

# ЖЕЛЕЗНИЧАР

СЕДМИЧНИК ЗА ЖП ТРАНСПОРТ, БИЗНЕС, СПЕДИЦИЯ И ЛОГИСТИКА



23 - 29 май 2019 г. Цена 60 ст. София, година XXVIII, брой 18

## 24 май стана двоен празник за Випуск 2019

*В навечерието на Деня на българската писменост абсолюентите получиха дипломите си*



Броени дни преди настъпването на най-българския празник - 24 май, настроението във ВТУ „Тодор Каблешков“ беше необичайно приповдигнато. Повече от 200 абсолюенти от Випуск 2019, успешно завършили образователно-квалификационна степен „магистър“, от различни специалности, бяха дошли да получат дипломите си. В слънчевото утро, заедно със свои близки и приятели, усмихнати и удовлетворени, те изслушваха поздравленията на официалните гости.

След традиционния тържествен молебен, който се извършва по такива поводи, ректорът на университета проф. д-р инж.-икон. Даниела Тодорова се обърна към дипломантите, заявявайки, че с възлание споделя заслужената им радост, предизвикана от важното събитие. „То ще ви приближи към бъдещите, по-високи професионални върхове на транспортни специалисти – обърна се емоционално тя към доскорошните си студенти. – Вие дойдохте от различни краища на страната, събрани от амбицията за образователен растеж, обединени от желанието да придобиете по-високо ниво в мечтаната професия. Постигането на целта бе съпроводено с труд и упорство. Помогна ви натрупаният опит в бакалавърските програми.“ Проф. Тодорова изрази надежда, че наученото изцяло е било полезно за младите хора, че е и импулс в личностното им развитие, необходимо днес, когато се изисква огромен капацитет от знания и умения. Денят на дипломирането, изтъкна тя, е водоразделен и очертава границите между постигнатото и предстоящото. Той е най-значимото събитие в студентския живот. В този контекст Даниела Тодорова пожела на младите специалисти непрекъснато да усвояват тънкостите на професията, да развиват творческото си мислене, да са постоянни в амбицията си, която позволява мечтите да бъдат осъществени.

Поздравления поднесоха и зам. министърът на транспорта, информационните технологии и съ-

общенията Ангел Попов, инж. Стоян Братоев – изпълнителен директор на „Метрополитен“ АД, Бисер Минчев – главен ревизор в НКЖИ, Иван Омайски, зам.-главен директор на ДП „Транспортно строителство и възстановяване“. Като бивш възпитаник на ВТУ, инж. Минчев обърна внимание, че в 97-годишната си история транспортният университет е тясно свързан с развитието на железницата ни. Той поздрави завършващите от името на генералния директор на компанията инж. Красимир Папукчийски. Припомни, че натрупаният опит е превърнал ВТУ в утвърдено, доказало се учебно заведение, свързано с подготовката на висококвалифицирани кадри, необходими за изграждането и управлението на възловите инфраструктури в транспорта – строителство, експлоатация и комуникации. По думите на инж. Минчев, намирането на кадри в качествен, а през последните години и в количествен аспект се е превърнало в

сериозен проблем за бизнеса у нас. НКЖИ също не прави изключение. „Но през това време усилията на мениджмънта й винаги бяха насочени, както към разширяване на възможностите за привличане на надеждни специалисти, така и към развитието на вече започналите работи. През последните 10 години компанията е най-големият работодател у нас. През 2018 г., работещите в нея са 11 000 души. Чрез структурите си предлагаме работа в 279 населени места“ – съобщи инж. Минчев.

Благодарствено слово от името на абсолюентите произнесе първенецът на випуска Цветослава Пенева от специалност „Технология и управление на транспорта“, завършила с пълно отличие. След това всички отличници по факултети и специалности получиха лично от проф. Тодорова дипломите си, заедно с почетни статуетки. По време на тържеството бяха връчени и наградите на ректора за активно участие на студенти и докторанти в учебната и научноизследователската дейност на ВТУ. Най-добрите доклади и разработки, представени на младежкия научен форум „Аз знам и мога 2019“ на 16 май т. г., бяха също отличени със статуетки, грамоти и парични награди.

Част от събитието стана и раздаването на отличията на ректора на изявили се преподаватели. Отделно наградата „Млад преподавател на ВТУ“ беше връчена на няколко от най-младите. Любопитното е, че независимо от точността на науките, по които четат лекции, те са успели да спечелят доверието и любовта на студентите си, така че при номинирането им са били подкрепени от тях, уточни при представянето зам.-ректорът проф. д-р инж.-мат. Петър Колев. Почетен знак на ВТУ и грамота за заслуги бяха връчени и на проф. д-р инж. Красимир Кръстанов, декан на факултет ТСТТ.

По стара академична традиция абсолюентите хвърлиха шапките си високо нагоре за сбогом с университетската скамейка и като символ за устрема на мечтите и надеждите си. После първенците и отличниците на випуска, заедно с проф. Даниела Тодорова, проф. д-р инж. Николай Георгиев и проф. Петър Колев, засадиха в двора на университета дърво, което ще расте и се развива едновременно с Випуск 2019.

Мая Димитрова



**Напредък****ЯПОНИЯ ТЕСТВА НОВ ВИСОКОСКОРОСТЕН ALFA-X**

Японската железопътна компания JR East започна ходови тестове на Alfa-X – прототип на последното поколение влак-стрела, разработен в Страната на изгряващото слънце. Той е проектиран да пътува със скорост до 400 км/ч. Предвижда се да замени част от по-старите японски високоскоростни състави (т.нар. Shinkansen).

Alfa-X е съвместна разработка на компаниите Kawasaki Heavy Industries и Hitachi. Характерна особеност на новия

експрес е удължената му носова част, благодарение на която се намалява аеродинамичното съпротивление и се смекчава звуковият удар при преминаване през тунели. Именно тази форма позволява на състава да развива толкова висока скорост. В хода на изпитанията, които ще продължат до 2021 г., ще участват прототипи с дължина на носа 22 и 16 м.

В допълнение към обичайната спирачна система съставът е оборудван още с въздушни спирачки, разполо-

жени на покрива на вагоните и с магнитни, конструирани в основата им. За да се овладее люлеенето, особено по време на земетресения, в композицията са внедрени високотехнологични амортизатори.

Очаква се серийните състави от новата генерация (с планирана абревиатура E956) да бъдат пуснати в търговска експлоатация през 2030 г. На тях е планирано да бъде поверено обслужването на скоростните маршрути по линиите Токио и Хокайдо. Идеята е експлоатационната им скорост да се ограничи до 360 км/ч. Дори и при това положение обаче те ще бъдат титулувани като най-бързите „обичайни“ влакове-стрели.

