате компания, помислете да си вземете **пойнтер** или **сетер** – тези кучета просто са създадени, за да тичат. Ако пък предпочитате по-малки, какво ще кажете за **джак ръсел териер**?

Неподходящи породи:

Английски булдог или **мопс** – не обичат особено физическата активност.

Която и да е голяма порода, защото е по-тежка, а прекаленото физическо натоварване може да доведе до проблеми с краката.

Джобен формат домашно куче

Ако си търсите приятел за гушкане, който винаги с радост ще се свие на дивана в краката ви, докато четете хубава книга или гледате любимото си предаване, то **френският булдог** или **малтийската булонка** са точно за вас.

Неподходящи породи:

Работни кучета (в тази категория попадат както овчарските кучета, така и служебните, стражевите, придружителите на слепи хора и др.) – те имат нужда от активност.

Куче, подходящо за вечно заетите

Общо взето кучетата са социални същества, имат нужда от компания, за да се чувстват щастливи и пълноценни. Някои породи обаче предпочитат усамотението и се радват, когато стопаните им най-сетне излязат за работа и им освободят къ-

щата. Ако начинът ви на живот предполага да сте навън през по-голямата част от времето, вземете си **шар пей** или **басет**.

Неподходящи породи:

Ретривъри и **колита:** те обичат и изискват постоянно внимание и социални контакти.

Куче, подходящо за апартамент

В интерес на истината тук размерът няма най-голямо значение, колкото и изненадващо да звучи. Най-важен е характерът на кучето. Ако е малко, това съвсем не означава, че ще се чувства щастливо в апартамент. Все пак най-подходящи за такива условия са породи като **йоркширски териер** или **булдог**.

Неподходящи породи:

Чихуахуа: те са дребни, но свръхактивни.

Куче за домакинство с много животни

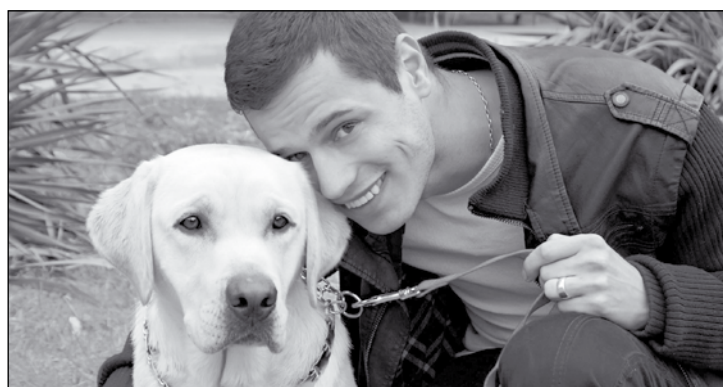
Ако вече си имате домашни любимци, трябва много внимателно да подберете породата, защото в случая най-важното е всички да се разбират. **Ретривърите**, **колитата** и **шпаньолите** са винаги щастливи да имат компания за игри.

Неподходящи породи:

Териерите или **бойните кучета:** добри кучета са, но по природа са състезателен тип и не обичат компанията.

Кучета, които обичат топлото време

Повечето хора обожават лятото, но някои кучета няма



да останат очаровани. Повечето породи с къс косъм биха се чувствали крайно дискомфортно на места с тропически климат. Тази непоносимост не зависи толкова от козината, колкото от лицевата структура. **Териерите** например обичат слънцето и жегите, а и ги има във всякакъв размер.

Неподходящи породи:

Санбернари, **самоеди**, **боксери:** тези породи не се чувстват добре на прекалено топло място.

Кучета, които обичат студеното време

Породите, които предпочитат студа, обикновено имат дебела козина и подкожни мазнини. Както сигурно се досещате, добър избор са **аляски маламут**, **хъски**, **самоед**.

Неподходящи породи:

Доберман: направо ненавижда студа.

Куче за новаци

Ако за първи път ще си взимате куче, идеалният избор

за вас е **лабрадор**, **коли** или **пудел**. Тези породи са много интелигентни, сравнително лесно се обучават и не са инатливи.

Неподходящи породи:

Шнайзер или **териер:** изискват повече търпение и опитност.

Хипоалергенно куче

Ако сте алергични към кучешка козина, това не значи непременно, че никога не можете да имате куче. Най-честата причина за алергии е пърхотът, който се отделя от кучешката козина. Общо взето всички породи кучета се скубят, така че това е почти неизбежно. Все пак препоръчваме ви **шнауцер**, защото тези кучета отделят по-малко пърхот в сравнение с другите породи. Друг възможен избор е **пуделът**.

Неподходящи породи:

Немска овчарка: произвеждат огромно количество пърхот заради сухата си кожа. **Дългокосместите породи.**

Правила, които не бива да пренебрегваме по време на почивка



Бъдете внимателни с храната

Внимавайте, какви ястия ви сервират в ресторанта. Необичайната храна може да бъде изключително трудна за вашия стомах. Добре е, ако нещо ви съмнява да изберете по-прости и разбираеми ястия. Ако все пак сте изяли нещо нередно, вземете необходимите медикаменти, за да подобрите храносмилането. В Африка и Азия човек трябва да бъде изключително внимателен и да купува вода само в пластмасови бутилки. Използвайте я дори за миене на ръцете и зъбите си.

Вземете необходимите лекарства

Ако имате хронично заболяване или алергии, задължително е да имате и необходимата подготовка. Но не забравяйте и за списъка с лекарства, които не могат да бъдат пренасяни през границата. Вземете средства за изгаряния и рани, навяхвания и болки в мускулите, отравяне и обезводняване. Не навсякъде бихте могли да си купите необходимите лекарства без рецепта, а и е възможно те да бъдат много скъпи.

