

## ЗАГУБИТЕ В БДЖ СА СВИТИ ДВОЙНО ПРЕЗ 2015 Г.

**Гарите с намалени обеми ще променят статута си,  
заяви министър Ивайло Московски в пленарна зала  
по време на парламентарен контрол**

Настоящата година е изключително важна за „Холдинг БДЖ“ ЕАД и за двете дружества в групата – „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД и „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, заяви министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски в отговор на депутатски въпроси на 15 април т. г. по време на редовния петъчен парламентарен контрол. Финансовите анализи показват, че през 2015 г. загубите са свити двойно. От 53 млн. лв. през 2014 г. те са спаднали на 27 млн. лв. през миналата година. В момента в ход е и стратегията за оздравяване на дружествата в групата, увери министърът народните представители. По думите му амбициозната правителствена програма предвижда да се изплатят всички задължения на държавния жп превозвач към кредиторите до края на 2016 г. С тях се водели непрекъснати преговори от страна на транспортното ведомство, добави още той.

Факторите, допринесли за стопяване на загубите са оптимизиране на оперативните разходи, приходите от амортизиране, постъпващите сред-

ства от държавния бюджет, както и други „пера“, които Ивайло Московски не конкретизира. „За 2015 г. дружеството е изплатило задължения към финансови институции повече от 75 млн. лв.“, уточни още той. Коментира и необходимостта от обновяване на подвижния състав, с който разполага дружеството за пътнически превози. Той е и основната причина, между 2013 г. и 2015 г., да не се увеличава броят на хората, които ползват транспортните услуги на БДЖ. Така че предвижданите сериозни инвестиции в тази посока са не само належащи, но дори доста закъснели. С тях ще се помогне на пътническите превози да се стабилизират. Те ще допринесат и за овладяване на тенденцията за ползването на повече лични превозни средства, която е твърде неблагоприятна преди всичко за екологията на страната.

По информацията, съобщена от министър Московски пред народните представители, БДЖ „Товарни превози“ ЕООД е работодател на 3200 души, които получават навреме трудовите си възнаграждения и осигуровки.

През миналата година дружеството е транспортирало 8 млн. тона товари, което представлява 58 процента от железопътния товарен превоз у нас. При това е работено в не твърде благоприятна експлоатационна обстановка, поради многобройните инфраструктурни ремонти, временните затваряния на жп линии, което е генерирало допълнителни разходи от пренасочването на товарните композиции по обиколни пътища, обясни Московски. Всеки момент се очаква БДЖ „Товарни превози“ ЕООД отново да бъде обявено за приватизация. Ако тя пак не се осъществи, поради липса на интерес, изготвен е и резервен вариант за оздравяване, съгласуван със синдикатите. Според министър Ивайло Московски в Брюксел се извършва нотификация за държавна помощ на превозвача.

Стана ясно още, че се налага железницата да минимизира разходите си за поддръжка на гарите, през които броят на пътниците значително е намален в сравнение с капацитета, за който са били

На стр. 5



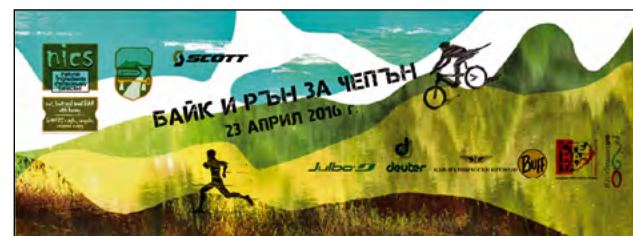
**„БДЖ – Товарни превози“ ЕООД**  
**Вашият надежден партньор**

Адрес:  
1080 гр. София  
ул. Иван Вазов № 3  
Тел: (+359 2) 932 45 05  
Факс: (+359 2) 987 79 83  
e-mail: [bdzcargo@bdz.bg](mailto:bdzcargo@bdz.bg)  
[www.bdz.bg](http://www.bdz.bg) „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД

## ИЗ „БАЙК И РЪН ЗА ЧЕПЪН“ ЩЕ ПЪТУВАТ ДОПЪЛНИТЕЛНИ ВЛАКОВЕ

От две години „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е партньор на организаторите на състезанието „Байк и Рън за Чепън“. За участниците в него, които ще покажат уменията си по планинско бягане и колоездене, дружеството осигурява жп композиция с вагон за превоз на велосипеди. За пети път надпреварата ще се проведе край град Драгоман като това традиционно става обикновено в събота, веднъж в годината.

И тази събота, 23 април, районът на Драгоман и Чепън планина ще привлече вниманието на многобройните любители на планинското бягане и колоездене. Там ще пристигнат фенове от всички възрасти, които с нетърпение ще следят състезателните възможности на своите фаворити. Основната идея на „Байк и Рън за Чепън“ е да популяризира велосипеда и бягането като здравословни начини за придвижване. В ролята си на представител на най-екологичния транспорт в България, а именно железопътния, дружеството за пътнически превози на БДЖ помага на инициативата, осигурявайки композиция с вагон за превоз на велосипедите на състезателите.



Те ще пътуват във влака заедно с велосипедите си по маршрута от София до Драгоман и обратно. За по-удобното им придвижване, националният железопътен превозвач, ще осигурява специален допълнителен подвижен състав от два пътнически влака, движещи се по същото направление. Сутринта на 23 април пътническият влак № 10202 ще замине от Централна гара София в 07:48 ч., а в Драгоман ще пристигне в 08:47 ч. Състезателите и техните почитатели след обяд ще могат да се върнат в столицата с пътнически влак № 10209, който тръгва от гара Драгоман в 16:00 ч. и пристига в София в 16:58 ч.