По-бързи от тях се очертава да станат японските магнитно-левитиращи влакове, които е планирано да започнат превози между Токио и Нагоя през 2027 г. Те ще пътуват със скорост до 505 км/ч по специалното трасе, което в момента се изгражда между двата града. ■

**Нововъведения****ИНТЕЛИГЕНТНО ОБОРУДВАНЕ ЗА ВАГОНИТЕ НА DB CARGO**

Товарният оператор на държавните железници на Германия, монтира интелигентно бордово оборудване на 24 000 от вагоните си. Те представляват над една трета от подвижния състав на компанията. В рамките на програмата Wagon Intelligence превозвачът планира да снабди всичките си товарни вагони с различни сензори и телематично устройство.

Начинанието е във връзка с изпълнението на контракт, сключен през септември 2018 г. Чрез него DB Cargo поръча на компанията Siemens Mobility, да снабди 30 000 собствени товарни вагони със системата STmobile. Тя включва различни датчици и бордово телематично устройство (захранвано от соларни батерии). Сензорите осигуряват мониторинг на физическите условия във вагоните (температура, влажност,

разпределение на натоварването) и изпращат данните в телематичната апаратура, която е оборудвана с GPS приемник и средства за свързка. Чрез тези системи карго операторът може директно и непрекъснато да определя местоположението на вагона, да информира клиентите си за него, да установява кражби, повреди и други инциденти.

Информация от датчиците

се предава в реално време в център за управление на DB Cargo. Това помага за повишаване ефективността на логистичните операции и за планирането на маршрутите.

По договор Siemens Mobility се ангажира да контролира работата на системите в продължение на 6 години. В контракта е заложена и опция за монтиране на същото оборудване на още 20 000 вагони. ■

**Придобивка****ОТКРИХА ПЪРВАТА ЛИНИЯ НА МЕТРОТО В КАТАР**

Тя свързва центъра на столицата на емирството Доха с предградията Ал Вакра. Там се намира стадиона, на който ще се играят четвърт финалните

срещи от Световното първенство по футбол през 2022 г.

По пуснатия в експлоатация първи участък от трасето са изградени 13 метростанции.

Дострояването на линията продължава и след това. По маршрута ѝ има общо 18 станции.

Метрополитенът на Доха засега работи от 8 часа сутринта до 23 вечер и то само в работните дни за емирството – от неделя до четвъртък. Петък и събота са почивни в Катар. Властите разчитат, че появата на подземната железница ще улесни превоза на футболните фенове и ще помогне за намаляване на задръстванията по претоварените пътища в столицата на арабската държава. ■

**Промишленост****Stadler откри нов жп завод в САЩ**

Компанията Stadler US — подразделение на швейцарския производител на подвижен състав Stadler в САЩ - откри ново предприятие в Солт Лейк сити (щата Юта). Там ще се произвеждат влакове за американския пазар. Съставите ще бъдат сглобявани с компоненти, доставяни от щатската промишленост, от Европа и произведени на място.

Част от тържествената церемония стана и една историческа реконструкция на гара Промънтри, където бяха пресъздадени събитията от май 1869 г. Тогава там е завършен последният жп участък, който

свързва линиите Union Pacific и Central Pacific и така се образува първият в САЩ транс-континентален железопътен коридор. В събитието участва електрически и дизелов влак, производство на Stadler US, производство за крайградските жп мрежи CalTrain на щата Калифорния и TEXRail на щата Тексас.

Строителството на завода в Солт Лейк сити започна през октомври 2017 г. и продължи 18 месеца. Новото предприятие се простира на територия с площ 250 000 кв. м. Разполага с няколко производствени цеха, които заемат около 21 400 кв. м. ■

**Иновации****Холандска система информира пътниците колко пълни са вагоните**

Холандските държавни железници (NS) изпитват нова информационна система, която предоставя на пътниците по гарите подробна информация за пристигащите влакове. Тя съдържа данни колко вагона имат композициите, колко са свободните места в тях и кои са спирките по маршрута.

Основната цел на тестовете е да се определи ефективността на новата технология и възможностите ѝ да помага за преодоляване на проблема с неравномерното запълване на вагоните. От NS отбелязват, че твърде често пътниците в някои от тях се налага да пътуват прави, докато в съседните има незаети седалки. В компанията смятат, че премахването на този дисбаланс ще допринесе да се избегне необосновано увеличаване на броя на вагоните в съставите.

Изпитанията на системата се провеждат на един от пероните на централната

гара в холандския град Утрехт. Там на всеки 10 минути пристигат двуетажни влакове, обслужващи трасето Амстердам - Айндховен. На информационните екрани на платформата, освен посочените данни, се показва още времето за отпътуване. А 10 секунди преди тръгването на композицията се изобразява обратното броене, предупреждаващо пасажерите за затварянето на вратите.

През април 2018 г. NS пуснаха и подобно смартфон приложение. То позволява на пътниците по направление Арнем — Хейменген — Хертогенбос да се информират за наличните места в един или друг вагон на влаковете, които пътуват по него. Определя и степента на запълването им, като използва данни от датчици, отчитащи теглото на вагоните и нивото на въглероден диоксид в тях. По този начин се прави оценка колко души пътуват в композицията. ■



# CRC: РЕКОРДНИ ПРИХОДИ И.. МНОГО ДЪЛГОВЕ

Държавните железници на Китай (CRC - China Railway Corporation) демонстрират рекорден ръст на приходите на фона на изключително високата си задлъжнялост. За да намалееят дълговете на жп монополиста, китайското правителство обмисля алтернативни форми за финансиране на инфраструктурните проекти с привличане на частни капитали. Поставят се и нови акценти в пазарните стратегии на браншовата промишленост.

Финансовият отчет на CRC за миналата година по традиция беше публикуван в края на април. От него става ясно, че чистата печалба на компанията през 2018 г. се е увеличила с 12,4 процента и е достигнала 2,05 млрд. юана (300 млн. долара). Там се посочва, че приходите на китайските държавни железници са скочили със 7,89 на сто – до 1,1 трлн. юана (149 млрд. долара). Постъпленията от товарните превози са се повишили с 11,5 процента (до 353 млрд. юана или около 53 млрд. долара), а от пътническите – с 11,6 процента (до 327 млрд. юана или 49 млрд. долара).

