

Пазарни войни ГЕРМАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ С ПРЕФЕРЕНЦИИ ЗА ПЪТНИЦИТЕ

на стр. 2



Емиграция С „ВЛАКА НА СМЪРТТА“ КЪМ НОВИЯ ЖИВОТ!

на стр. 3



НАЙ-ГОЛЯМАТА ИНВЕСТИЦИЯ В ЖП СТРОИТЕЛСТВОТО У НАС

Модернизацията на направление Елин Пелин – Костенец ще надхвърли 1 млрд. лв.



Офертите за най-големия досега у нас строителен железопътен търг, финансиран с европейски пари, бяха отворени на 6 август в НК „Железопътна инфраструктура“. В модернизацията на жп линията Елин Пелин – Костенец за различните обособени позиции участват 19 консорциума и фирми. Подчертания международен интерес към открития конкурс беше повод зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев да заяви, че процедурата се провежда по възможно най-прозрачния начин и при голяма конкуренция. Той не скри увереността си, до няколко месеца, да бъде избран изпълнител, а чрез по-оперативни действия и съкращаване на предвидените срокове закъснението да бъде преодоляно. „Инвестицията е много голяма – над 1 млрд. лв., защото предстои промяна на сегашното трасе, което в едната си част пресича тежък планински терен“

– обясни зам.-министърът. Той уточни, че заложеният срок е 72 месеца, но очаква строителят да оптимизира действията си и ускори пускането в експлоатация на отсечката. Защото дългите обжалвания, продължили 10 месеца са поставили европейското финансиране на проекта под риск.

Зам.-министър Занчев коментира и все по-често наблюдаваната тенденциозност във възраженията. Те са без сериозен правен интерес, но по-тревожното е, че заплашват стратегически за страната проекти, които са предпоставка за загуба на европейско финансиране. Затова и транспортното министерство заедно с НКЖИ многократно са давали предложения за конкретни изменения в Закона за обществените поръчки, с които да се спрат подобни действия от страна на недобросъвестни фирми. Оптимистичното е, че част от направените предложения вече са залежали в по-

следните изменения на закона, допълни Велик Занчев. Според новия ЗОП, компаниите са задължени да доказват правен интерес и добросъвестност при обжалване на конкретен проект, а мярката „временно спиране“ се налага чак след образуване на производство от Комисията за защита на конкуренцията. По думите на зам.-транспортният министър, досега фирми с капитал от нула лева са имали възможност да обжалват търгове за милиони, а законът е задължавал процедурата да се стопира в момента, в който постъпи жалба в КЗК. Показателно колко комплицирано е било положението на възложителите, до преди приемането на законодателните промени е фактът, че само проектът Елин Пелин – Костенец през последните шест месеца е обжалван 13 пъти.

Според инж. Красимир Папукчийски, генерален директор на НКЖИ,

На стр. 5

130 ГОДИНИ ПЪТУВАМЕ ЗАЕДНО

БДЖ ОБАВЯВА ФОТОКОНКУРС НА ТАЗИ ТЕМА

Националният железопътен превозвач посвещава фотографския конкурс на 130-ата годишнина от създаването на Българските държавни железници. В него ще могат да участват всички любители на железопътния транспорт в България. Участниците в състезанието могат да илюстрират със свои авторски произведения приятни впечатления и емоции от пътуването си с влак или да запечатат кадър от природен пейзаж с преминаващ влак.

От изпратените фотографии ще бъдат отличени 13 снимки, които ще бъдат публикувани в илюстративен календар на БДЖ, посветен на 130-ата годишнина на железопътния превозвач.

Желаещите да участват в конкурса могат да изпратят своите фотографии на официалния електронен адрес на „Холдинг БДЖ“ ЕАД (bdz@bdz.bg), като посочат три имена, телефонен номер за обратна връзка, както и дата и място на заснемане на изпратените изображения.

Крайният срок за изпращане на снимките е 30 септември 2018 г.

Избраните 13 фотографии ще бъдат публикувани на официалната интернет страница на „Холдинг БДЖ“ (www.bdz.bg).

Участниците в конкурса трябва да се съобразят със следните условия:

- В състезанието се приемат до две фотографии, които са направени на територията на България;
- За участие в конкурса ще бъдат приемани снимки с висока резолюция (с ширина поне 1600 пиксела), като препоръчителен е хоризонтален jpeg формат;
- Снимките трябва да се асоциират с пътуване с влак на БДЖ;
- Необходимо изискване към участниците е да притежават всички права върху представените фотографии, като гарантират, че те са техен оригинален труд, който не нарушава нечие авторско право;
- Участникът в конкурса е необходимо да е получил разрешение от разпознаваемите лица, в случай, че на неговите снимки присъстват заснети хора;
- На снимките не трябва да бъде демонстрирано поведение, застрашаващо живота и здравето на фотографа или участниците в кадъра;
- С участието си в конкурса всеки участник предоставя правото на ползване на авторските му фотографии на националния железопътен превозвач.



Проекти

ЗАВЪРШИХА ПЪРВАТА СКОРОСТНА ЛИНИЯ ВЪВ ВЪТРЕШНА МОНГОЛИЯ



В Северен Китай завърши строителството на 126-километровият железопътен участък Уланчаб — Джандзякоу. Той е последният от бъдещата високоскоростна жп магистрала Уланчаб — Хох Хот, която ще е с дължина 287 км. Планирано е тя да бъде пусната в експлоатация през 2019 г. и да свърже главните градове на провинция Хъбей (Уланчаб и Джандзякоу) с Хух-Хото - ад-

министративният център на китайския автономен район Вътрешна Монголия.

Това ще е първата високоскоростна линия във Вътрешна Монголия. Нейното строителство започна през 2014 г. Тя е проектирана за влакови скорости до 250 км/ч. След като последният ѝ участък бе завършен по нея предстоят серия от железопътни тестове. Те ще продължат до след-

ващата година и едва тогава маршрутът официално ще бъде открит за редовни превози.

На основата на този високоскоростен жп коридор китайските железници предвиждат да осигурят директна връзка между Хох Хот и Пекин. За тази цел през 2019 г. предстои да приключи строителството на трасе с дължина 174 км между китайската столица и Джандзякоу. Когато то стане факт, времето за пътуване между Пекин и Хох Хот ще се съкрати от настоящите 9 само до 3 часа. Това ще позволи да се свърже железопътната мрежа на Северен Китай с високоскоростната жп система на останалата част от страната през Пекин.

Желанието на китайските власти да има скоростна комуникация до Джандзякоу е с конкретна причина. Градът е определен да стане място за провеждане на зимните Олимпийски игри през 2022 г.