През миналата година на „Байк и Рън за Чепън“ са се включили над 500 души, а през тази се очакват още повече ентузиаста, които желаят да премерят силите си в набиращите все повече популярност спортни дисциплини. Участниците в тях ще се срещнат на площада пред общината, а стартът на бягането ще бъде даден в 9:30 часа. Вело състезанието започва с час по-късно в 10:30 часа. Предвиден е и детски състезателен маршрут с допълнителни забавления и изненади.

Политика

**ТРАНСПОРТНА МОБИЛИЗАЦИЯ ...  
ЗА „EURO-2016“**

на стр. 3



# ГОТОВИ СА БАЗОВИТЕ ПРАВИЛА НА МЕЖДУНАРОДНИЯ ЖП РЕГИСТЪР



На 13 април бе публикувана чернова с базовите правила на Международния електронен регистър за регистрация на железопътния подвижен състав. Документът бе качен на официалните сайтове на асоциацията на предприятията от жп индустрията Rail Working Group и международния институт по унификация на частното право Unidroit. Той е първата стъпка по пътя на реализация на идеята за създаване на такъв регистър. Предстои да бъде усъвършенстван и адаптиран към софтуера, чрез който ще може да се използва.

Разработката на регистъра е предвидена в Люксембургския железопътен протокол, който се очаква да влезе в сила догоди-

на. Въвеждането на документа е стратегически важно за увеличаването на потока на частните инвестиции в сектора и за либерализацията на пазара. Той предвижда правото, позволяващо правителството на съответната страна да даде на определен подвижен състав стратегически статус. Такъв следва да има жп транспортът, който системно се използва за изпълнение на превози с голямо обществено значение.

Подвижният състав със стратегически статут ще се ползва с имунитет пред финансиращите организации. Така, в случай, че жп операторът, който го притежава задлъжнеее към определен кредитор, последният няма да има право да изиска разпродажбата

на тези нейни композиции, за да се покрие финансовото задължение. Вместо това държавните власти или упълномощена от нея организация, ще могат да поемат изплащането на кредита, а влаковете с които е бил обезпечен, ще останат собственост на длъжника.

Люксембургският протокол бе приет през 2007 г. Това стана след решение, взето на международна конференция, в която участваха представители на 42 държави. За да бъде регистрирано в Международния жп регистър, подвижното железопътно оборудване трябва да получи собствен уникален идентификационен номер. Презумпцията е разработваната система да може да се използва по цял свят.

# ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА ЧЕХИЯ КУПУВАТ ВЛАКОВЕ ЗА 450 МЛН. ДОЛАРА

Чешкият държавен жп оператор České dráhy обяви три големи конкурса за закупуване на нов подвижен състав. Общо компанията планира да инвестира в нови влакове и вагони 10,8 млрд. крони или 450 млн. долара.

Първият конкурс предвижда придобиването на 20 съвременни електрички, които ще се движат по вътрешните маршрути. Изисква се

те да могат да развиват максимална скорост поне 160 км/ч и да са приспособени за превоз на хора с ограничени физически възможности и майки с детски колички, също така да са климатизирани, да разполагат с Wi-Fi, а пътниците им седалки да са оборудвани с електрически розетки и USB конектори. За закупуването им са определени 192 млн. долара.

Вторият тендер е за 30 нови дизелови състави, отново за обслужване на вътрешните маршрути. Условието му определят закупуване на дву- и тривагонни композиции, способни да ускорят поне до 140 км/ч. Същите следва да осигуряват нива на комфорт, аналогични с тези в електричките. Тяхната оценъчна стойност е 167 млн. долара.

Третият конкурс е за 50 вагона за чешките скоростните влакове, които се движат над 200 км/ч. Новият вагонен състав е предназначен за композиции клас EuroCity/InterCity, пътуващи по международните маршрути. Основният им ще бъде линията Прага – Бърно – Братислава – Будапеща. Стойността на контракта по сделката се очаква да достигне 91,8 млн. долара.

С какви средства ще бъдат финансирани покупките по трите конкурса засега не се съобщава. По-рано компанията České dráhy анонсира придобиването на нови влакове на стойност 20 млрд. крони (около 845 млн. долара), като 85 на сто от тези средства трябваше да дойдат по линия на еврофондовете.



# Турция ще либерализира железопътния си пазар

През втората половина на тази година в Турция ще бъде приет нов закон за железопътния транспорт. В документа ще бъде заложена появата на частни товарни жп оператори и на нов национален пътнически превозвач. Новината бе оповестена от Исмаил Муртазаоглу, заместник генерален директор на държавните железници TCDD.

Ако новият закон бъде приет държавният монополист ще управлява само железопътната инфраструктура. За пътническите и товарните превози ще отговаря нова акционерна компания - TCDD Transport. Тя ще се финансира от държавния бюджет, но ще функционира като частна компания.

Регулаторните функции ще са под юрисдикцията на Главната дирекция за железопътно регулиране, която е структурно подразделение на Министерството на транспорта на Турция. Пред-



вижда се тя да отговаря за издаването на лицензите на частните жп оператори и да следи за спазването на законовите норми.

„Частните компании ще са задължени да плащат за използването на нашите линии, а тяхното обслужване ще се осъществява от инфраструктурния мениджър TCDD. Който плаща, ще използва железопътната мрежа. Превозвачите ще имат правото да оперират със собствени влакове или да използват взети под аренда. Ще им се разреши всичко, което очакват. Предвиждаме либерална нормативна база за жп сектора“ – отбеляза Муртазаоглу.