В същото време задлъжнялостта на жп монополиста на Поднебесната империя, обусловена от реализацията на множеството мега проекти за високоскоростни железни пътища, също продължава възходящата си тенденция. Тя е нараснала от 1,89 трлн. юана (281 млрд. долара) през 2010 г. до 5,28 трлн. юана (780 млрд. долара) през миналата година. В резултат на това коефициентът на задлъжнялост на CRC вече се приближава до 65 процента.

Трасетата за високоскоростни влакове не само из-

лизат скъпи за построяване, но и акумулират много разходи. Само няколко такива железопътни коридора в Китай функционират без загуби или дават печалби. Като цяло експлоатацията на високоскоростната мрежа е губеща. Това не позволява на китайските железници да погасяват вноските по кредитите за построяването им и дълговете към различните доставчици. Но в същото време бързото развитие на жп комуникациите, благодарение на значителните инвестиции на компанията CRC, дава осезаем социално-икономически ефект. Дългосрочните икономически и социални ползи от създаването на скоростните линии напълно покриват разходите за тяхното строителство.

Част от икономистите съветват Пекин да продължи да субсидира CRC, за да може компанията да предлага жп билети, които са в пъти по-евтини от тези за аналогичния релсов транспорт в Европа. Това ще допринесе за по-голямото запълване на пътническите композиции и за постигането на по-високи печалби. Други предупреждават, че скоростните железници могат да станат тежък финансов товар, който не носи очаквания положите-



Китайските железници акумулират все повече приходи, както от пътническите, така и от товарните превози  
Източник: resources.stuff.co.nz

лен стопански резултат.

В момента в Китай обмислят алтернативни форми за финансиране на повечето бъдещи инфраструктурни проекти в жп транспорта с привличане на частния капитал. Налице са и първите реални действия в тази посока. Властите на източната китайска провинция Джъдзян и консорциум, оглавяван от инвестиционната група Fosun неотдавна подписаха кредитно споразумение с четири от националните банки за финансиране на строителството на високоскоростната магистрала Ханджоу — Шаосин — Тайджоу. Тя е с планирана дължина 269 км, а стойността на проекта съставлява 44,9 млрд. юана (6,64 млрд. долара).

Консорциумът, в който влизат общо 8 компании, получава 51-процентния пакет от уставния капитал на съвместната компания, която се създава за реализацията на начинанието. Останалите акции принадлежат на държавните железници CRC, на инвестиционната група Zhejiang Communications Investment и местното правителство на провинция Джъдзян. Предвижда се строителните работи да продължат 4 години. Впоследствие консорциумът ще получи правото на концесия на построената линия за срок от 30 години.

През последните 10 години Китай се превърна в най-големия и един от най-активно развиващите се железопътни пазари в света, благодарение на мащабните инвестиции в отрасъла. В резултат на това днес страната разполага с най-дългата железопътна мрежа за влакове-стрели в света (29 000 км в края на м. г.), като близо една трета от трасетата са проектирани за скорости от 350 км/ч. Само през 2018 г. в нея са въведени в експлоатация 4 683 км нови скоростни релсови пътища, а дължината на всички жп коридори достигна 131 000 км. Инвестициите в инфраструктурата пък са 802,8 млрд. юана (117 млрд. долара). Правителството на Китай



Повечето от китайските скоростни линии засега остават губещи  
Източник: carbonbrief.org

продължава с мащабните инвестиции в сектора и през тази година. Планирано е да бъдат изградени и 3 200 км нови високоскоростни линии – преимуществено в западните и централните региони. Общата дължина на жп мрежата на CRC се очаква да се увеличи с още 6 800 км, от които 3 200 скоростни. За 12 месеца китайските железници предвиждат да превозят 3,54 млрд. пътници и 3,37 млрд. тона товари. Планирано е и увеличаване на високоскоростният жп флот на страната до 850 единици.

Същевременно пазарът за железопътна техника и технологии в Поднебесната империя губи динамика. Това твърдят експертите на германската консултантската компания SCI Verkehr, ангажирана с мониторинг и изследвания в областта на релсовия транспорт. Оттам посочват, че текущият обем на китайската пазарна ниша за подвижен състав и технологични жп решения се оценява а 34 млрд. евро. И прогнозира, че тя ще продължи да се увеличава ежегодно с 0,6 процента до 2022 г., след което темповете на ръст ще се забавят. Тези загуби обаче ще се компенсират от динамичното развитие на пазара за следпродажбено техническо обслужване, чийто среден годишен растеж е от порядъка на 7,1 на сто.

Първоначално китайската жп промишленост се ориентира предимно към внос на влакове и технологии. Ала по-късно делът на локализация на жп производството започна стрем-

главо да нараства, в унисон с развитието на собствено жп ноу-хау. Този пазар достигна пикови обеми през 2010 г. и 2015 г. — почти 120 млрд. евро. Бум, обусловен от плановете на китайското правителство за стимулиране на икономиката на страната. След 2015 г. се наблюдава ефект на насищане и инвестициите в развитието на жп отрасъла малко се ограничават. Междувременно от 2018 до 2020 г. са планирани мащабни инвестиции в нов подвижен състав. Предвижда се придобиване на 900 влакострели, 4 000 локомотива и 210 000 товарни вагона.

В перспектива свиването на обемите на новите покупки ще създаде риск от застой на мощностите на производствените отрасли предприятия. Очаква се засегнати да бъдат трите най-големи държавни корпорации: CRRC (производител на подвижен състав), CRCC (водещ строител на жп инфраструктурата) и CREC (лидер в инженеринговите решения за бранша). Ситуацията може да бъде подобрена чрез увеличаване на експорта на международните пазари и засилване на развитието на вътрешния на следпродажбени услуги. През последните години китайските жп предприятия са сключили редица контракти в почти всички региони по света. Въпреки това все още не успяват да се преборят за лидерски позиции в Европа, Северна Америка и страните от ОНД.