Пазарни войни

ГЕРМАНСКИТЕ ЖЕЛЕЗНИЦИ С ПРЕФЕРЕНЦИИ ЗА ПЪТНИЦИТЕ

От началото на август федералните железници на Германия (DB) улесниха своите клиенти с две нововъведения. Всички пасажери на компанията вече могат да се придвижват „от врата до врата“ с един билет, ако дължината на маршрута им надхвърля 100 км. Дава им се възможност да използват не само железопътния транспорт, но и метрото, градските железници, трамваите и автобусите в пределите на градовете, в които са началната и крайната гари от маршрута им.

Това стана възможно след като в жп билетите беше включен и т. нар. City-Ticket билет, разработен съвместно от DB и Съюза за обществен транспорт на Германия (VDV). Порано този превозен документ беше достъпен само за притежателите на BahnCard —карта за бонуси на клиентите на германските държавни железници. Новата услуга обхваща 126 града във Федералната република и няколко международни дестинации.

Едновременно с това нововъведение DB започват да прилагат и новата преференциална тарифа Super Sparpreis. Тя е



предназначена за пасажерите, които използват скоростните и регионални експреси ICE и IC / EC, но не пътуват по целия маршрут, а само по част от него. На същите се дава възможност да резервират билети на цени по 19,90 евро във вагоните втора класа и по 29,90 евро в първа класа. Притежателите на картите за бонуси BahnCard получават допълнително намаление от 25 процента от тези цени.

По тарифата Super Sparpreis могат да се придоб-

бават само ограничен брой билети за конкретно влаково пътуване. Към тези превозни документи обаче не могат да се включват и City-Ticket.

Нововъведенията са ход на DB срещу засилващата се конкуренция в сегмента на пътническите превози. През пролетта на т.г. по дългите жп маршрути от националната мрежа започна да оперира частния оператор Flix Train, който бързо привлече много пътници с билетите си с цени, започващи от 9,99 евро.



Перспективи

Северна Америка ще произвежда 60 000 товарни вагона годишно



Доставката на товарни вагони за северноамериканските жп оператори до 2022 г. ще достигне до 60 000 единици годишно. Това прогнозира щатската консултантска компания Economic Planning Associates (EPA). Същественият ръст спрямо сегашните производствени възможности се очаква да се постигне чрез увеличаване на универсалните закрити вагони, на хоперите (саморазтоварните бункерни вагони), полувагоните, цистерните, платформите за превоз на контейнери и автомобилните полуприцепни вагони.

От EPA отбелязват, че предвиждат интересът към изброените типове жп единици да нарасне на фона на продължаващия през последните няколко години спад в търсенето на подвижен състав за превоз на въглища. От консултантската компания предполагат, че до края на т.г. на жп компаниите в Северна Америка ще бъдат доставени до 50 000 товарни вагона. Оттам за следващата прогнозиран минимален ръст (50 500 броя), но очакванията за годишните поръчки на вагони през 2020 г. и 2022 г. са далеч по-смели: съответно за 52 500 и 59 500 – 60 000 единици. Те се базират на индикациите за икономическия подъем, за съживяването на въгледобивната индустрия и на повишеното търсене на гореизброените типове подвижен състав.

През 2018 г. се наблюдава повишен интерес към жп цистерните. През първото шестмесечие поръчките са скочили двойно (от 12 392 до 24 154 единици) спрямо идентичния период на 2016 г. Във връзка с нарастващото търсене се увеличават и очакванията в средносрочен и дългосрочен план. През т.г. вагоностроителната промишлеността на Северна Америка ще бъде способна да произведе общо 9000 цистерни, а през 2019 г. – вече около 12 000. В периода 2020 - 2022 г. обаче потреб-

ността от жп цистерни ще се увеличава още и предприятията от сектора ще трябва да предават годишно между 13 500 и 16 000 броя от тях.

През настоящата година на Североамериканския континент се наблюдава по-голямо търсене и на хопери с висока товароподемност. През първото тримесечие железниците са имали нужда от 2200 единици, а през второто потребността е нараснала до 5021 броя. До края на декември вероятно ще бъдат заявени общо над 8000 единици. Според оценките на EPA обаче пикът в производството им е временен и ще намалява: през 2019 г. до 7000, през 2020 г. - до 6000, а през 2021 г. и 2022 г. - до 5000.

През второто тримесечие на годината специалистите отчитат и рязък скок в търсенето на хопери със средна товароподемност. Вагоностроителните компании са получили поръчки за 3 210 вагона от типа, предназначени за превоз на зърно. Операторът Canadian Pacific пък обяви, че възнамерява да замени около 5 900 хопера-зърновози с нови, които имат по-голяма вместимост.

Расте производството и на закрити хопери с малък товарен капацитет. За полугодieto са предадени 7 962 единици, а към края на юни поръчките са за 11 912 броя. От EPA прогнозируют, че до изтичането на годината на северноамериканските железници ще бъдат доставени между 9 000 и 11 000 броя от този подвижен състав.

Въпреки тенденцията, от началото на 2018 г., към съкращаване на обемите на товарите, през второто тримесечие се наблюдава значително увеличаване на търсенето на вагони - от 10 348 броя през първите три месеца до 23 788 през следващите. Портфейлът на поръчките през същия период е скочил до 65 161 единици и засега малко превишава текущите производствени нива на вагоностроителите.

С „Влака на смъртта” КЪМ НОВИЯ ЖИВОТ!

Пътуването върху покривите на товарните вагони е опасно за живота. Ала хиляди мигранти от Централна Америка рискуват всичко, за да се озоват в Съединените американски щати, където вярват, че ги очаква по-добър живот.

Седейки на железопътните релси Луиза Марина и нейната 11-годишна дъщеря Ейнджи търпеливо очакват La Bestia („Звярът” в превод от испански). Те са извършили тридневен път от Хондурас, за да се доберат до обгърнатото от джунглата мексиканско градче Паленке. Последните два дни им се е наложило дори да спят директно на улицата.

„Чух толкова ужасни истории за този влак, че се страхувам да се кача в него. Моля се на Бога да ни пази и позволи да достигнем до нашата крайна цел живи и здрави” - разказва Луиза Марина, докато седи сред тълпата мигранти, които също чакат La Bestia или „Влакът на смъртта”. Така нелегалните бежанци наричат товарните жп състави, преминаващи през Мексико по маршрута Гватемала - САЩ. Ежегодно около 500 000 мигранти от Централна Америка, с риск за живота си, се качват върху покривите на тези композиции и се устремяват към

щатската граница, бленувайки за по-добро бъдеще.

Пътуването върху вагоните на La Bestia за много жители на централноамериканския регион е най-бързия и евтин начин да пресекат Мексико и попаднат в Страната на неограничените възможности. Но прибягвайки до този воаяж на отчаянието, те всъщност рискуват изключително много. По време на преселението си често са нападени, изнасилвани и дори убивани от членове на местни криминални банди, които не се погнусяват да отнемат от икономическите бежанци техните скромни ценности и изключително трудно спестени пари.