По думите на топ мениджъра на TCDD в началото либерализацията ще е насочена към товарните превози. На по-късен етап ще се развие и свободна конкуренция в сегмента на пътническия жп транспорт.

# Китай строи най-дългата метростанция в Азия



В разположения северно от Хонконг 4-милионен китайски мегаполис Шънджън (провинция Гуандун, Южен Китай) започна строежа на нова станция на местния метрополитен. Тя ще стане най-дългата спирка на метрото в цяла Азия.

Новата станция ще носи името Пинху Чжунсин, а дължината ѝ ще достигне 710 м. Тя ще бъде крайна на 10-ата линия на метрото в Шънджън, чиято дължина е 29 км. Планирано е да бъде пусната в експлоатация през 2020 г.

В момента общо линиите на метрополитена достигат 187 км. В процес на изграждане са още няколко метро участъка и нови трасета, с които дължината на подземната железница ще достигне 211 км. През тази година в китайския мегаполис ще влязат в пробна експлоатация три нови метролинии. В перспектива е планирано да бъдат построени още четири.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ



# ТРАНСПОРТНА МОБИЛИЗАЦИЯ ВЪВ ФРАНЦИЯ ЗА „EURO-2016“



През юни 2016 г. Франция ще стане домакин на европейския шампионат по футбол. За да поемат пътниците около първенството френските железници се готвят да пуснат 250 допълнителни скоростни влака TGV и над 200 регионални състава. И това не е всичко...

Остават няколко седмици до началото на „Euro-2016“ и домакините от Франция подготвят усилено транспортната инфраструктура за шампионата. Властите очакват над 2,5 милиона чужди футболни фенове да посетят мачовете от турнира. Френските железници SNCF не правят изключение и се мобилизират, за да отговорят на предстоящото предизвикателство.

През май 2010 г., буквално на финалната права, Франция изтръгна от Турция победата в конкурса за правото да домакинства „Euro-2016“. Според първоначалната заявка срещите от шампионата трябваше да се играят в 12 френски града. Но след година броят им се съкрати до 10. За обновяване и подготовка на стадионите в тях френските власти решиха да отпуснат 1,66 млрд. евро. Други 400 млн. евро бяха похарчени за реконструкция на съпътстващата инфраструктура – най-вече за пътищата, водещи до тези градове и за подобряване на съществуващите транспортни комуникации.

Другият важен аспект от подготовката на евротурнира се оказва взаимодействието на правителството с националните превозвачи, които имат за задача да докарат и изпратят гостите на „Euro-2016“. Главната роля за това е определена на държавните железници SNCF. Именно техните скоростни влакове трябва да осигурят трансферите на запалняковците между 10-те града, където ще се играят мачовете.

През април тази година SNCF стана официален партньор на футболния шампионат. Веднага след това монополиста започна мащабна рекламна кампания. „Ние мобилизираме за евротурнира целия си екип от 200 000 железничари и партньори – от всеки влак, от всяка гара... Всички с нетърпение очакваме футболните фенове от цялата планета“ – заяви генералния директор на SNCF Гийом Пеппи.

Една от първите рекламни стъпки на SNCF бе брендирането на влаковете в символиката на „Euro-2016“. Същевременно, още от 22 септември 2015 г. започна предварителната продажба на



Френските железници станаха официален превозвач на френския футболен отбор

билети за някои от маршрутите на влаковете-стрели TGV за периода на провеждане на евротурнира. Превозните документи за останалата част от жп рейсовете станаха достъпни през декември – т.е. половин година преди началото на шампионата. Интересно е, че се предлагат не само билети за влаковете, пътуващи във вътрешността на Франция, но и за международните състави, осигуряващи връзка на Франция със съседните страни – Белгия, Великобритания, Италия, Швейцария. Отделно, за да

улеснят иберийските футболни фенове, които ще са значителен брой, SNCF сключиха договор с испанските железници Renfe за съвместна продажба на билети до и от Испания.

Близко до градовете-домакини на мачовете са разположени 22 жп терминали. Предвидено е същите да станат основни трансферни пунктове за феновете. За да се удовлетворят очакванията на запалняковците и осигури безпроблемния им превоз до стадионите по време на „Euro-2016“, от SNCF планират да пуснат около 250 допълнителни експреса TGV и над 200 регионални жп композиции. Те ще траспортират запалените от футболната страст директно към и от домакинстващи градове и периферните гари, където ще спират експресите. За да помогат и упътват чуждите гости на жп терминалите SNCF планира да привлече 2 000 доброволци. Освен това, за да се избягват

забавяния на влаковете, в дните на футболните срещи служителите на френските железници ще спират техническите дейности по жп линиите.

Очаква се значителна част от гостите на „Euro-2016“ да пристигнат през 9 френски летища. Шест са ключови и се намират край Париж („Шарл де Гол“ и „Орли“), Лион, Марсилия, Ница и Тулуза. През тях преминават по 130 млн. души годишно. Останалите аеропортове (като например край Лил) са по-малки и с по-малко пътници. Подобно на по-големите обаче, те са свързани със скоростната жп мрежа, а чрез нея и с мегаполисите в страната. В тази връзка запалняковците, които пристигнат във Франция с авиолиниите, не се очаква да затруднят работата на местните аеропортове. Авиокомпаниите също не планират допълнителни рейсове заради шампионата.

Градският обществен транспорт в градовете-домакини също преминава подготовка за футболното първенство. Това обаче става, като се отчитат и потребностите на жителите им, а не само като кратковременна мярка за поемане на вълните от футболни туристи.