Ивайло ПАШОВ



Мащабното разширяване на жп мрежата на Китай продължава със заевиден размах  
Източник: ft.com



Пекин планира мащабни инвестиции в нов подвижен състав до 2020 г.  
Източник: railwaypro.com

# ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ по ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ “НИКОЛА ЙОНКОВ ВАПЦАРОВ”

град ГОРНА ОРЯХОВИЦА



## О Б Я В Я В А

### ПРИЕМ ЗА УЧЕБНАТА 2019 - 2020 ГОДИНА ПО СЛЕДНИТЕ СПЕЦИАЛНОСТИ:

**НОВА**

#### РЪКОВОДИТЕЛ ДВИЖЕНИЕ

ПРОФЕСИЯ

#### ОРГАНИЗАТОР ПО ЕКСПЛОАТАЦИЯ В ЖП ИНФРАСТРУКТУРА

Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността

Придобиване на правоспособност:

- Ръководител движение
- Постови стрелочник
- Прелезопазач
- Управление на МПС категория В



#### ОСИГУРИТЕЛНИ И КОМУНИКАЦИОННИ СИСТЕМИ В ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

ПРОФЕСИЯ

#### ТЕХНИК ПО АВТОМАТИЗАЦИЯ

Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността

Придобиване на правоспособност:

- Механик осигурителни инсталации
- Механик комуникационни системи
- Управление на МПС категория - В



#### ЛОКОМОТИВИ И ВАГОНИ

ПРОФЕСИЯ

#### ТЕХНИК ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.

Дуална форма (обучение чрез работа).

Придобиване на правоспособност:

- Помощник локомотивен машинист
- Ревизор вагони
- Заварчик на ъглови шевове



#### ЕЛЕКТРООБЗАВЕЖДАНЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ТЕХНИКА

ПРОФЕСИЯ

#### ЕЛЕКТРОТЕХНИК

Придобиване на III степен на професионална квалификация по специалността.

Дуална форма (обучение чрез работа).

Придобиване на правоспособност:

- Механик контактни мрежи
- Машинист на подвижни работни площадки



Всички специалности са включени в Списък със защитените от държавата специалности от професии и специалности от професии, по които е налице очакван недостиг от специалисти на пазара на труда с Постановление на министерския съвет.

На всички ученици приети за обучение по защитена професия и в дуална форма (обучение чрез работа) се осигуряват допълнителни месечни стипендии.

Гимназията разполага със съвременна материално-техническа база, включваща кабинети по:

- общообразователна, общо професионална и специална подготовка
- компютърни кабинети
- учебен корпус със специализирани работилници

Общежитие - за учениците от другите населени места, предлагащо стаи за момичета и момчета, намиращо се в района на училището с всички необходими условия.

Общежитието е с обновена материална база и разполага със зала за фитнес и тенис на маса, компютърна зала с Интернет връзка, кабелна телевизия.

	ПОДАВАНЕ НА ДОКУМЕНТИ	ОБЯВЯВАНЕ НА СПИСЪЦИТЕ С ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ	ЗАПИСВАНЕ НА ПРИЕТИТЕ УЧЕНИЦИ
I ЕТАП	03.07 - 05.07.2019	до 11.07.2019	12.07 - 16.07.2019
II ЕТАП	12.07 - 16.07.2019	до 18.07.2019	19.07 - 22.07.2019
III ЕТАП	24.07 - 25.07.2019	до 29.07.2019	30.07 - 31.07.2019

#### ЗА ИНФОРМАЦИЯ:

гр. Горна Оряховица, ул. "Антон Страшимиров" №44 тел: (0618)26-856, 26-528

[www.pgjpt-go.org](http://www.pgjpt-go.org) e-mail: [pgjpt\\_go@abv.bg](mailto:pgjpt_go@abv.bg)



# ТРАНСПОРТНАТА НИ СИСТЕМА ИЗЖИВЯВА ПОЛОЖИТЕЛНА ТРАНСФОРМАЦИЯ

Заяви министър Росен Желязков пред млади научни работници и студенти в НТС по транспорта



Тя е част от принципно подобряващата се индустрия, уточни министърът на „Младежки форум – 2019“, чиято тема тази година беше „Ролята на младите специалисти за повишаване на качеството на транспортните услуги, осигуряване на безопасността на движението и превозите и опазването на околната среда“. По думите на Росен Желязков, за да се постигне всичко това е много важно въвеждането на автономни транспортни системи. Но за да се опази околната среда, да се получат по-добри стойности при превоза на товари се предполага, че ще трябва да се обърнем към изконните и традиционни ценности на железопътния транспорт.

„Транспортната политика в контекста на българското членство в ЕС е гръбнакът на бъдещите проактивни действия, които нашата страна ще извърши с помощта на европейските ни партньори, както и на европейските средства, за да се впишем в контекста на най-доброто място за живеене в света, именно Европейският съюз – коментира министърът на форума. – Няма как да премълча, че ролята на младите хора в трите компонента – транспортна политика безопасност на движение и околна среда – са основните параметри, които ще определят развитието на сектора, а също не и на цялата икономика, която през следващите десетилетия ще се крепи на транспорта в европейски и световен мащаб. Това е и ролята, и мястото, което българското правителство е отредило на значението на транспортния сектор, като елемент от европейската транспортна система.“ Министър Желязков се спря и на спецификите на националните политики при развитието на отделните видове транспорт. Много важно, според него е отношението, което държавата, правителството, но не само настоящото, а и следващите ще имат към кадрите, към специалистите – към тези, които не единствено в момента са изкушени, но и в бъдеще ще се мотивират да се занимават с транспорт. „Затова е важно да поставяме ясни цели в контекста на европейското ни членство. Ролята на политиците не е да бъдат обучители, а мотиватори. Необходимо е да показват на младите, които утре ще бъдат ръководители, експерти, оператори къде трябва да стигнем и защо отиваме там“ – заяви още министър Желязков. Той информира, че в момента върви процес

на планиране на следващия програмен период на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“. Средствата отново ще бъдат насочени предимно към развитието на железопътната, на пътната инфраструктура и столичното депо – все дейности, които имат пряко отношение към безопасността и опазването на околната среда. И призова присъстващите активно да участват в процесите – не само да се съгласяват с политиките, а да са с критично отношение в тяхното определяне, в прилагането и в провеждането им.

Всъщност ХХ Младежки форум, който се проведе на 9 май – Денят на Европа, отбелязва и кръгъл юбилей. На този факт обърна внимание в приветствието си председателят на НТС по транспорта инж. Ясен Ишев. Той подчерта, че „бъдещето на България и на транспортния сектор е в ръцете на младите хора, на младите научни работници. Затова на нашия форум присъстват представители на ВУЗ-ове, гимназиите по жп транспорт, както и колеги ветерани от транспортния сектор, които с удоволствие биха предали своя опит и професионализъм на младите си колеги“.

Проф. Иван Миленов, преподавател във ВТУ „Тодор Каблешков“, който беше и модератор на първото пленарно заседание обърна внимание, че на форума присъстват амбициозни млади учени и изследователи от различни организации и образователни институти, които ще имат възможност да представят своите творчески постижения и да обменят професионален опит. Сподели увереността си, че предстоящите пленарни заседания, дискусии и срещи ще са от голяма полза за участниците в конференцията и всеки ще почерпи от нея нещо ново и полезно за научната област, в която работи. Ще разшири познанията си, ще стане частица от общия ентузиазъм и стремеж за още по-успешно национално и международно утвърждаване на качествата на българската инженерна наука.