Вече е преполовило четвъртото утро от мигранския рейд на Луиза Марина, когато неочаквано пристига дълго мечтания влак. Разбудената от скърцането на металните му колела хондураската взема раницата си и заедно с дъщеря си се устремяват към него. „Слава на Бога, на нас няма да ни се



Годишно около 500 000 мигранти от Централна Латинска Америка предприемат пътуване към САЩ, качени върху покривите на товарните влакове

наложи да седим върху покрива” - с облекчение си отдъхва младата жена, докато помага на своята рожба да се качи на тясната площадка между два от вагоните.

Падането от покрива на движещия се влак е друга опасност, дебнеща пътниците на „Влака на смъртта”. Отгоре на вагоните на практика няма за какво да се хванеш и пътуването може да завърши със сериозни травми, ампутация на крайник или даже със смърт. Луиза Марина и дъщеря ѝ стоят на една от тесните платформи между два товарни вагона, притиснати от десетки други мигранти и с тревога очакват отпътуването на влака. „Чувала съм, че ако бъдеш заловен в САЩ властите вземат и оставят децата, а родителите им ги депортират обратно. Не бих преживяла да бъда разделена от моята дъщеря. Ако ни хванат и искат да ни разделят, ще напуснем Щатите заедно” - споделя жената.

След като слънцето се изкачва високо в небето въздухът се сгорещява, но влажността не намалява. Грохотът на вагонните връзки, удрящи се една в друга е оглушителен. Нелегалните пътници се борят с умората. Някои от тях се изкачват върху покривите на вагоните, където лягат и се опитват да поспят. „Наричаме тези влакове „Звярът”, защото да пътуваш с тях е изключително рисковано. Сходно е с това да се опитваш да обзидваш див би” - коментира Хорхе Круз, един от пътниците, седнали отгоре на покрива.

Хорхе също е родом от Хондурас. Видимо не е на повече от 20 години, но вече е успял да поживее известно време в американския щат Мериленд. Преди месец обаче е заловен от имиграционните и депортиран. Сега младият мъж се опитва отново да се върне в страната. „Живеех тихо и незабележимо, но от имиграционната служба все пак се добраха до мен и отказаха да ми дадат убежище. Длъжен съм да се боря докрай за по-добър живот” - убедено добавя той, докато умело избягва клоните на дърветата край жп линията, които опират и дерат покривите на вагоните.

La Bestia неочаквано спира и няколко младежи решават да



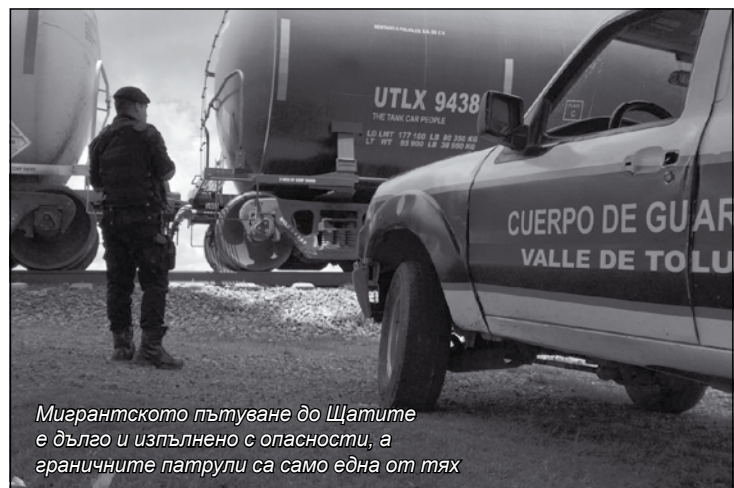
Понякога доброволци от правозащитни организации помагат на бежанците с храни



Всеки вагон е „кораб към спасението”...



Понякога вагоните дерайлират и нелегалните пътници стават жертви на инцидентите



Мигрантското пътуване до Щатите е дълго и изпълнено с опасности, а граничните патрули са само една от тях



Мигрантите от Централна Америка рискуват живота си, за да попаднат в САЩ, в името на по-добрия живот

слязат от влака, за да наберат плодове манго от околната гора. Налага им се, защото малкото храна, която са носили със себе си бързо е свършила или им е била отнета. „Във влака не можеш да купиш нищо за ядене... Не че имаме и пари за това... Единствената ни надежда са плодотелите, които можем да откъснем от близките дървета” - обяснява Ейнджъл, тръгнал за Съединените щати със своята млада жена и четиригодишен син.

Няколко по-малки момчета, стоящи край железопътния насип на линията, също се възползват от внезапното спиране на композицията и бързо се изкачват върху покривите на вагоните. Едното е с ампутиран крак, в ръка държи патерица. „Наложи се да ми отрежат крака през миналата година след като скочих лошо от влака. Стана, докато се опитвах да избягам от мексиканския миграционен патрул, който ни забеляза” - разказва то.

11-годишната Ейнджи Марина, седи на коленете на своята майка и похапва манго. Двете нямат никакви пари, за да купят храна „Пътувахме три дни, за

да се качим на този влак. Понякога успяхме да намерим нещо за хапване, друг път - не. Срам ме е да го призная, но на двете ни се наложи дори да пием вода от една тоалетна...” - разкрива преживелиците си Луиза Марина.

Пътуването с „Влака на смъртта” продължава вече повече от 10 часа и не е ясно кога точно ще достигне до следващата гара, където има престой. Мигрантите знаят само къде е спирката в градчето Чонталпа. От него до най-близкия граничен пункт със САЩ остават още около 1500 километра.

„Всички майки мислят за своите деца. Ние не искаме с тях да се случи нещо лошо, затова и ги вземаме със себе си. Не можем да допуснем да останат да страдат у дома” - казва в края на разговора Луиза Марина. Но какъв ще е финалът на нейното пътуване - щастлив или нещастен - тепърва ще стане ясно. Има още много път, много опасности, много лишения и още куп неизвестни до границата, а и след нея...

Ивайло ПАШОВ

По материали на Deutsche Welle (www.dw.com)

Много малко са празниците, за чието наименование като обобщаващи синоними могат да се ползват думите „професионализъм“ и „отговорност“. Но за Деня на железничаря като че ли няма по-подходящи от тях. Те най-добре пасват като етикет, който трудно може да бъде сменен. Доказали са го годините, през които той се чества.

Датата на празника на българската железница не е случайно избран. Тясно е свързан с нейната история и хората, които са я съграждали. Припомняме, че у нас той се отбелязва от средата на миналия век и няма как да бъде разграничен от факта, че в началото на месец август през 1888 г. железопътната линия Цариброд - София - Белово е открита за международни превози. Същевременно държавата откупува линията Русе - Варна и започва експлоатацията ѝ. Така се учредяват Българските държавни железници.