Заслужава да се отбележи, че общественият транспорт във въпросната „десетка“ е добре развит. Например Лил, който е с население от 230 000 души има надземно метро с дължина 45 км. Това е първият метрополитен във Франция, в който започва да се използва автоматичен подвижен състав. Това става още през 1983 г. В момента е в ход разширение на гаровите перони на местната метро система. Но то е планирано отдавна, а дейностите се провеждат от януари 2013 г. По план трябва да завършат през есента на 2017 г.

Транспортните връзки между градските части, стадионите и летищата са много добри. В повечето населени места близо до стадионите са разположени станции на метрото, трамвайни и автобусни спирки. Стадион „Стад дьо Франс“ в парижкото предградие Сен Дени, е свързан със столицата чрез подземната железница, градската електричка RER и автобусни линии.

Заедно с това през последните години в редица френски градове от десетката обществен транспорт е претърпял подобрения. През август 2010 г. в Лион беше открита скоростна трамвайна линия, свързваща летището и централната гара, където спират експресите TGV. А не много отдавна – на 1 декември м. г., една от линиите на лионската трамвайна система бе удължена до стадиона „Стад дьо Люмьер“. Аналогични подобрения са предприети в Тулуза и Ница.

Ивайло ПАШОВ



В хода на рекламната кампания SNCF брендира своите влакове...



... и подлезни и галерии на гари и метро станции в символиката на „Euro-2016“





ИМУЩЕСТВЕНИ  
ЗАСТРАХОВКИ

ДОМ

# Пакетна застраховка „ДОМ“



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

[generali.bg](http://generali.bg)





# ЗАГУБИТЕ В БДЖ СЪВВИДВА ДВОЙНО ПРЕЗ 2015 Г.

От стр. 1

предвидени преди години. Тази констатация беше направена в отговор на въпроса на депутата от БСП Георги Гъзов по повод статута и бъдещето на жп гарата в град Николаево. Министър Московски обясни, че непрекъснато се извършват анализи на територията на цялата страна за ефективността им, както и за финансовите загуби и приходи, които те генерират. Той изрично подчерта, че във всяка една от тях се издържа обслужващ персонал, изразходват се средства за ток, отопление и поддръжка, които не са оправдани, когато дневно услугите й се ползват от много малко пътници. Аналогично е и положението с товарите, които се обработват там. За да могат да функционират нормално, както е конкретният случай с Николаево, наложително е промяна на статута, а не закриване, аргументира се Ивайло Московски. Не е взето и окончателно решение с промяната му на гарата в Горни Дъбник, каза още той, отговаряйки на друг депутат от БСП Васил Антонов. Но и при нея се наблюдава значително намаляване на интензивността на влаковото движение и обемите на работа, извършвани от железопътния транспорт. Това налага капацитетът на жп мрежата да се съобрази с новата икономическа ситуация, да се редуцират неефективните инфраструктурни обекти, които със съществуването си трупат само разходи, без да допринасят дори косвено за изпълнението на дейностите, за които са били създадени. Статутът на гарата в Горни Дъбник е разглеждан от три различни комисии. Мнението им не се различава. Установили са, че съществуващите индустриални клонове, включително базата на Държавната агенция за държавен резерв и военновременни запаси, повече от осем години не са обслужвани с железопътен транспорт, обобщил министър Московски. През този период не е направено искане до Национална компания „Железопътна инфраструктура“ за извършването на технически надзор в тях. Това ясно показвало отношението на собствениците на жп клоновете към обслужването с жп транспорт, заключил транспортният министър. По думите му, независимо какво ще е бъдещото решение във връзка със статута, железните на село Горни Дъбник ще бъдат редовно обслужвани с пътнически транспорт. Без значение дали това ще бъде гара или спирка влаковете, които в момента спират по разписание, ще продължат да го спазват и за в бъдеще. Също така за чакащите пътници щели да се осигурят всички удобства, които не само да не влошават, а дори да подобряват обслужването им.

Във връзка със запитването на група строителни инженери и архитекти за трасето между гарите Пловдив и Филипово депутатът Георги Търновалийски поиска от министър Ивайло Московски да коментира одобрения вече идеен



проект за железопътен възел Пловдив от технически експертен съвет в НКЖИ. Според него стойността му е 321 млн. лв. Той предвиждал скъпи шумозаглушителни съоръжения и естакада, решаваща проблема с пресичането на улиците, през които преминава жп линията. По мнението обаче на въпросните специалисти, които привели множество логични аргументи, проектът бил неефективен и излишен, поради малкото натоварване в момента на трасето.

„Трасето Пловдив – Филипово е разположено изцяло в градска територия – обяснил министър Московски. – Съществуващото ситуационно разположение позволява движението на влаковете в участъка да се извършва със скорост до 85 км/ч. В идейния проект е разработен вариант за цялостно удвояване на линията и изграждане на жп спирка в района на стадион „Марица“. Аргументите са: подчертан инвеститорски интерес за развитие на индустриален клон Царацово и обслужване с железопътен транспорт на крупни производители като „Либхер“, „Сокотаб“ и други; потенциал за развитие на пътнически превози на територията на жп възел Пловдив като се използват основните предимства на този масов транспорт на територията на града за обслужване на приблизително 4 200 души, работещи в „Либхер“, „Сокотаб“, „КЦМ“, „Агрия“, „Инс Ойл“, „Вюрт Електроник“, „ИББ“ и заводът в Шишманци; повишаване на безопасността,

