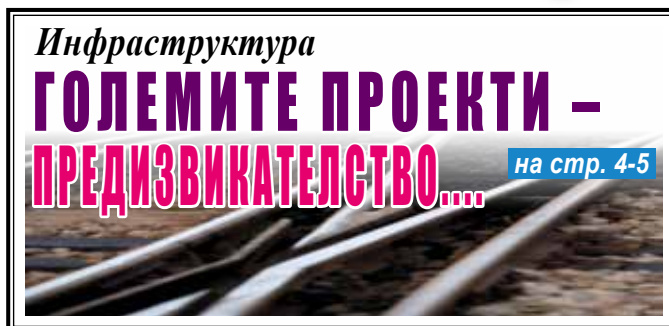




ЖП ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ ПРОДЪЛЖАВА ДА СЕ МОДЕРНИЗИРА



Пловдив все повече се утвърждава като един от основните логистични и транспортни хъбове, не само в Южна България, но и за цялата страна. Преди няколко години там беше открит първият голям интермодален терминал, изграден от държавата и след това отдаден на концесия за експлоатация. С три автогари и с наскоро обновеното приемно здание на централната жп гара, градът придобива все повече нов, модерен транспортен облик. „След изграждането на трите етапа по направление София - Пловдив, които вече са стартирани, между Елин Пелин и Септември, се работи усилено за създаването на условия за добро обслужване

на населението”, заяви инж. Красимир Папукчийски, генерален директор на НК „Железопътна инфраструктура“, по време на съвместната пресконференция с общинското ръководство на Града на тепетата. Тя бе организирана от кмета Иван Тотев по повод на предстоящия пробив на тунел, който ще преминава под железопътните линии.

„С милионите инвестиции, които направихме, изградихме много добра инфраструктура за скорост на движението на влаковете между 160 и 200 км/час, което значително ще намали времето за пътуване между София и Пловдив. В момента влизането на влаковете в града е с 40 км/час, а след приключване

на цялото трасе ще става със скорост 130/140 км/ч. Така че не можем да позволим да има пресичания на линиите на едно ниво” – добави още инж. Папукчийски. Навсякъде те ще бъдат на две нива. Това в градската част ще се извършва на три места, допълни инж. Иван Бакалки, ръководител на проекта „Рехабилитация на железопътната инфраструктура по участъци на железопътната линия „Пловдив – Бургас“. Всъщност такава е и общата визия на НКЖИ за постигане на по-голяма сигурност и безопасност. По тази причина и цялата линия, пресичаща града ще бъде заградена с шумозаглушителни огради и няма да има достъп до нея.

Първата пасарелка ще бъде на входа на Пловдив, там, където линията се отклонява към гара Филипово при Коматевския възел. Ще се запази старият въздушен мост, който в момента преминава над всички коловози, но ще бъде заменен с нов. Асансьор ще има и при третото пресичане на линиите, което ще е при пешеходния прелез на Сточна гара. В момента хората преминават през пет коловоза, което е доста рисковано, особено за възрастните по-трудно подвижни граждани. Инж. Бакалки коментира още, че се запазва подлезът на Централна гара, като новото съоръжение – автомобилният тунел ще минава на изток от него.

И по уверенията на Иван Тотев, и на инж. Папукчийски разговорите за строителството му са започнали още през 2014 г. Сега проектът е в много напреднала фаза. Няколко пъти е разглеждан и обсъждан на експертен съвет. Подписани са и два меморандума за сътрудничество с НК „Железопътна инфраструктура“. Кметът Иван Тотев съобщи, че има споразумителен документ, според който след време ще трябва да се изгражда и мост над река Марица. Целта на общината е била да се проведе по-продължителен дебат, за да се подходи по най-добрия начин при удовлетворяването на нуждите на пловдивчани. „Проектът е много важен за нас, тъй като утвърждава Пловдив като жп възел в България, с добра свързаност с Европа и Истанбул. Той помага градът да се утвърди като локация в този комуникационен ареал, основен за икономическото ни развитие”, коментира

На стр. 5

БДЖ ЩЕ ПОДАРИ 130 БИЛЕТА ЗА ЮБИЛЕЯ СИ

„БДЖ-Пътнически превози“ ЕООД ще подари 130 безплатни билета за пътуване с влак по повод 130-ата годишнина от създаването на Българските държавни железници. Те ще бъдат раздадени на случайно избрани участници, които трябва отговорят на публикуваната анкета на официалната електронна страница на дружеството (www.bdz.bg). Печелившите ще се определят на лотариен принцип. Всички желаещи да участват в томболата трябва да попълнят анкетата до 30 ноември т. г.