130-годишната историята на нашия железопътен транспорт е изпълнена с постижения, предизвикателства, трудни моменти, но тя най-вече е богата с хора, които винаги са му били предани и са отдавали най-доброто от себе си на професията. Борили са се за развитието, утвърждаването, просперитета му. Железничарската гилдия е особена обществена формация. Трудно може да бъде сравнена с друга, защото тези, които ѝ принадлежат притежават сантиментална привързаност към нея, към труда и към работното си място. Но преди всичко те се отличават със себеотрицание, безрезервна отдаденост, безгранично чувство за принадлежност към професионалната общност.

Днешните български държавни железници помнят с признателност всички знайни и незнайни железопътни работници, които със своя принос са им дали тласък да вървят напред. Съвременните примери за отлично изпълнение на служебния дълг и достойно отстояване на престижа на железничарската професия не са малко. Едни от най-ярките, с които българското общество се среща скоро бяха през април, когато горяха вагоните на влака София – Бургас. Едва ли скоро ще се забравят имената на кондукторката Фатме Хюсеин, на началника на влака Константин Иванов, на двамата локомотивни машинисти, които го управляваха в онзи злополучен ден – Георги Бахчеванов и Иван Ръчков. Ако не беше самообладанието, бързината, съобразителността им, с които евакуираха пътниците инцидентът можеше да повтори голямата трагедия преди години във влака София - Кардам. По-късно обаче Костадин Иванов скромно ще заяви: „Каквото можахме направихме. Дано сме помогнали“. А Фатме Хюсеин само ще добави – добре че бяха пътниците, разбраха ни и ни съдействаха. Но ще премълчи факта, че спасявайки живота на не един човек, поради обгзяването близо седмица престоява в болница и дълго време още няма да я напусне горчиво-блудкавият вкус на задушавания дим.

От началото на 2018 г. до настоящия празник, за проявен висок професионализъм, бдителност и навременни действия са наградени редица локомотивни машинисти, работници по ремонта в локомотивните депа, служители на превозни бригади в пътнически влакове и служители по експлоатация на товарните превози. А по повод Деня на железничаря мениджърските екипи на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД връчиха плакети и парични награди на 21 служители, които работят в поделенията на дружеството в София, Горна Оряховица и Пловдив.

НАГРАДЕНИТЕ В „БДЖ – ПЪТНИЧЕСКИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД В ДЕНЯ НА ЖЕЛЕЗНИЧАРЯ



Виктор Ширгановски



Красимир Николов

I. Поделение за пътнически превози София

1. Николай Здравков Тодоров – техник, механик и ревизор вагони във ВРУ София;
2. Красимир Димитров Николов – ръководител движение и ръководител смяна в ПЦ София;
3. Славчо Коцов Тонковски – организатор превозен наряд в ПЦ София;
4. Виктор Михайлов Ширгановски – локомотивен машинист в Локомотивно депо - София;
5. Ангел Светославов Ангелов – локомотивен машинист в Локомотивно депо - София
6. Пламен Любомиров Ковачев – работник по ремонта - ПЖПС, шлосер във Вагонно депо - Надежда
7. Ваня Георгиева Васева - служител – издаване на пътнически билети, отговорник в ПЦ Дупница.

II. Поделение за пътнически превози Горна Оряховица

1. Малин Александров Ценов - локомотивен машинист в Локомотивно депо - Горна Оряховица, Експлоатация Горна Оряховица;
2. Минко Пенков Петков - локомотивен машинист в Локомотивно депо Горна Оряховица, Експлоатация Варна;
3. Стефан Иванов Стефанов - организатор, производство и ремонт - ПЖПС, майстор в цех „Ремонт на дизелови локомотиви“ при Локомотивно депо Горна Оряховица;
4. Стефан Пенчев Хаджиев - електромонтьор, подвижен железопътен състав във ВРУ Горна Оряховица при Вагонно депо Горна Оряховица;
5. Мартин Димитров Стоянов – началник на влак, пътническо движение в Превозна служба Русе при ПЦ Русе;
6. Емилия Янкова Василева – служител - издаване пътнически билети, информатор към Пътнически център - Русе;
7. Румен Стоянов Петков – техник – механик и ревизор вагони, ръководител смяна към ВРУ - Русе, Вагонно депо - Горна Оряховица.

III. Поделение за пътнически превози Пловдив

1. Тодорка Маринова Маринова - ръководител движение и ръководител смяна в ПЦ Пловдив;
2. Генка Христова Димитрова - началник на влак в пътническо движение в ПЦ Бургас;
3. Цонка Георгиева Недялкова – служител - издаване пътнически билети и информатор в гара Сливен, ПЦ Стара Загора;
4. Георги Геров Шивачев – техник – механик и ревизор вагони, ръководител смяна във ВРУ Пловдив;
5. Алексей Сергеев Алексиев - локомотивен машинист в Локомотивно депо - Пловдив;
6. Методи Кирилов Черешаров – работник по ремонта - ПЖПС във Вагонно депо - Пловдив;
7. Ганчо Тенев Бортоласов – чистач - ПЖПС във Вагонно депо - Пловдив.



Румен Петков



Ваня Васева



Минко Петков



НАЙ-ГОЛЯМАТА ИНВЕСТИЦИЯ В ЖП СТРОИТЕЛСТВОТО У НАС



Така в бъдеще ще изглежда визията на новата гара в Елин Пелин.

От стр. 1

за да се навакса изгубеното време, законните шест месеца за избор на изпълнител ще бъдат намален на четири, което предполага, че ако е необходимо комисията ще работи непрекъснато, дори в събота и неделя. Стана ясно, че най-ниската цена няма да е единственият критерий при класирането. Важно условие е оценката, която ще получи технологията, предложена от строителите, включително и прекъсванията на движението или т.н. „прозорци“, необходими за да се извършват различните дейности. „Поръчката така е направена, че НКЖИ като представител на държавата да получи най-доброто съотношение между цена и качество“ – допълни зам.-министър Велик Занчев.

Модернизацията не трябва да влияе върху редовната експлоатация на линията тъй като движението по нея е интензивно, обясни инж. Папукчийски. За сега проблеми с процедурите за отчуждаването на земята по протежение на трасето не е имало, с изключение на няколко частни имоти в землището на Елин Пелин, които скоро ще приключат.

По дългата 51 километра линия проектната скорост е 160 км за конвенционалните композиции. По нея ще се изграждат над 20 км тунели и 23 моста и виадукти с обща дължина 3 км. Ще се модернизират 5 гари, където освен внедряването на нова компютърна-релейна централизация приемните здания изцяло ще се реновират. По това трасе ще се изгради и най-дългият тунел в България. Той ще оптимизира преминаването на Вакарелските възвишения. Всъщност проектантите са предвидили в непосредствена близост да бъдат разположени две съоръжения - първото с дължина 970 метра, а второто

- 6680 метра. Тези тунели са еднопътни с по две тръби за всяка от посоките.