както и икономия на време при пресичането на жп линията, чрез изграждане на жп естакада и премахване на прелезите на бул. „Пещерско шосе“ и бул. „Свобода“, както и на бул. „Шести септември“. В съответствие с прогнозата за бъдещото увеличение на трафика, времето, през което бариерите са спуснати се определя от преминаването на 29 чифта влака и на 5 изолирани локомотива, което налага 63 пъти в денонощието те да се спускат. При многократните и краткотрайни прекъсвания на автомобилното движение, средно 7 минути на влак, за денонощие на автомобилния трафик са нужни около 441 минути във всеки от трите прелеза. Идейният проект за развитие на жп възел Пловдив е предоставен пред обществеността на Пловдив на 20 август 2015 г. в Дома на културата „Борис Христов“. Експертен технически съвет на НКЖИ е разгледал и приел с протокол от 20 ноември 2015 г. проектната разработка. Тя е внесена за съгласуване в общината през януари тази година. Разработен е и анализ на разхо-

дите и ползите, включително финансов и икономически, придружени с оценка на риска. Основните ползи за потребителите са в размер на 71,4 млн. евро, разпределени както следва: спестено време – 36,3 млн. евро; спестени разходи на пътници – 3,1 млн. евро и за превозвачи – 15,9 млн. евро; получени разходи на превозвачи – 13,1 млн. евро; безопасност или намаляване на пътните произшествия – 0,8 млн. евро; снижаване замърсяването на въздуха от вредни емисии – 1,2 млн. евро, на климатичните промени – 1 млн. евро. Стойността на икономисано време за целия проект, за периода 2016 – 2045 г. е в размер на 180,1 млн. евро. По същия показател частта само за жп възел Пловдив е в размер на 150 млн. евро или 82,8 процента от проекта. Този анализ вече е приет, но заради ограничения финансов ресурс на ОП „Транспорт“ не се предвижда в момента стартиране на проект а“ – беше категоричен във финала на отговора си министър Московски.

Мая Димитрова

## Стартират регионалните спартакиади „Пролет – 2016“

Тази година сезонът на регионалните спартакиади първи откриват железничарите в Горна Оряховица на 26 април. Организатор на предстоящите спортни събития в града е Савадор Ганчев. След тях са пловдивчани, с организатори Николай Бояджиев и Жельо Илиев, които на 12 май ще проведат срещите си в региона по различните дисциплини. Заключителната спортна надпревара в София е на 27 май, когато между столичните отбори и индивидуални състезатели ще се излъчат най-добрите. Организатор е Олиян Петков. По традиция след това победителите от страната ще премерят силите си на националната пролетна железничарска спартакиада, която ще се състои на 9 и 10 юни в Паничице.

**В „Спартакиада пролет – 2016“ са включени пет дисциплини:**

- ✓ **футбол** - мъже и жени с организатори и съдии Мартин Ангелов и Олиян Петков;
- ✓ **шах** - мъже и жени с организатор и съдия Любомир Борисов;
- ✓ **тенис на маса** - мъже и жени с организатор и съдия Гергана Георгиева;
- ✓ **тенис на корт** - мъже и жени организатор и съдия Христо Гръков;
- ✓ **лека атлетика** - мъже и жени в дисциплините:
  - бягане - 100 м.;
  - щафета - 4x100 м.;
  - крос - мъже 2000 м. и жени - 1000 м. с организатори и съдии - Георги Николов, Здравка Петкова и Иван Дончев.





# ИДЕИ ЗА БОЯДИСВАНЕ НА ВЕЛИКДЕНСКИ ЯЙЦА

## 1 начин:

Върху свареното яйце се поставя листенце от тревичка с интересна форма или някаква изрязана фигурка от непропусклив материал. Яйцето се стяга в чорапогашник и се поставя в боята. След като престои се вади, оставя се да се изцеди и внимателно се маха чорапогашника. На мястото на фигурката или листенцето остава небоядисано. След като изсъхне се полира.

## 2 начин:

В боята разтворена по указания начин се добавят 1-2 с. л. олио. Когато яйцето се потопи, част от олиото полепва по него и не позволява на тези места боята да го боядиса. Така яйцата стават на петна. Те могат последователно да се потапят в няколко цвята и тогава ефекта

наистина е много добър и пъстр. Вадят се, подсушават се и се полират с олио.

## 3 начин:

По изстиналите напълно яйца се рисуват с восък фигурки или надписи. След това се боядисват по нормалния начин, но там където е рисувано с восък боята не хваща и яйцето остава бяло. Така се появяват фигурките, които сме нарисували.

## 4 начин:

Върху парче памук голямо толкова, че да може да се обвие цялото яйце се поръсва от всички цветове разтворена боя. Яйцето се увива стегнато в памук и се оставя 5-10 мин. Колкото повече стои, толкова по-ярки и тъмни стават цветовете. След като е готово яйцето се изважда от памук, подсушава се и се полира.



## 5 начин:

Кафявите обвивки от стар кромид лук се нарязват на тънки лентички (3-4 мм дебели и 1 см дълги). Суровите яйца се измиват и както са мокри, всяко едно от тях се увива в лучените лентички. След това се поставя внимателно в марля, усуква се в краищата и се завързва с конец. Яйцата се сваряват, изваждат се и се оставят да изстинат, както са опаковани. След това се пускат в различните бои, където престояват 7-8 мин., вадят се, и внимателно се махат марлята и лучените луспи.

# ВЪЗКРЕСЕНИЕ ХРИСТОВО

На 1-и май източноправославната църква чества Възкресение Христово – най-големият и най-светлият празник за православните християни. Великият ден на Възкресението представя най-пълно основната християнска догма – вярата във възкресението на праведниците в един по-хубав свят.