Не се претоварвайте

Не се хвърляйте в така дълго чаканата отпуска изведнъж. Бъдете внимателни и не се претоварвайте от първия ден. Това се отнася за всички дейности: разходка с лодка, плуване, слънчеви бани, плуване в басейна, екскурзии и др. А и слънцето е основният враг през лятото по целия свят. Ето защо, ако прекарате дълго време под палещите лъчи по време на разходка или слънчева баня, може след това да се нуждаете от медицинска помощ. Слънчето е най-опасно по обяд.

Най-здравословните храни по света

Хората по света отдавна следят тенденциите в здравословния си начин на живот, в правилните диети, в полезните храни.

Всъщност оказва се, че не Европа, а Африка е континентът, в който най-много се грижат за своето здраве. В САЩ например, изпитват култ към нездравословната храна.

Ето и списък с най-здравословните храни в различните държави по света:

Англия – там за най-здравословна храна се смятат яйцата, които неизменно присъстват във всяко меню.

Русия – това е страната на черния хайвер и вкусния черен хляб, който е много полезен за набавянето на витамини и минерали.

Сомалия – въпреки че кухнята е повлияна от индийската, италианската и турската, там залагат предимно на ястия със зърно, домати и лук.

Израел – Израелската кухня се отличава с присъствието на пресни зеленчуци като патладжан, домати и тиквички, които растат в региона.

Австралия – Рибата е героят тук, въпреки че пилешко, агнешко, говеждо и яйца също се използват в много рецепти. Също така тук ще намерите кускус, фъстъци, сладки картофи, грах и други зеленчуци, включени в много ястия, а оризът често се използва като основа.

Швеция – Отново страна, в която рибата е на почит. Повечето ястия се сервират като яхния или на скара.



ЗА СЛАВАТА НА ШАМПИОНИТЕ ОТ СВЕТОВНОТО В РУСИЯ



Метростанции в Париж и Лондон бяха временно преименувани в чест на световната титла, спечелена от футболния тим на Франция и на успехите на британския селекционер

Французите и британците за пореден път доказаха, че умеят да ценят личностите, които прославят държавите им. В деня след като футболният тим на френските „петли“ победи Хърватия с 4:2 и за втори път в историята си спечели световната купа на първенството в Русия, властите в Париж почтоха подобаващо спортистите си. Шест станции на метрото в столицата на Франция бяха временно преименувани в чест на победата и главните „виновници“ за триумфа на страната на Световното.

Парижката компания за обществен транспорт RATP промени названията на метро терминалите в прослава на шампионите. В продължение на няколко дни жителите и гостите на Париж имаха възможност да споделят еуфорията от втората световна титла на френския национален отбор дори докато пътуват с метрото.

Станцията „Шанз-Елизе

Клемансо (Champs Elysees Clemenceau) под прочутия булевард, водещ към Триумфалната арка, беше преименувана на „Дешанз-Елизе Клемансо“ (Deschamps Elysees-Clemenceau) - в прослава на селекционера на тима – Дидие Дешан.

Коравият баск, който бе капитан на „петлите“ при първата им световна титла през 1998 г. и техен треньор при втората в Русия т. г. беше почетен и на метростанцията „Нотр-Дам де Шан“ (Notre-Dame des Champs). Тя бе наименувана „Нотр Дидие Дешан“ (Notre Didier Deschamps – Нашият Дидие Дешан).

Терминалът „Шарл Де Гол-Етоал“ (Charles de Gaulle - Etoile) под Триумфалната арка се превърна в „Он а 2 Етоал“ (On a 2 Etoiles – „Имаме вече две звезди“) - смислова препратка към спечелените две световни купи.

Названието на станцията „Аврон“ (Avron) бе изменено на

„Ну Аврон гание“ (Nous Avron gagné – „Ние победихме“). А терминалът Bercy временно бе наречен Bercy les Bleus („Благодаря, Сините“), като израз на признателност към футболистите от националния отбор, играещи обикновено в сини екипи.

Метро спирката Victor Hugo, носеща името на известния френски писател Виктор Юго, също смени названието си – на Victor Hugo Lloris („Виктор Юго Лорис“). Така бяха съчетани имената на твореца и на вратаря и капитан на французите Юго Лорис. Последният допусна ужасяваща грешка във финалния мач, но тя не повлия на крайния изход на двубоя, а представянето му през целия шампионат бе на много високо ниво.

От другата страна на Ламанша лондонското метро почете треньора на английския футболен отбор Гарет Соутгейт. За 48 часа терминалът „Соутгейт“ (Southgate) в северната част на британската столица получи нови табели: Gareth Southgate. По този начин лондонската компания за обществен транспорт (Transport for London) отбеляза завръщането на отбора от Русия.

Поводът е доброто представяне на британските национали, които за първи път от 1990 г. достигнаха полуфинал на Световно първенство по футбол. Мениджърът Гарет Соутгейт тръгна към Русия със състав от млади футболисти, които му

се отблагодариха по чудесен начин и в успеха да станат четвърти в света.

Пътуващите с лондонското метрото бяха призовани от транспортните власти да си

направят по селфи за спомен на подземната спирка. Апельт им бе чут и социалните мрежи бяха залети със снимки на фона на новите табели.

Ивайло ПАШОВ



Националният селекционер на французите Дидие Дешан беше почетен чрез промяна на имената на два метро терминала



Желаящи да си направят селфи с временно название на метростанцията не липсваха



Названия на парижките метро терминали прославяха победата на френските шампиони в продължение на няколко дни

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