След Вакарел новото трасе се включва в съществуващото и следва настоящата полоса на ж.п. линията като се оптимизират кривите за 160 км в час. Съществуващата гара Веринско по проект ще стане със статут на спирка. Но ще бъде модернизирана с нови перони, паркинги и навеси. Гара Ихтиман също подлежи на реконструкция, но запазва индустриалните пътни връзки. Спирките Стамболово и Неманово остават. Костенец пък ще получи изцяло нова гара с четири коловоза и приемна сграда. За връзката със старата ж.п. гара на курортния град ще се направи пътна комуникация, дълга 3.5 км. На гарата в Белово предстои основна реконструкция. По цялото протежение, между Елин Пелин и Костенец се премахват всички пресичания на едно ниво между железопътния транспорт и автомобилното движение.

Основната цел на проекта и да се подобри чувствително железопътната услуга и се привлече по-висок трафик. В крайна сметка се очаква значително намаляване на оперативните разходи на превозвачите и по-конкурентни цени. Към положителните резултати възложителят - НКЖИ сочи и намаляването на броя на пътните инциденти и произшествия, поради липсата на пресичания, както и възможността оптимално да се използва най-екологичният сухопътен транспорт. Значително ще се съкрати и времето за пътуване между столицата и Пловдив, което няма да е повече от 1 час и 15 минути. Затова за малка и не твърде богата страна, каквато е България, скоростта от 160 км/ч е много добра, твърди инж. Красимир Папукчийски, който посочва като пример държава като Австрия, където влаковете

се движат с около 130 км/ч. Така че високоскоростната линия за 200 – 250 км/ч, от другата страна на границата ни с Турция, която по информация на местните медии започва да се строи през есента, не бива да ни смущава. По думите на инж. Папукчийски разстоянията в югоизточната ни съседка са неизмерими в сравнение с нашите и една толкова скъпа инвестиция е оправдана, докато в България тя не би била икономически изгодна.

Прави впечатление, че по-голяма част от отворените оферти са на фирми, обединени в големи консорциуми. Между тях само четири са със солово участие. Това са италианската „Асталди“, полската „Тракция ПРКИ“ С.А. и гръцките „Актор“ и „Терна“. За да приключи в срок до 2023 г. строителството е разделено на три обособени позиции: Елин Пелин – Вакарел, Вакарел – Ихтиман и Ихтиман – Костенец. Любопитното е, че за най-трудната между тях, 20-километровата Елин Пелин – Вакарел, подадените оферти са най-много и все на чужди фирми. Шест са кандидатите за най-леката за изпълнение отсечка Вакарел – Ихтиман (с прогнозна стойност 116 млн. лв). Между тях има и български строителни фирми. Най-малък е интересът към 11-километровото направление Ихтиман – Костенец, където офертите са само четири.

За пръв път български жп строителен търг предизвиква интереса на китайски строители, както и на португалски. Повече от останалите имена – испански, италиански, турски, полски, австрийски, гръцки са добре известни у нас. Впечатление обаче прави, че нито една българска фирма не е подала самостоятелна оферта, а само в тандем в големи консорциуми или обединения.

Мая Димитрова

УЧАСТНИЦИТЕ В ТЪРГА

1. ОП 1 АСТАЛДИ АД 2. ОП 3 Консорциум „ЩРАБАГ ДЖИ ПИ РЕЙЛ 2017“ ДЗЗД

1. „СТРАБАГ АГ - клон България“ КЧТ
2. „СТРАБАГ Сп.з.о.о. - клон България“ КЧТ
3. „ЩРАБАГ РЕЙЛ ГмбХ - клон България“ КЧТ
4. „ДЖИ ПИ ГРУП“ АД

3. ОП 1 ДЗЗД „ДЖЕН-ДУЙ ЖП ЕЛИН ПЕЛИН“

1. „ДЖЕНГИЗ ИНШААТ САНАЙИ ВЕТИДЖАРЕТАНОНИМ ШИРКЕТИ“ АД
2. „ДУЙГУ МЮХЕНДИСЛИК ИНШААТ ТУРИЗМ ДЪШТИДЖАРЕД ВЕ САНАЙИ ЛИМИТЕД ШИРКЕТИ“ ООД
3. „ИНТЕГРА КОНСТРУКШЪН“ КЗ ЛЛП

6. ОП 3 „Интоса ЕПК“ ДЗЗД

1. „ЕНЕРГОИНВЕСТИНЖЕНЕРИНГ“ ЕООД
2. „Тодини Конструкции Джанерали С.П.А.“ АД
3. „ИНТЕГРА КОНСТРУКШЪН“ КЗ ЛЛП

7. ОП 1 ДЗЗД „ЖП ЕЛИН ПЕЛИН-КОСТЕНЕЦ“

1. „САН ХОСЕ КОНСТРУКТОРА“ АД
2. Е.П.О.С - Емпреза Португеаза Де Обрас Субтеранас С.А.
3. „ГЛАВБОЛГАРСТРОЙ“ АД

8. ОП 1 Обединение „Митилинеос – Озкар – Ксантакис“

1. Митилинеос Холдинг С.А.
2. Озкар Иншаат Сан. Тидж. А. Ш.
3. Ксантакис С.А.

9. ОП 2 ДЗЗД „Железници АМ Лот 2“

1. „Автомобилистари - Черно море“ АД
2. „ТРАДЕКО ИНФРАЕ-

СТРУКТУРА“ СА ДЕ СВ 3. „ИНОВАЦИОНЕС ТЕКНИКАС ЕН СИМЕНТАСИОНЕС“ СА ДЕ СВ

10. ОП 2 КОНСОЦИУМ „САЛЧЕФ - ГИГАСТРОЙ“

1. „САЛЧЕФ“ АД
2. „САЛЧЕФ КОНСТРУКЦИОНИ ЕДИЛИ Е ФЕРОВИ-АРИЕ“ АД
3. „ГИГАСТРОЙ“ ООД

11. ОП 2 „Сдружение Елин Пелин – Костенец 2018“ ДЗЗД

1. „ПСТ Груп“ ЕАД
2. „СЕТ Къмпани“ АД

12. ОП 3 Обединение „КОМ-СА – ГЕОСТРОЙ“

1. „COMSA“ S.A.U
2. „Геострой“ АД

13. ОП 2 „ЕВРО ПЪТ“ ДЗЗД

1. „ВДХ“ АД
2. „ИНЖСТРОЙИНЖЕНЕРИНГ“ ЕООД
3. „БИТУМИНА ГмбХ - БЪЛГАРИЯ“ ЕООД

14. ОП 1 АКТОР А.С.Д.