Наградените ще получат по един двупосочен билет за първа класа във влак по произволно избран от тях маршрут. Пътуването може да бъде осъществено до края на 2019 г. с всички влакове, които се движат на територията на страната.

Право на участие в томболата имат хора над 18 години, с изключение на служителите от дружествата в системата на БДЖ, техните семейства, както и други лица, свързани с томболата или участващи в създаването и провеждането на анкетата.

Тегленето на печелившите участници ще се извърши на 10.12.2018 г. в присъствието на нотариус. След това имената на спечелилите ще бъдат публикувани на официалната електронна страница на дружеството на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.



130 ГОДИНИ
ПЪТУВАМЕ ЗАЕДНО
2018

Рекорд

ОТКРИХА НАЙ-СКЪПАТА СКОРОСТНА ЖП ЛИНИЯ В СВЕТА



В Китай пуснаха в експлоатация нова високоскоростна жп линия, която свързва специалния островен административен район Хонконг с континенталната част на страната. Тя е прокарана изцяло под земята, с дължина 26 км и достига до съседния мегаполис Шънджън (провинция Гуандун, Южен Китай). Там трасето се съединява с общата скоростна жп мрежа на Поднебесната империя, чиято дължина вече надхвърля 25 000 км.

Макар и сравнително къс, железният път има важно значение. Той позволява времето за пътуване от Хонконг до най-големия мегаполис в Южен Китай - Гуанджоу - да се намали от сегашните 2 часа до 48 минути. От бившия британски анклав до столицата Пекин пък, жп пасажерите вече могат да се добират без прекачвания за 9 часа, вместо за 24.

Пътуването до Шънджън отнема само 14 минути. Оттам пътниците имат възможност да направят връзка с 44 големи китайски града, включително с Шанхай, Кунмин, Гуйджоу,

Чанша и Сямън.

Строежът на линията, която е интегрирана с мрежата на градското метро на Хонконг, започна още през 2010 г. По план трябваше да завърши за 5 години, но сложността на строителните дейности доведе до забавяне. Крайната стойност на проекта, реализиран от местната корпорация MTR, достигна 10,8 млрд. долара.

По този начин един километър от жп трасето излиза 415 млн. долара, което е абсолю-

тен световен рекорд. Високата цена се обяснява с това, че целият маршрут е прокаран под земята и през тунели в планински масиви. Дори крайната гара в западната част на полуостров Коулун, чиято площ е 11 хектара, също е под земната повърхност. Това е наложено от плътното застрояване на Хонконг, което не позволява появата на такъв крупен обект без разрушаване на някои от съществуващите многоетажни сгради. За нейното строителство се наложи да бъдат изкопани 4,5 млн. кубически метра пръст и скали.

Очаква се дневно пътниците по новата линия да достигнат между 80 000 - 95 000. Изчисленията сочат, че с тази натовареност и след половин век експлоатация тя няма да изплати дори половината от инвестираните в нея средства. Ала властите на Хонконг аргументират изграждането на трасето с това, че има стратегическо значение за дългосрочното развитие на мегаполиса и за бъдещата икономическа интеграция с континентален Китай.



Сделка

ALLIANZ КУПИ АКЦИИ НА ITALO-NTV

Германската застрахователна компания Allianz закупи 11,5 процента от акциите на италианския оператор Italo-NTV, фокусирани в сегмента на високоскоростните жп превози. Ценните книжа са придобити от американския инвестиционен фонд Global

Infrastructure Partners (GIP) за неназовавана засега сума.

В резултат на сделката, Allianz се превръща в акционера с втория по размер акционен пакет след GIP. Сред останалите акционери в Italo-NTV са също основателите и топ мениджърите на

високоскоростния превозвач.

Припомняме, че през февруари 2018 г. инвестиционния фонд GIP закупи компанията Italo NTV почти за 2 млрд. евро. През април 2018 г. сделката получи одобрение от Европейската комисия.



Проекти

Индия завършва електрификацията на широколинейната жп мрежа



Правителственият комитет по икономически въпроси на Индия одобри предложението за реализацията на финалния етап от проекта за пълна електрификация на широколинейната жп система на страната (1676 мм). Той предвижда до 2022 г. да бъде изградена контактна мрежа по 108 железопътни участъка с обща дължина 13 675 км. Дейностите се оценяват за 121,4 трлн. рупии (1,7 трлн. долара).

В момента всички основ-

ни линии на индийските държавни железници (IR) вече са електрифицирани. Завършването на програмата ще доведе до увеличаване на пропускателната способност на железопътната мрежа на страната и до повишаване на средната скорост на движение на влаковете. Освен това се очаква използването на дизелово гориво от IR да спадне до 2,83 млн. тона годишно и жп транспортът да стане по-икономичен и екологичен.