Венелин Найденов, директор на „Човешки ресурси“ в „БДЖ – Товарни превози“ ЕООД, преди да представи презентацията си, покани присъстващите в залата студенти и ученици да дойдат на работа в българската железница, една организация със 130-годишна традиция. Той обясни, че в цялата страна представители и на двете дружества в холдинга организират срещи, за да

разясняват на младите хора предимствата на железничарската професия. Според него, вече се наблюдава една положителна тенденция, благодарение на сътрудничеството с ВТУ и Техническият университет в София, които проявяват голямо разбиране при срещите със студентите. Венелин Найденов не премълча и трудностите, но те по думите му са навсякъде. Съобщи, че след Полша и Румъния, страната ни е с най-либерализиран пазар в Европа при превоза на товари. Мрежата ѝ от локомотивни и ремонтни депа е разположена стратегически. Дружеството оперира с електронна система за обработка на документите и електронна система за следене на влаковете в реално време. Ще създава вагонен пул със съседните железници, за да се предоставят по-конкурентни условия и да се подобри качеството, чрез намаляване на транзитното време и оптимизиране на процедурите по приемането и предаването им на граничните гари. Вече е подписан договор за взаимодействие с турските железници и предстои същият контракт да се сключи с Румъния и с Гърция. За да отговори на европейските екологични изисквания, дружеството търси варианти да преоборудва товарните си вагони в по-безшумни. Дори ще кандидатства през следващия програмен период

ръководството насочиме нашия усилия към изграждането на една интерактивна форма, чрез която да си възвърнем контактите и сътрудничеството със специализираните учебни заведения. Направихме го, защото нашата цел е да насърчим професионалното обучение, според нуждите на бизнеса“ – каза Стоянова. Според нея много е важна устойчивостта на системата. И затова счита, че сега трябва да се привлече вниманието на младите кадри, за да бъдат насочени към това, което наистина обичат да правят. В жп транспорта работят поколения железничари, отбелязва Десислава Стоянова. Затова счита, че основата, на която е стъпила днешната железница е създадена от хората, които са изградили професията. Не на последно място една от причините за създаването на дуалния проект е да се промени негативната нагласа в обществото и в младите към професионалното образование, както и да се подчертаят предимствата му. „Какво по-хубаво от това да имаш собствени доходи на 17 години, да съчетаваш още от ранна възраст ученето с усвояването на професионални знания и умения и паралелно да се развиваш като специалист – коментира Стоянова. – Дуалната форма на обучение е сравнително нова за България, но и много подходяща за развиването на та-



пред звено „Инвестиции в транспорт“ към Главна дирекция „Мобилност и транспорт“ на ЕК, където се обмисляли възможности за финансиране на такава дейност, съобщи Найденов. И добави, че младите специалисти много скоро ще могат да се възползват от бонусна система, аналогична на утвърдената в дружеството за пътнически превози. В този контекст Десислава Стоянова, директор на „Човешки ресурси“ в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД коментира последния проект, за дуалната форма на обучение, върху който работят с колегите си от Товарни превози. От около година и половина той се експериментира съвместно с професионалните гимназии по жп транспорт. „Заедно с екипи на БДЖ и

кива качества. Преди година и половина, когато с професионалната, но неспециализирана гимназия по жп транспорт в Мездра, стартирахме проекта, който се казва „Заедно напред“. Съображението ни да започнем оттам беше, че градът заедно с Горна Оряховица най-много са запазили железничарския дух. Нашите усилия са насочени към тесни контакти с професионалните гимназии, за да ги подкрепяме в обучението.“

Тази година проектът е обхванал още две професионални гимназии по жп транспорт – в София и в Горна Оряховица и засега предизвиква подчертан интерес, като очакването е, че той ще продължава да се увеличава.

Мая Димитрова

Двадесетото юбилейно издание на „Младежки форум“ тази година беше организирано от НТС по транспорта със съдействието на Министерството на транспорта информационните технологии и съобщенията, Федерацията на Научно-техническите съюзи в България,

„Холдинг БДЖ“ ЕАД, НКЖИ, „Клуб УРГО“ – национален координатор на европейската мрежа по мобилност, РВД, „Метрополитен“ ЕАД, авиокомпания „България ер“, ВТУ „Т. Каблешков“, ТУ - София, РУ „Ангел Кънчев“, УАСГ, УНСС, професионални гимназии по транспорта

## ОБРАТНА ВРЪЗКА



Здравейте!  
Обикновено ви пиша за лошите условия, при които пътуваме по линията Кюстендил – София. Но този път искам да поднеса благодарност и изрече възхищението си от вашите служители, с които пътувах на 6 май т. г. във влак 60214. Отново началник-влак на композицията беше един ваш служител, който съм виждал много пъти. На табелката с името, закачена на ревера му пишеше Румен Янков – симпатичен млад мъж, много вежлив, изпълняващ служебните си задължения отлично и най-важното, винаги с усмивка. В обслужващата бригада по нашата линия има и един, може би нов кондуктор. Мисля, че се казва Мартин Петров. Това е изключително интелигентно младо момче, на което униформата седи

прекрасно, все едно цял живот я е носил. Той посрещаше всички пътници любезно, а усмивката не слизаше от лицето му. Помогаше им, когато слезаха и се качваха във влака. Пътувах още няколко пъти, но по отделно, с този кондуктор и началник-влак. Ако работят заедно те биха били много добър екип, за пример. И двамата лъчезарни, усмихнати, като че ли със слънчевото си настроение искаха да разведрят лошото време навън.

Желанието ми е моето писмо да достигне до преките им ръководители. Бих им писал лично, но нямам контакти с тях. Доколкото разбрах имената им са Христо Мурашкиев, ръководител на Пътнически център Дупница и Александър Александров, директор на ППП София.

С уважение: Милен Петков



## ОПАСНИ ЛИ СА ПЧЕЛИТЕ И ОСИТЕ?



За по-голямата част от хората, ужилването от пчели и оси е напълно безопасно и като изключим болката, ограниченото зачервяване, отока, а също не на последно място уплахата от ужилването, не се случва нищо тревожно. Разбира се, масираните ужилвания могат да бъдат опасни, но те са изключение. При друга немалка част от хората ужилването от споменатите насекоми е свързано с по-усложнено протичане, което в много случаи налага търсенето на лекарска помощ. При трета част ужилването може да бъде смъртоносно ...