15. ОП 1 Обединение АрЕсЕсЕс Джойнт Венчър (RSSS Joint Venture)

1. РИДЗАНИ ДЕ ЕКЕР СПА
2. СЕЛИ ОВЪРСИЙС АД
3. САЛЧЕФ АД
4. САЛЧЕФ КОНСТРУКЦИОНИ ЕДИЛИ Е ФЕРОВИ-АРИЕ АД

16. ОП 2 ТРАКЦИЯ ПРКИИ С.А.

17. ОП 1 КОНСОЦИУМ „ЗСТ“

1. „Чайна Комюникейшън Кънстракшън Къмпани“ ЛТД
2. „Трейс Груп Холд“ АД

18. ОП 3 КОНСОЦИУМ „БУЛРЕЙЛ 2018“

1. „Чайна Комюникейшън Кънстракшън Къмпани“ ЛТД
2. „ТРЕЙС - СОФИЯ“ ЕАД

19. ОП 2 Обединение „ИСАФ С.А. - КОЛАС РАЙ С.А.С - КАЛИСТРАТОВ ГРУП - ПОЗИЦИЯ 2“

1. ИСАФ С.А.
2. КОЛАС РАЙ С.А.С
3. КАЛИСТРАТОВ ГРУП ООД

УСПЕНИЕ НА ПРЕСВЕТА БОГОРОДИЦА ЛЯТОТО И ЖИЛЕЩИТЕ НАСЕКОМИ



Всяка година на 15-и август християнската църква чества празника Успение (заспиване) на Пресвета Богородица. Това е един от 12-те велики християнски празници, чествани и от православни, и от католици. Според Светото писание това е денят, в който Божията майка на 64-годишна възраст напуска земния живот и отива при сина си. Нейната смърт била тъй лека и блажена, че приличала на заспиване. Оттук и думата „успление“ - заспиване.

Три дни преди смъртта архангел Гавраил ѝ съобщава, че Бог е пожелал да я вземе при Себе Си в своето Царство, за да царува вечно

с Него. Последното ѝ желание е да види светите апостоли заедно. По чуден начин те се пренасят пред вратите на дома ѝ в Йерусалим. Три дни след това сам Исус Христос в небесна слава, обкръжен от ангелски ликове и светци, слиза от небесата за душата на Света Богородица. Погребват я в една пещера край Гетсимания и затварят входа с камък. Когато няколко дни по-късно го отворят, за да се поклонят пред Светицата, закъснелият Апостол Тома, намират само плащеницата ѝ. Ставайки от трапезата, апостолите чуват ангелско пеене и виждат в облаците Пречистата Божия

майка, обкръжена от ангели, която им казва: „Радвайте се, защото съм с вас през всичките дни.“ В памет на явяването ѝ пред апостолите Църквата определя този ден да се отслужва тържествена литургия и да се прави „въздигане на хляба“.

Според народната традиция празникът се нарича Голяма Богородица за разлика от Малката Богородица, когато се чества рожденият ден на Христовата майка. След тържествена литургия в църквата се освещават обредни хлябове, които жените след това раздават за здраве и за умрелите. Вярващите търсят покровителството на Света Богородица в житейските проблеми. Провеждат се родови срещи, свързани с жертвоприношение - курбан за живот, за здраве, за плодородна година, против премеждия и болести. Традиционни ястия на трапезата са прясна питка, украсена с порфорок орнамент, пиле каша, тиганицы, варено жито, царевича и тиква. Непременно се яде диня и грозде. Вярващите даряват на църквата свещи, домашно тъкано платно, месал, пешкир и пари.

В този ден празнуват всички, които носят благословеното име **Мария**.



През летните месеци е най-голям риска да ви ужиле оса или пчела. Парфюмите, кремове и плажните масла, а също така и модерните шампи върху дрехите с флорални мотиви и искрящи цветове имат притегателна сила за жилещите твари.

В повечето случаи след ужилване от оса или пчела на мястото възниква червена точка, а около нея леко се зачервява. Ужиленият чувства кратковременна болка, която най-много за около ден отшумява.

Тъй като пчелната отрова има многообразно действие върху човешкия организъм, в някои по-тежки случаи реакцията може да е придружена от парене, зачервяване и поява

на оток, а други – да развият алергична реакция. Общото им състояние бързо се влошава, налягането спада и ужиленият се оплаква от задых, виене на свят, а в някои по-тежки случаи може да загуби съзнание.

Освен алергичните реакции, тежки случаи могат да възникнат тогава, когато някой е ухапан в устата или гърлото или когато е ужилен на много места. Известно е, че в пчелната отрова се съдържат редица токсични субстанции, от които главно предизвикват алергична реакция са мелитинът (белтък) и фосфолипаза А2 (ензим).

При ужилване трябва да извадите жилото с помощта на ножче или пинсета, като гледате да не се спуска торбичката с отровния сок. След което дезинфекцирайте и сложете лед. Вътрешно може да приемете някакво противоалергично средство. Тези, които не се чувстват добре, незабавно трябва да потърсят лекарска помощ.



БОРОВИНКИТЕ

да се мие обилно под течаща вода, непосредствено преди консумация, тъй като именно той предпазва плодовете от разваляне.

Едва ли бихте предположили, че боровинковият храст е „роднина“ на азалията и рододендрона, но това е факт. Всички те принадлежат на семейство Пиренови.

Производителите на преработени храни едва ли ще ви кажат, че продуктите с аромат на боровинки реално не съдържат никакви боровинки. Не се лъжете, че похапвайки разхлаждаща мелба с боровинков сироп или дори сладолед с характерния за плодовете лилав цвят, вие действително консумирате полезните топчести плодчета. Целият този парад на вкусове се дължи на химически преработени субстанции, нямащи нищо общо с натуралния плод. Затова е по-добре да си набавите пресни или замразени боровинки (според сезона) и да се насладите на вкусния плод, който е и толкова полезен.

Боровинките са хит в летните месеци като част от леките плодови салати, да не говорим за любимите ни десерти с кисело мляко или овесени ядки, съчетани с лилавите плодчета. Но има някои не толкова известни факти за тях, които е добре да знаем.

Боровинките предпазват от загуба на паметта. Американско проучване предполага, че яденето на най-малко една порция от боровинки седмично може да забави когнитивно отслабване на паметта от няколко години. Възможното обяснение идва от проучване при мишки, което установило, че плодовете може да защитават мозъка от клирингови токсични протеини, които се натрупват там. Друг малко известен факт е, че американ-

ският щат Мейн е най-големият производител на боровинки в света. Това обяснява защо именно в университета на Мейн се провеждат проучвания и анализи на свойствата на тези плодове.

Боровинките могат да бъдат използвани като естествена хранителна боя. Легендата разказва, че първите американски заселници сварявали плодчетата с мляко, за да получат сива боя. Днес боровинките се използват за украсата на торти, пълнеж на кекс или пай.