В четвъртък преди Възкресение се боядисват великденските яйца. Съществуват много варианти относно вярванията, свър-

грила яйцето в червен цвят и затова възникнала практиката да се боядисват яйцата. Според друга версия, Мария Магдалена застанала пред император Тиберий и му поднесла в дар червено яйце с думите „Христос Възкръсна!“.

Боядисаните яйца, според народните вярвания, имат магическо и предпазващо свойство, поради което първото яйце или се заравя в нивата за плодородие, или се държи на иконата, за

четвъртък, правят това в събота. На този ден се правят и Великденските хлябове. Хлябът се нарича колаче или козунак. Той се носи в църквата в събота вечер. Църковните камбани започват да бият малко преди полунощ, зовейки християните за молитва. Под звъна на камбаните всички се поздравяват с думите: „Христос воскресел!“, и в отговор се казва: „Во истина воскресел!“ Целуват се и си пожелават здраве и щастие. Духовниците благославят хляба и яйцата донесени от хората, които после се връщат в домовете. Запалената в черквата среднощна свещ се носи мълчешком у дома.

В неделя всички се чукат с боядисаните яйца. По традиция на Великден повечето християни обличат нови дрехи. Новите дрехи са символ на възраждането на новия живот през пролетта и на Възкресението. На този ден всеки може да си пожелае нещо, стига да го направи с открито сърце, но трябва да държи монета в ръката си. Ако е праведен – молбата му ще се изпълни.

Обедната трапеза на празника включва зелена салата, украсена с червени репички и нарязани на кръгчета твърдо сварени яйца, чорби от дреболии на пиле или кокошка, агнешко печено, козунак.

На Възкресение Христово имен ден празнуват всички, които носят имената: Велик, Велико, Величко, Велика, Величка, Възкресия, Анастас, Анастасия, Християн, Християна.



зани с появата на тази практика. Според една от легендите, това е свързано със случка, станала, когато Христос бил на кръста. В този момент в подножието на Христовия кръст дошла кокошка и снесла яйце. Кръвта, която се стичала от Христовото тяло, оба-

да се „лекуват“ болните с него. Когато домакинята боядиса първото яйце, тя натърква с него бузките на децата, за да са здрави.

На „Разпети петък“ не се върши никаква домакинска работа. Затова домакините, които не са успели да боядисат яйцата в

# КАК СЕ ПРАВЯТ ПЕРФЕКТНО СВАРЕНИ ЯЙЦА

Няколко хитрости, които трябва да знаете, когато става дума за добре сварени яйца:

• Никога не трябва да варите яйцата продължително. Това ги прави гумени.

• Ако искате черупките да се отделят лесно и яйцата да останат лъскави, то трябва да варите малко по-стари яйца. Пресните се белят по-трудно.

• За да запазите яйцата от пукаване по време на варене, трябва да пробиеите широкия край (дупенцето) на яйцето с игла, което ще помогне и за лесното им белене.

## Домашен козунак

### Необходими продукти:

1 кг брашно  
1 и 1/2 ч.ч. прясно мляко  
5 яйца  
1 ч.ч. захар  
1 ч.ч. разтопено масло  
мая (колкото кибритена кутийка)  
настъргана лимонова кора  
ванилия  
стафиди  
1 жълтък

### Начин на приготвяне:

Млякото се затопля и в него се разтваря маята. Добавят се 1 ч.л. захар и 2 с.л. брашно. Яйцата се разбиват с останалата захар, прибавя се маслото (3/4 чаша) и настърганата кора от лимон. Брашното се пресява и в него се прави кла-

денче, в което изсипваме маята и яйчената смес. Замесва се тесто, намазва се с масло и се оставя да втаса на топло. Когато тестото стане двойно, намазваме пак с разтопено масло, в което е разтворена ванилията, и го разделяме на 3 - 4 топки. Прибавяме стафидите. Оформяме ленти, които сплитаме на плитка и прехвърляме в кръгла форма, с дупка в средата. Тестото втасва за втори път. Преди да сложим в печката, намазваме козунака с жълтъка и го набождаме с вилица. Фурната се включва на 150 градуса и козунакът веднага се поставя вътре. След като козунакът е готов, го оставяме десетина минути в печката, преди да го извадим.



## Печена агнешка плешка

### Необходими продукти:

1 – 1,200 кг агнешко от плешката  
2 глави лук  
1/2 глава целина  
375 г сметана  
2 моркова  
2 дафинови листа  
50 г масло  
розмарин  
черен пипер  
сол

### Начин на приготвяне:

Обезкостете месото и го вържете с тънък канап. Натрийте го със сол, черен пипер и розмарин. Разтопете маслото в тавичката, в която ще печете, сложете месото и го запържете от всички страни до зачервяване. След това го поставете в предварително загрята фурна

до 200 градуса и го печете около 30 мин. Сипете около месото почищения и нарязан на кубчета зеленчук и долейте около 200 мл вряла вода или бяло вино. Продължете да го печете. След като минат 40 мин. от печенето, от време на време започнете да доливате по малко сметана. Когато се изпече напълно, месото се изважда и се нарязва на порции. Сосът, останал в тавичката се прецежда и се кипва в малка тенджерка, след което с него се полива месото. Ако искате по-гъст сос, може да пасирате зеленчуците и да ги прибавите към соса. Към готовото ястие можете да поднесете за гарнитура варени или пържени картофи и прясна зелена салата.