Защо хората реагират по различен начин на пчелната отрова? Отговорът на този въпрос се крие в механизмите на инсект-алергията (алергия към ухапване от насекоми).

За тези, които не са имали контакт със споменатите

насекоми, не може да се знае дали са алергични или не. При първия контакт между организма на алергичния човек и отровата, се извършва само т. нар. сенсбилизация - образуване на антитела без особени клинични изяви. Антителата се запазват дълго време в кръвта и едва при следващ контакт реакцията е значително по-бурна и бърза.

За нашите географски ширини са характерни алергични реакции към ужилване от пчели, оси и стършели, като най-голям процент се пада на пчелите. В отровата им се съдържат много и различни токсични субстанции, които са способни да предизвикат алергична реакция. В зависимост от силата на алергичния отговор, симптомите могат да бъдат леки и тежки. При леките форми единствена проява са

по-изразените местни реакции – уртикариални обриви, зачервяване, сърбеж, отоци около очите, устните, шията, ушите, слабините. При по-тежките случаи проявите се генерализират по цялото тяло, появяват се задух, трудно гълтане, променен глас, стягане в гърдите, хрипове. Една част от тези тежки случаи се дължат на ужилване в областта на езика, гърлото или външната повърхност на шията. При такава локализация поради бързия и значителен оток, много бързо се притиска трахеята и се затруднява дишането, а може да настъпи и рязко понижаване на артериалното налягане.

Най-сериозната и животозастрашаваща реакция към ухапване от жилещи насекоми е анафилактичният шок. Дължи се на Ig E - антителата. При среща с алергени предизвикват мощно отделяне на субстанции и последващ колапс. Лечението на инсект-алергията е комплексно и зависи много от тежестта на симптоматиката. При наличието само на местни реакции трябва се прилагат антихистаминови препарати. При обширни отоци - на първо място се използват кортикостероиди. При наличие на задух - спрей за инхалиране. При развитие на анафилактичен шок, бързото и адекватно оказване на медицинска помощ е от решаващо значение за съдбата на ужиления. ■

## СЪВЕТИ ПРИ УХАПВАНЕ ОТ ПЧЕЛИ И ОСИ

1. В случай, че жилото е останало в кожата, то трябва да се извади с помощта на пинсета.

2. Ужиленото място се тампонира с оцетена вода или върху него се поставя резен от лук или чесън.

3. Поставя се студен компрес върху мястото.

4. Ако сте алергични, задължително се приемат противоа-

лергични таблетки и се търси медицинска помощ.

5. Ако ужилването е в гърлото или в устата незабавно трябва да се потърси лекарска помощ, тъй като отокът може да затрудни дишането.

6. Ако след ужилването се появи обрив, гадене, повръщане или трудности в дишането – веднага трябва да се потърси медицинска помощ. ■



## Шоколадов чийзкейк с малини



**Необходими продукти:**  
250 г обикновени бисквити, ситно натрошени  
650 г свежо сирене (Крема, Филадельфия или Маскарпоне)  
3 яйца  
1 ванилия  
1/3 ч.ч. конфитюр от малини  
1/4 ч.ч. бита сметана  
2 с.л. разтопено масло  
1 1/4 ч.ч. захар  
1 ч.ч. заквасена сметана  
шоколадови стърготини малини за гарниране

### Начин на приготвяне:

Смесете бисквитите и маслото и ги разбъркайте добре до получаване на хомогенна смес. От получената смес направете блат, на дъното на малка тавичка.

Смесете 400 г от свежото сирене със захарта и ги разбийте с миксер. Добавете яйцата едно по едно, като

непрестанно разбърквате с миксера. Смесете заквасената сметана и ванилията. Изсипете сместа върху блата.

Разбийте останалото сирене с разтопен шоколад до получаване на еднородна смес. Добавете конфитюра и разбъркайте добре. Посипете шоколадовата смес върху бялата смес в тавичката, без да разбърквате, като загладите с помощта на лъжица.

Печете сладкиша 1 час и 20 мин. в предварително загрята до 150 градуса фурна.

Изстудете десерта и внимателно отделете краищата му от стените на съда.

На слаб огън разтопете шоколадови стърготини заедно с битата сметана. Намажете чийзкейка с получената смес. Изстудете.

Гарнирайте по желание със сметана, пресни малини и листа от мента.

## МАЛИНИТЕ

Малината е диво или културно храстовидно растение (*Rubus* spp., Rosaceae). Малиновите храсти достигат до два метра височина, техните корени са плитко разположени и от тях израстват множество прави стебла. Тези плодове растат в умерените климатични зони по света. В Европа, Северна Америка и Азия се срещат различни видове местни малини. Най-разпространени в Европа са *Rubus idaeus*, или известни още като европейски червени малини.

Историята на малината на Стария континент започва, когато кръстоносците я донесат със себе си на връщане от светите земи. Смята се, че първоизточникът на малините е планината Ида в днешна Турция. Макар че през 18 в.

малините вече са познати в Европа, тяхното широко култивиране започва едва един век по-късно, т.е. през 19 в.

Днес съществуват около 200 вида малини. Плодовете могат да бъдат червени, жълти, оранжеви, лилави или дори черни.

Малките вкусни червени плодчета са изключително богати на витамин С – една чаша малини осигурява 40% от дневната препоръчвана доза на витамина. Също така в тях се съдържа фолиева киселина – същото количество малини осигурява около 10% от необходимата дневна доза. Освен това малините доставят на организма и голямо количество фибри. Повишеното съдържание на фибри спомага за чревната перисталтика,

като подобрява усвояването на хранителните вещества. Те внасят и богат коктейл от антиоксиданти, с които могат да допълнят здравословните ползи на плодвата салата или на любимото кисело мляко. Антиоксидантните свойства на малините са 50% по-високи от тези на ягодите, 3 пъти от тези на кивито и 10 пъти от тези на доматиите.

Освен това малините съдържат микроелементите мед, цинк, манган, селен, желязо, а също и макроелементите калий, магнезий, фосфор и калций. Високият процент на калия регулира водния баланс в организма, а калцият, магнезият и фосфорът са необходими за изграждането на костите и зъбите и за регулиране на нервната система и мускулите.

Малините имат способността да понижат холестерола в кръвта и да намалят усвояването на въглехидрати в кръвоносната система, което е особено важно при диабетите. Чайот от сухи плодове е прекрасно средство против простудни болести, а тресните плодове, както и малиновия сок се препоръчват в случай на чести повръщания при бременност.