Перфектните боровинки трябва да бъдат „прашни“ на цвят. Подобният на прах синкаво лилав цвят е признак за тяхната зрялост, вкусови и лечебни качества. Добре е да знаете, че този „прах“ трябва

Финландски сладкиш с боровинки

Необходими продукти:

За кората:

2 яйца

120 г пудра захар

250 г меко масло

230 г брашно

1/2 ч. л. ванилия

1 ч. л. бакпулвер

За пълнежа:

250 г сирене рикота или сирене крема

2 с. л. заквасена сметана

300 г боровинки (пресни или замразени)

100 г захар

1 яйце

Начин на приготвяне:

Маслото се разбива с пудрата захар на пухкав крем, прибавят се яйцата едно по едно и внимателно се обър-

ква с пресиято с бакпулвера брашно. Трябва да се получи меко тесто.

Тестото се разточва и с него се облича дъното на подходяща тавичка. Оформя се по-висок ръб. Дъното се надупчва с вилица и кората се запича леко за 10 мин. на 200°C. Изважда се от фурната и се напълва с млечно-плодовата смес.

Плънката се приготвя, като яйцето се разбива със захарта, прибавя се сиренето или сметаната и накрая се прибавят боровинките. По желание може да се ароматизира с ванилия или кора от лимон.

Напълнената кора се пече около 30 мин. на 200°C, докато плънката се втвърди.



Мъфини с боровинки, кайсии и бял шоколад



Необходими продукти:

2 ч. ч. брашно

1 1/2 ч. л. бакпулвер

1 ч. ч. захар

1/2 ч. л. сол

3/4 ч. ч. прясно мляко

3 с. л. масло (стопено и охладено)

1 1/2 ч. л. ванилова захар

1 ч. ч. боровинки

1 яйце

1 ч. ч. кайсии (нарязани на кубчета)

50 г бял шоколад (натрошен)

Начин на приготвяне:

В купа смесваме сухите съставки - брашно, бакпулвер, сол и захар. В друга купа смесваме мокрите продукти - млякото, яйцето, маслото и ванилията. Разбъркваме добре и изсипваме при сухите съставки, като бъркаме внимателно.

Добавяме шоколада, бо-

ровинките и кайсиите, от които запазваме 12 кубчета. Разбъркваме отново сместа. Пълним формичките за мъфини на 3/4 със сместа и отгоре поставяме по едно от кубчетата кайсии, които сме заделили.

Печем в загрята на 180 градуса фурна около 20 мин. Готовите мъфини вадим от фурната и ги оставяме да изстинат.

Харчим повече в ресторантите, защото...



Храненето навън е навик от ежедневието на модерния човек, който може да коства значителна част от месечния бюджет.

А знаете ли, че редица съвременни ресторанти използват психологически трикове, с които ни карат да харчим повече? За тези стратегии и неслучайни елементи в обстановката им разказва материал на Business Insider.

Ето 11 от тях:

1. Цените в менюта са изписват само с числа, без да се обозначава след числото конкретната валута. Изписването на „лв.“ след цената незабавно припомня на клиентите, че харчат пари. Това, разбира се, е неизгодно за заведенията. Според изследване на Училището за хотелска администрация към университета „Корнъл“ в САЩ, гостите на ресторантите

с менюта без доларови знаци харчат значително повече.

2. Не се закръгля пълната сума. Неслучайно в много от менюта ястията са изписани на цени от 9,90. Доказано е, че тази практика въздейства психологически и стимулира човешката предразположеност към потребление. Изследвания сочат, че дори цени, завършващи с „95“, вместо с „99“ са по-ефективни.

3. Използва се изключително описателен език в обясненията в менюто. Това, според „Корнъл“, може да увеличи продажбите с 27%.

4. Храната се свързва със семейството. Клиентите доказано са склонни да купуват храни, брандирани с названията на роднини като „кухнята на баба“, „супата на мама“. Те се радват повече да купуват „бабините прясно изпечени курабийки“ или „прочутата картофена салата на леля Марго“.

5. Етнически асоциации внушават, че храната е по-автентична. Според експерименталния психолог в „Оксфорд“ Чарлз

Спенс етническото и географско обозначаване на кухнята като италианска, испанска, арбаска или друга насочва вниманието на човека към определена особеност в ястието като вкусови и зрители предмети и така отклонява вниманието му от други неща като цената например.

6. Визуално се подчертават различни елементи. Имената на храните са изписани с удебелен шрифт. Ястията са илюстрирани с големи снимки с ярки цветове. Ресторантите с висок клас обаче избягват тази практика и залагат на по-изисканите изображения и надписи.

7. Предлага се много скъпи ястия, за да се продават в действителност по-евтините. „Основната роля на менюто от 115 долара е, съставено само от три части, е да прави всичко останало, предлагано от заведението, да изглежда като сравнително изгодна сделка“, коментира Уилям Паундстоун през списание „Ню Йорк“.

8. Порции за двама. Тази стратегия се нарича в САЩ „bracketing“ - клиентът няма идея

колко по-малка е всяка една от тези порции спрямо отделната й поръчка.

9. Анализи на моделите за четене на хората. Корейско изследване показва, че една трета от хората е по-вероятно да си поръчат първото ястие в менюто, което е привлякло вниманието им. Това ястие обикновено е посочено в горния десен ъгъл на менюто, където попадат първо очите на човека.

10. Ограничаване на избора. Оптималния брой на предложенията в менюто е 6 в категория за ресторантите за бързо хранене и 7 до 10 за категория в луксозните места за вечерно хранене.

11. Създава се обстановка за харчене. Според психологическо изследване на Университета на Лейсисър пускането на класическа музика в ресторантите окуражава вечерящите да прекарват повече време, защото това ги кара да се чувстват по-охолно. Междувременно по-малко изтънчената поп музика за фон кара хората да харчат 10% по-малко за вечерите си.

6 здравословни навики, които могат да станат вредни

Човек постоянно се старее да бъде по-здрав и щастлив. Но в своите усилия ние рискуваме да отидем много далече, тъй като всяка крайност може да се окаже нездравословна.

Ето няколко примера за това как здравословните навици могат да се окажат вредни, когато с тях се прекалява.

1. Прекомерно увлечение по физическите упражнения

На тялото ви не е необходимо повече от три-четири дни в седмицата натоварване в продължение на 30-45 минути, което трябва да е насочено към подобряване на сърдечната дейност. Аеробика трябва да практикуваме през ден, като я сменяме с йога, пилатес, разходки и силови упражнения.

2. Избягване на слънцето

На нашето тяло му е необходим витамин D, за да поддържа силата си, здравите си кости и за укрепване на имунната система. Единственият начин за получаване на витамин D е чрез слънчевата светлина. Затова не трябва да прекаляваме със слънцезащитните кремове. При ежедневните действия навън е добре да се наслаждаваме на въздействието на слънцето върху кожата ни. Единствената част, която винаги трябва да предпазваме, е лицето.