# КАК ПРАЗНУВАТ ВЕЛИКДЕН ПО СВЕТА

**Великден в Гърция**  
В южната ни съседка Великден е предшестван от дълга подготовка – Великите пости, Страстната седмица. Гърците имат обичая в дните на празника да се събират на открито, да палят огън и да си приказват на по чаша вино.  
На трапезата им присъства обредният козунак, изпечен заедно с боядисаните в червено яйца, великденската агнешка супа „магерица“, печено агне и различни зелени салати. От сутринта на Велики четвъртък жените месят традиционните великденски гевреци и кифлички със стафиди и пудра захар. Според някои поверия, тези кифлички трябва да се пазят от единия Великден до другия и така ще донесат късмет на къщата. Използвали са се и като талисман, предпазващ моряците от корабкрушения.  
На остров Корфу, на първия ден от Великден, хората хвърлят керамични изделия от балконите си. Местните вярват, че хвърлянето на керамика носи късмет за цялата година. Обичаят има венециански или езически произход. Чупенето на керамика символизира посрещането на пролетта и новата реколта, която ще бъде събирана в нови делви. В събота вечерта, в полунощ се ходи на църква, където се изнася една свещ, запалена от благодатния огън, от която всеки пали своята свещ и хората се поздравяват с думите „Христос Воскресе!“

**Великден във Великобритания**  
Там Великден се почита още от предхристиянската епоха, когато англосаксонците устройвали празненства в чест на богинята си Еостре. Днес, англичаните използват празничните дни, за да се съберат заедно със семействата си и да съхранят дълговековните традиции. В различни градове из

цялата страна се организират парадни шествия, хората си изпращат картички и си разменят яйца, украсяват храмовете и домовете си с бели лилии (символ на непорочността).  
Училищата излизат във Великденска ваканция, а на децата се подаряват шоколадови яйца, с кошнички и гнезда, бонбони, подаръци. Под влияние на германския фолклор, през XVI век, символ на този празник става и великденският заек. Той крие пъстроцветните яйца в градините на къщите, които децата трябва да открият и съберат.  
**Великден в Германия**  
В Германия наричат празника „Остерн“ и в страната не се работи от Разпети петък до неделята, а децата са във ваканция. Всяка провинция има своите обичаи, но важна част от празничните символи при германците е великденското дърво. Украсяването му започва поне седмица преди празника, като по клоните му се окачват боядисани кухи яйца, завързани на цветни панделки.  
Обичай в някои региони, близо до границата с Полша и Чехия, е великденската езда. Мъжете се обличат официално във фракове и яздят празнично украсени коне от село до село, за да оповестяват Великден.  
На трапезата присъстват традиционни гозби като агнешко печено, риба и ваниловия козунак-чън сладкиш „гугелхупф“.

**Великден във Франция**  
Французите отбелязват празника, който те наричат „Пак“ по много тържествен начин. В дните от Разпети петък до неделя всички църковни камбани престават да бият. Това се прави в знак на скръб от разпването и смъртта на Христос. В неделя рано сутринта камбаните отново започват да бият.  
Във Франция родителите също крият яйцата на различни



Трапеза за великден в Гърция

места в къщата или в двора, а децата трябва да ги търсят.  
Пак във връзка със спирането на камбанния звън, в Париж се произвеждат традиционни шоколадови камбанки, които се правят на ръка и различни други шоколадови фигури. На Разпети петък в Бретан се садят теменужки – цветята на гръцката богиня Персефона.  
За празничната трапеза французите приготвят задължителното агнешко печено, но и едни традиционни бисквитки с формата на агънца. Те са популярни най-вече в областта Лотарингия, но ги правят из цялата страна. През великденските празници на голяма почит са и омлетите. В понеделник, вторият ден на Великден, цялото семейство започва да прави традиционния омлет с много зелени подправки и салам.

**Великден в Италия**  
За разлика от нашите Великденски обичаи, които основно се свързват с боядисването на яйцата, в Италия то е останало само в някои отделни райони. В много италиански села и по-малки градове се провеждат Великденски процесии и се разиграват Христовите страдания.  
И в Италия шоколадовите великденски яйца изобилстват в магазините, увити в гланцова хартия и пълни с изненади. А вместо традиционния козунак, италианците правят от тесто Великденски гълъб (Colomba) – икона на светия дух. Тестото, с което се прави Коломба много прилича на това на козунака, но се замесва без прясно мляко и задължително присъстват бадемите – символ на мъдростта. Освен Великденския гълъб тук всеки регион си има традиционен великденски сладкиш.

**Великден в Австралия**  
За разлика от повечето западно-европейски страни, като Великобритания и Германия, в земята на кенгурата зайците не са сред любимите животни, тъй като унищожават реколтата. Поради тази причина Великденският заек отсъства от австралийските обичаи, свързани с този празник. Боядисаните яйца в Австралия

ги носи билби – торбесто животно с голям нос и дълги уши. И съответно производителите на шоколад, които предлагат продуктите си за Великден, ги правят с формата на билби.  
**Великден в Русия**  
Традициите в Русия, като източно-православна държава, много се доближават до нашите. За руснаците Великден е най-

търкалят боядисаните яйца по наклонена ливада. Най-голямото състезание се устройва на поляната до Белия дом, където идват стотици малчугани със своите великденски яйца.  
**Великден в Полша**  
В Полша на красиво украсената великденска трапеза се слагат студени месни закуски, сред които най-популярен е бе-



„Семана Санта“ във Валенсия

обичаният празник в годината и не случайно е наричан „Цар на дните“. Малко преди полунощ в събота, хората обличат най-новите си и хубави дрехи и отиват на църква. Също както в България, те чакат благодатния огън точно в 12 часа, от който си запалват свещта и с нея обикалят храма.  
На празничната трапеза по традиция домакинята трябва да сложи толкова ястия, колкото са били дните от най-продължителния пост през годината.  
Пъстроцветните яйца, подредени в кошнички или купи със свежа зеленина, са задължителна част от подготовката и украсата за великденската маса.