Малините се употребяват както пресни, така и за приготвянето на различни сладка, сиропи, желета и конфитюри. ■





## НАЙ-СТРАННИТЕ НЕЩА, КОИТО РАЗВЕЖДАТ ХОРАТА



Обикновено се смята, че разводът е следствие от някакви нерешими екзистенциални проблеми между двама души, но всъщност понякога се дължи на съвсем прозаични фактори.

### Социалната мрежа

Факт е, че голяма част от живота ни преминава в социалните мрежи. В тях съществуват определени неписани закони и правила, които потребителите следват. Добрите приятели „лайкват“ снимки, коментират статуси, изразяват публична съпричастност и любов. Половинките също са задължени да го правят и да внимават какво и къде коментират. Например една жена от Индия решава да се разведе, след като мъжът ѝ не променя статуса си във фейсбук от „необвързан“ в „женен“.

### Мръсни съдове

Най-вероятно често се карате с половинката си кой да измие съдовете. Можете ли да си представите, че една мръсна чаша може да стане повод за развод? Не, ама да. Една американка се развежда със съпруга си, защото постоянно оставял неизмитите съдове в мивката, което според нея било знак на неуважение към нея.

### Пренебрегване на съобщения

Ако пишете съобщение на любимия и той не ви отговори, дали ще се обидите? Сигурно – ако това е навик. Дали ще се разведете с него? Едва ли.

Една жена от Тайван обаче подала молба за развод, след като мъжът ѝ неколкото пъти не ѝ отговорил на съобщенията, след като ги е прочел. Дори ги представила като доказателство в съда.

### Лоши обноски на масата

Една жена от Кувейт подала молба за развод съвсем скоро след сватбата си, защото мъжът ѝ ядял граха с хляб, а не с вилка. Тя останала шокирана от лошите му маниери на масата и просто не могла да се примири с това.

### Пране

Един английски футболен запаляно се развел с жена си заради пране. Човекът колекционирал автографи върху тениската си, а любимата му (вече бивша) взела, че я изпраля, в резултат на което всички подписи се изтрили. Мъжът

не могъл да преглътне този удар под кръста и незабавно поискал развод, а като причина посочил, че не може да живее с човек, който не зачита принципите му.

### Грим

Един мъж се развел с жена си само няколко дни след сватбата, защото я видял за първи път без грим. 34-годишният индиец казал, че изобщо не е толкова хубава, колкото си е мислел. Дори я обвинил в измама, защото използвала толкова много козметика, включително изкуствени мигли. По този начин му била завъртяла главата с външен вид, който всъщност не е неин.

### Политически убеждения

След 22-годишен брак една жена от Калифорния решила да се разведе със съпруга си, след като се скарали за това, че гласувал за Доналд Тръмп. Заявила, че се почувствала абсолютно предадена от човека до себе си и че не можела да се примири с бездната, която зейнала помежду им.

### Чистене

През 2009 г. една германка се развела с мъжа си след 15-годишен брак. Причината – дошло ѝ до гуша постоянното му чистене. Мислила си, че е свикнала с тази негова особеност, но когато съборил цяла стена в къщата, защото била мръсна, разбрала, че не издържа повече.

### Любовни писма

В Италия един дядо на 99 години решил да сложи точка на 77-годишния си брак! Причината била, че намерил писма, които жена му била писала на свой таен любовник през 1940 г. Съпругата му направила всичко по силите си, за да спаси брака им, но той останал непреклонен.

### Прякор в телефона

През 2009 г. една жена от Саудитска Арабия се развела със съпруга си след 17-годишен брак, когато разбрала какъв е прякорът, с който я нарича. Веднъж преглеждала контактите му в телефона и когато попаднала на своя номер, открила името „Гуантанамо“, затвор за военни в Съединените щати. Жената толкова се обидила, че незабавно подала молба за развод, въпреки че съпругът ѝ се опитал да я убеди, че това е просто невинна шега. ■

## ТЕСТ:

## УМЕЕТЕ ЛИ ДА ВЗЕМАТЕ БЪРЗИ РЕШЕНИЯ В ТРУДНИ СИТУАЦИИ?

Някои хора дълго време мислят как да се избавят от един или друг проблем, докато други решават в крачка какво да правят.

Това не означава непременно, че при първия тип хора всичко се нарежда отлично, а при вторите – не особено добре. В повечето случаи решение, което дълго е обмисляно, е по-мъдро и по-правилно от това, което е взето спонтанно.

Но как се справяме в моменти, когато, ако не вземем бързо решение, може да загубим повече, отколкото ако сме действали на мига?

Чрез този тест ще определите дали повече сте склонни към незабавно действие или към размишления над създаното положение.

**Оценете себе си, като отговорите на 20-те твърдения с ДА или НЕ. Всеки отговор ДА ви носи по 1 точка, а с НЕ – 0 т.**

1. Харесва ли ви да бъдете претрупани с работа?
2. Дразнят ли ви задръстванията и бавното движение по улиците?
3. Често ли бързате от едно място за друго или от едно мероприятие за друго?
4. Неприятно ли ви е да стоите, без да правите нищо?
5. Предпочитате ли да участвате в каквото и да било, отколкото да сте само наблюдател?
6. Използвате ли стълбището, когато бързате, защото асансьорът се бави?
7. Уважават ли ви околните за това, че работите бързо?

8. Ставате ли рано дори и в почивните дни?

9. С ентузиазъм ли възприемате новите идеи?

10. Имате ли организаторски способности?

11. Предпочитате ли действието пред планирането?

12. Почти не отделяте време за мечти?

13. Замисляли ли сте се откъде и как се е появил човешкият род?

14. Обичате ли да решавате кръстословици?

15. Често ли посещавате музеи и изложби?

16. Изнервяте ли се да водите разговори с непознати?

17. Имате ли навик да се изкачвате по стълбите през стъпало?

18. Смятате ли, че успявате да свършите повече работа от другите?

19. Предпочитате ли да спортувате през почивните дни, вместо да се излежавате?

20. Става ли ви скучно, ако не правите нищо?

### Резултати:

**От 0 до 5 точки:** Без съмнение сте от хората, склонни към задълбочени размисли преди вземането на каквото и да е решение. Дори и в случаите, когато всичко е пределно ясно, намирате повод отново да анализирате ситуацията. И при рутинните задачи мисълта ви работи активно. Всъщност, вие мислите не само за практичните неща, но имате и фантазия. Вашият въображаем свят е много по-красив, отколкото реалният, и именно в него си позволявате поривите на душата да вземат превес

над рационалното. Точно затова, когато сте сами, не ви е скучно, макар че много хора ви смятат за затворени.