3. Използването на антибактериални средства

Заслужава си да носите в чантата си антибактериални сапуни и гелове, но прекомерната привързаност към тези средства

може да отслаби способността на тялото ви да се справя с бактериите.

4. Сънът

Средно на човек му трябва 8 часа сън на ден. Ако постоянно не си доспивате или спите повече от 9 часа – то вие не живеете по-здравословно. Твърде краткият и твърде дълъг сън е вреден за кожата и предизвиква подуване, преяждане, състояние на обърканост и депресия.

5. Климатиките

Въпреки че в горещ летен ден климатикът ви дава усещане за прохлада, не трябва да дишате хладен, преработен въздух цял ден и цяла нощ. В него може да се съдържат бактерии и микроби и всякакви частици прах. На всеки



няколко часа е необходимо да се изключва климатикът, да се отваря прозорецът и да се излиза навън на свеж въздух.

6. Пристрастеността към органични продукти

Въпреки че органичните продукти като плодовете, зеленчуците са скъпа храна, те

могат също да се окажат силно обработени. Здравословният продукт не означава, че той трябва да бъде органичен. Купувайте продукти, на етикетите на които има по-малко добавки, малко количество натурална захар, натрий и обработени въглехидрати.

Тест

Умее ли да си почивате?



Напрегнатия ритъм на живот, ежедневно безпокойство са неща от които трудно се отърсваме, дори когато трябва да се отдадем на заслужена почивка. По този начин не позволяваме на организма си да реанимира, дали и с вас е така?

1. Утре ви предстои важна среща. Вие...

А) Отивате да се разходите.
Б) Тръгвате да обикаляте магазините, за да се отвлечете.

В) Прекарвате почти цялото време до средата в обмисляне на всички възможни варианти за това как ще премине тя.

2. Работили сте много и изведнъж се оказва, че ви се освободил един цял ден. Вие...

А) Посвещавате деня на любимите си забавления.

Б) Правите си малък поход сред природата.

В) Захващате се да въведете ред у дома.

3. Времето непрекъснато не ви достига. Вие...

А) Когато забележите такава неща, вземате си отпуска.

Б) Опитвате се да се организирате по-добре.

В) Повтаряте си, че скоро нещата ще се оправят.

4. Кое от изброените занимания ви помага да вземете важно решение?

А) Смяна на обстановката, за да освежите главата си.

Б) Равносметката на неща, свързани с проблема.

В) Обсъждане на въпроса с близки хора.

Резултати:

Ако преобладават отговори „А“ – Имате точна представа как да се справите с почти всяка ситуация. Умее да се зареждате с нова енергия в свободното си време.

Ако преобладават отговори „Б“ – По принцип умее да разхлабвате, но понякога ви е трудно да принудите себе си да отложите някои ангажменти и да помислите единствено за вас.

Ако преобладават отговори „В“ – Склонни сте постоянно да се суетите, което ви пречи сериозно. За да излезете от омагьосания кръг, трябва буквално насила да си наложите да почивате, оставяйки временно настрана всички проблеми.

ПЪТЕШЕСТВИЕ С „ЖЕЛЕЗНИЦАТА ДО СОЛЕР“

Историческата теснолинейка в испанския курорт Палма де Майорка е сред най-популярните развлечения за туристите от всички възрасти

Всяка година хиляди туристи посещават прочутия испански островен курорт Палма де Майорка. Там наред с плажните удоволствия много от тях не пропускат да си подарят и едно от най-популярните местни развлечения – пътешествие с историческа „Железница до Солер“ (Ferrocarril de Sóller). Ако и вие сте сред тях не пропускате да последвате примера им и си подарете незабравимите емоции, които ще ви донесе воаяжът през дивно красивата природа на острова със старинната теснолинейка. Ferrocarril de Sóller – именно така испанците наричат железницата, свързващата двата главни и най-красиви града на острова – Палма и Солер. От времето на първото ѝ пътуване през далечната 1912 г. до наши дни тя се е превърнала не само в удобен вид транспорт за жителите на Майорка, но и в едно от най-предпочитаните атракции за туристите от всички възрасти.

За да започнете своето пътешествие с нея трябва да достигнете до столицата на

курорта – Палма и да си купите билет за едно от автентичните вагончета на старинното влакче. Попадайки в тях ще ви обгърне атмосферата на отминалите времена, удачно пресъздадена благодарение на декорацията от дървените панели и медните закачалки и лавици за багаж.

В началото съставът е теглен от парен локомотив, но от 1929 г. маршрутът му е електрифициран и начело заства електролокомотив. До 70-те години на миналия век е използван за превоз на товари и пътници. От тогава – до наши дни служи само като пътнически транспорт.

Железният път до Солер е теснолинеен, с необичайната ширина от 914 мм, а дължината му е 27 км. Веднага след като композицията излезе от столицата на Майорка пред очите на пътниците се разкриват възхитителни гледки към Средиземно море и към удивително красиви плодородни долини. В тях са разположени няколко живописни селца и малки градчета, като



очарователната Буньола. Понататък линията достига подножието на планината Сера де Трамунтана, където са се приютили градчето Алфабия и великолепните Градини на Алфабия. Те представляват смайващо райско кътче, пълно с най-разнообразни растителни видове. В т.ч. лимониви и портокалови насаждения, други овощни дървета, красиви храсти, палми и благоуханни борови дървета. Комплексът е изграден в арабско-мавритански стил с живописни езерца и фонтани и се напоява от цяла система от канали.

Подминавайки ги влакът започва да се изкачва все по-нагоре и по-нагоре по планинските склонове. Преминава през мостове, серпентини и виадукти. Гмурва се в поредица от 13 тунела (с дължина от 33 м до 2,87 км). Така преодолява планината и минава от другата ѝ страна. Там, в подножието на планинските масиви, се намира Солер. Докато се спускат към града пасажерите имат възможност още веднъж да се полюбуват на много приказни пейзажи, чиято красота вдъхновява и смайва.

Всеки ден шест еднотипни ретро електрички пътуват по описания маршрут, като правят няколко спирки по пътя. Един от влаковете е специално предназначен за туристи и прави по-продължителни престои на някои от гарите, за да могат пасажерите да заснемат забележителностите и да си направят снимки за спомен.

Приключението може да

бъде продължено и в Солер. Там желаещите имат възможност да покат или да се повозят на старинен електрифициран трамвай до местното пристанище, което е със съхранена старинна архитектура.

Любопитно е, че трамвайните линии са изградени още през 1913 г. и десетилетия са ползвани не само за транспорт на местните жители, но и за превоз на рибата от порта.

Ивайло ПАШОВ



И днес ретро влакът прави силно впечатление с пленителната си визия



Оригиналният дървен интериор на вагоните възкресява очарованието на отминалите дни



Маршрутът на композицията е с дължина 27 км...



...и преминава през пленяващи с естествената си красота природни кътчета, достъпни само с влака



Великолепните Градини на Алфабия

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