**Великден в САЩ**  
В САЩ семействата също посещават църквата. Обядът след това се състои от шунка с ананас, картофи, плодови салати и зеленчуци. Децата получават кошнички, които великденското зайче от ранно утро е напълнило с шарени яйца, шоколади и бонбони. В Америка е много популярна играта, в която малчуганите се надпреварват да

лият колбас, подправен със сол, пипер, мускатово орехче, чесън и майорана, и поднесен с цвекло. Нареджат се домашни печива и сладкиши, от които най-вкусни са маковите щрудели и направеното от разтопена захар агне в памет на Христовото Възкресение. Само на този празник се поднася и специалният хляб „пасха“, изпечен от ръжено брашно с мая. Отгоре той се маже със свинска мас и се украсява с кръст от тесто.  
**Великден в Испания**  
Великден се смята за най-важният празник в Испания. Известен като „Семана Санта“ на испански, той е повод за празнуване и веселие. Честванията започват с „Доминго де Рамос“, или Цветница, и завършват с „Лунес де Паскуа“, или Великден. В Испания Великден се отбелязва с многобройни процесии на религиозните ордени. Често участниците са с качулки, за да напомнят сцени от инквизицията. Огромни фигури на Исус и на светците се разнасят из градове и села. Някои каещи се християни дори влачат железни вериги.



Великденската езда в Германия



# МЕЖДУ ПАРИЖ И БРЮКСЕЛ ЗА 10 ЕВРО

*Бюджетни влакове направиха евтино пътуването между двете европейски столици*

Компанията Thalys е съвместно предприятие на френските (SNCF) и белгийските (SNCB) железници. 60 на сто от акциите в нея принадлежат на националния жп оператор на Франция, а останалите 40 на сто – на превозвача на Белгия. Влаковете-стрели на Thalys обслужват скоростните жп маршрути Париж – Брюксел, Брюксел – Амстердам, Брюксел – Дортмунд и други.

Бюджетните състави IZY са боядисани в зелено-виолетово

Европейският високоскоростен железопътен оператор Thalys предложи на своите пътници нова услуга – нискотарифни влакови превози между Париж и Брюксел. Бюджетните състави пътуват по маршрута под бранда IZY и са боядисани в зелено-виолетово. Цените на билетите за тях започват от... 10 евро.

Чрез въвеждането на евтините жп трансфери железопътната компания се стреми да отговори на конкуренцията на споделеното пътуване с автомобил, което набира все по-голяма популярност през последните години, особено сред младежите. „Услугата ни е насочена най-вече към младите хора и семейства, пътуващи в едната или в другата посока за развлечение, ваканция или ту-

ристическа обиколка“ – обяснява генералният директор на Thalys Аниес Ожие.

Първата композиция IZY тръгна на път на 3 април (неделя) от гара Брюксел – Юг. Оттогава зелено-виолетовите състави пътуват по два пъти на ден във всяка посока с изключение на петък и неделя. В тези два дни от седмицата те изпълняват по още един – трети курс.

Цените на билетите за low-cost съставите на Thalys са изключително атрактивни. Най-евтиният от тях струва само 10 евро. Този превозен документ обаче не гарантира седящо място. Ако пътникът иска хем да пътува почти за без пари, хем да седне може да си го осигури срещу 15 евро – толкова е стойността на

превозния документ, гарантиращ място на разгъваща се седалка в IZY. Билетите, които осигуряват разполагане на стандартно пътническо кресло започват от 19 евро в една посока и достигат до 59 - 69 евро. Колкото по-комфортно иска да пътува клиентът, толкова повече трябва да плати. От компанията предлагат за малчуганите детски билети по 10 евро.

С ниските тарифи от железопътния оператор се надяват да увеличат с 10 процента броя на пътниците си по маршрута Париж – Брюксел – Париж. За да се вмести в предвидените разходи, Thalys се постара да намали инфраструктурните си разходи. За целта влаковете Izy се движат не само по скоростните трасета между двете столици, но и по нискоскоростни железни пътища в определени участъци. Това води до увеличаване продължителността на пътуването средно с 53 минути в посока. Така евтиният трансфер отнема около 2 часа и 13 минути (при около 1 час и 22 минути с класическите



Новата нискотарифна услуга на Thalys е насочена най-вече към младите хора и семейства, пътуващи за развлечение

влакове-стрели TGV на Thalys).

Композициите IZY обаче, в никакъв случай не пътуват бавно. Средната им скорост е 312 км/ч, което за родните реалности звучи повече от фантастично. От компанията отбелязват, че техните бюджетни състави при всички случаи се движат по-бързо от автомобилния транспорт.

Другото неудобство, което свикналите с екстрите жители на Западна Европа трябва да преглътнат, е липсата на вагон-

ресторант. Европейският скоростен превозвач го е спестил в композицията, за да минимизира разходите по обслужването му и спести някои такси за ползване на жп мрежата. Но компромисът е доста поносим за тези има-няма 2 часа път. Пък и във вагоните на IZY предлагат автомати за snacks и напитки.

Така, че, ако искате да пътувате евтино по дестинацията – не го мислете!

Ивайло ПАШОВ



Новите бюджетни композиции са преоборудвани влакове-стрели TGV и имат много приятен интериор

## 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 внесена 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  
 Типулар:  
 „Поделение за почтена дейност“ - ХБДЖ ЕАД

IBAN: BG07BPI79241064295803  
 BIC: BPVIBGSGF  
 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 договорение  
 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 договорение

### При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договорение  
 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 договорение