**От 6 до 11 точки:** В зависимост от ситуацията сте готови и за аналитичен размисъл, но и за бързо действие, поради което много рядко вършите необмислени неща. Подобно разумно съчетание ви осигурява практически бързо и безболезнено приспособяване към всякакви обстоятелства. Хора като вас обикновено се грижат за служителите и колегите си със същото старание и загриженост, както за семейството си. Вие сте и от онзи тип хора, които най-успешно се справят със стреса на работното място. С поведението си създавате атмосфера на сигурност и предсказуемост сред екипа, с който работите.

**От 12 до 20 точки:** Вие пренебрегвате размисленията, с оправданието, че това е излишно губене на време. Активните действия, според вас са най-ефективното решение. Така възникват ситуации, в които нещата не се подреждат както сте очаквали. Вината за това е предимно в необмислените ви действия и ако продължавате да се стремите да вършите няколко неща едновременно, не сте застраховани от грешки и в бъдеще. Разбира се, дейните натурни са способни на много неща и ако се научат да вземат решения след като анализират своите предимства и недостатъци, цена няма да имат. Така и в личния си живот ще си спестят много разочарования. А това не е никак малко. ■





# НОВ ЖИВОТ ЗА „ORIENT EXPRESS”

Френските железници възстановиха прочутия луксозен влак и обмислят какво да е бъдещето му

Оригиналният Orient Express, който от 1883 г. до 1977 г. е пътешествал със заможни туристи между Париж и Истанбул, ще получи нов живот. Дават му го френските държавни железници (SNCF), които са наследили останалото от някогашния бляскав парен експрес. На 15 май, на парижката гара „Изток” (Gare de l'Est), те представиха 7 реставрирани вагона Pullman, които са били част от състава.

Елитарният влак, прославен в романа на Агата Кристи и в заснетия по мотивите му едноименен филм „Убийство в Orient Express” (на американския режисьор Сидни Лумет), много рядко е бил достъпен за широката публика. Извън пътешествията, луксозните му вагони, произведени през 20-те години на XX век и оформени в стил арт – деко, рядко са напускали депото край френската столица. За последно SNCF дават възможност за свободен достъп до композицията във френската столица през 2014 г. И привличат интереса на 250 000 души...

Това провокира управата на компанията да създаде специален филиал и неговите специалисти започват мащабна реставрация на историческия подвижен състав. Досега за тяхното обновяване са похарчени 14 млн. евро. От държавния превозвач на Франция вярват, че скоро влакът, превърнал се в символ на разкоша и жп воаяжите за „крале”, отново ще може да се отправи на път след 40-годишна пауза. Амбицията е той пак да започне да пътува по различни дестинации в Европа.

SNCF купи търговската марка Orient Express още през 1977 г., когато „Международната компания за спални вагони” (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) прекрати експлоатацията на състава. До тогава, той е осъществявал периодични пътувания от Париж до Истанбул, първо през Виена, а по-късно – през Венеция. Едва през 2011 г. обаче френските държавни железници се замислиха над възстановяването му и започнаха да издирват и изкупуват оцелели вагони.



Обновенният Orient Express на парижката гара „Изток” на 15 май т.г.  
Източник: boursedirect.fr

Историкът Артур Мететал, който отговаря за историческото наследство в SNCF, след дълги проучвания открива всички емблематични вагони, изоставени край полския град Малашевице, близо до границата с Беларус. Той установява, че съставът някога е бил купен от швейцарския бизнесмен Алберт Глат, който мечтае да възобнови легендарната композиция и дори да я пусне по трасето на Транссибирската жп магистрала. Ала не му се удава и се разделя с нея...

Французите проявяват интерес към забравения влак в началото на 2016 г. По това време той вече 8 години стои изоставен там, на резервна жп линия, но всичките му 13 вагона са в добро състояние. Негов собственик вече е германец. Той се съгласява да предаде на SNCF своето съкровище срещу няколко милиона евро. По-късно френските железници изкупуват от същия човек още 3 ретро вагона.

Сега SNCF разполага с пълноценен Orient Express, включващ 9 спални вагона, 4 салон - вагона, два багажни и един вагон-баня. От тях на 15 май в Париж бяха показани вагон-ресторантите и салонните вагони във вида, който са имали по време на снимките на филма „Убийство в Orient Express” през 1974 г.

В действителност салонни вагони никога не е имало в прочутия състав, пътувал между Париж и Истанбул. Историкът Мететал уточнява, че те са включвани в композицията само при пътувания по кратките маршрути (като Париж – Лазурния бряг). Но заради кинолентата именно те

стават емблемата на прочутия влак по цял свят.

Френските железници още не са решили окончателно какво да правят с реставрираното богатство. Двоумят се дали пак да извършват жп пътешествия или да го превърнат в музей. Съобщават, че решението ще се вземе през лятото. До тогава ще бъде проведена диагностика и оценка на техническото състояние на вагоните, за да се разбере при какви условия могат активно да се експлоатират и дали отговарят на съвременните изисквания за безопасност в Европа.

Железопътни воаяжи на борда на аналогични луксозни вагони Pullman от години се осъществяват на Стария

континент с няколко други луксозни ретро състави. Водещ сред тях е двойникът на оригиналния Orient Express – Venice Simplon Orient Express, който от години пътува между Париж, Лондон, Кале, Венеция и Верона. Той принадлежи на частния туроператор Belmond и е композиран от сходни, реставрирани ретро вагони. Минималната цена на пътуване с него е 2 500 евро. Жп воаяжът от Париж до Венеция в отделно шикозно купе пък излиза 6 000 евро... Неотдавна компанията беше придобита от френския гигант LVMH – един от световните лидери в производството на широка гама луксозни стоки. Но дейността й продължава.

Ивайло ПАШОВ



Реставрацията на луксозните вагони на Orient Express отнема 4 години  
Източник: 2stuff.co.nz



Възможност да разгледат реставрираните ретро вагони имаха само железопътните фенове, които се бяха записали предварително  
Източник: img-4.linternaute.com



Вагон-ресторантът и салонните вагони са възстановени във вида, който са имали през 1974 г. при снимките на филма „Убийство в Orient Express”  
Източник: ouest-france.fr



Дали луксозният влакът отново ще пътешества или ще стане музей ще бъде решено през това лято  
Източник: telegraph.co.uk

## 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