Нова генерация

Иновативна електричка в Берлин

От 2021 г. градската железница (S-Bahn) на германската столица ще получи състав от ново поколение. Негов прототип бе представен за първи път на железопътното изложение InnoTrans 2018 преди две седмици в Берлин. Той е разработен от консорциум на жп производителите Stadler (Швейцария) и Siemens (Германия).

Новият композиции са запазили традиционната за берлинската S-Bahn цветна окраска, но дизайнът им е много по-съвременен, както и оборудването. За разлика от сега използваните в германската столица градски композиции, новите вагони са климатизирани, имат големи панорамни стъкла и увеличено пространство за разполагане на детски колички и велосипеди. Непосредствено зад кабината на машиниста е предвидено също място за инвалидни колички. Надлъжният проход през цялата дължина на композицията пък допринася за по-равномерното разпределение на пътниците. За доброто им информиране в салоните и по външния корпус на вагоните са монтирани електронни дисплеи.

Предвидено е независимо захранване за електрическите системи на подвижния

състав. По този начин влакът може да продължи да се движи дори при наличие на неизправност в един от вагоните.

Началото на изпитанията на прототипа са планирани за догодина. Очаква се до 2021 г. новото поколение S-Bahn да бъде допуснато за експлоатация по германската жп мрежа и да започне да оперира.

През декември 2015 г. швейцарско-германският консорциум спечели договор за доставка на 106 нови състава за берлинската градска железница. В нея влизат 21 двувагонни (BR 483) и 85 четиривагонни (BR 484). На изложението InnoTrans 2018 беше демонстриран предсерийният вариант на BR 484 (дължина 73,6 м, 184 седалки). Композицията се захранва от контактна релса, по която протича прав ток с напрежение 750 V и е оборудвана с 12 тягови двигателя с мощност по 140 kW. Може да развива максимална скорост 100 км/ч.

Stadler осигурява производството на корпуса, вратите и климатичната система. Siemens - електрооборудването, тяговите и спирачните системи. Сглобяването на новите състави ще се осъществява в завода на швейцарската компания в Берлин.



HYPERLOOP: РАЗВИТИЕТО ПРОДЪЛЖАВА

На 2 октомври т.г. в испанския град Пуерто де Санта Мария (провинция Кадис) бе представен първият в пълен мащаб прототип на пътническа капсула от перспективната свръхскоростна транспортна система Hyperloop. Събитието бе организирано от американската компания Hyperloop Transportation Technologies (HTT). С него тя отбеляза 5-тата годишнина от своето създаване и демонстрира прогреса си в развитието на перспективната технология. Фирмата за пръв път в света се зае да реализира лансираната от щатския предприемач Илон Мъск концепция за създаване на вакуумен влак Hyperloop.

Концепцията на Hyperloop бе представена от милиардера Мъск през август 2013 г. като алтернатива на правителствения проект за скоростната жп линия California High-Speed Rail. През 2029 г. последната трябва да свърже Лос Анджелис и Сан Франциско, а влаковете да се движат по нея със скорост от 322 км/ч. Вместо това той, предложи идея за нов вид перспективен вакуумен транспорт - вакуумен влак и специално трасе - който е 10 пъти по-евтин и несравнимо по-бърз.

Hyperloop представлява система от херметични тръби с разреден въздух (вакуумна среда), в които на принципа на магнитната левитация ще се движат пътнически капсули (с вместимост до 28 души). Концепцията предполага изключително малко въздушно съпротивление, което ще позволи на влаковете-капсули да развият средна скорост от 1130 км/ч, а максималната - над 1200 км/ч.

Според Мъск изграждането на Hyperloop излиза далеч по-евтино от построяването на жп линии за влакове-стрели от типа на TGV. И ако преди няколко години на идеята на милиардера се гледаше несериозно, то след успехите му при създаването на електромобилите Tesla и многократните космически ракети SpaceX, скептиците намаляха.

Прототипната транспортна капсула, демонстрирана от HTT, е наречена Quintero One. Тя е произведена в разположеното в южната част на Испания аерокосмическо предприятие Airtificial (партньор на HTT по проекта), а дизайнът ѝ е дело на британската фирма PriestmanGoode. За него на същата бе присъден приза „Златна премия“ на изложението London Design Awards през м.г.

Корпусът на Quintero One е изработен от вибрираниум (HyperloopTT VibraniumTM) - иновативен двуслоен компо-

зитен материал, състоящ се от въглеродни влакна и вградени сензори. От HTT твърдят, че е осем пъти по-силен от стоманата и 10 пъти от алтернативите на алуминия.

За създаването на прототипа са били нужни 21 000 часа висококвалифициран инженерен труд, а за сглобяването му - 5000 часа. В конструкцията са използвани 82 панела от въглеродни влакна, 72 датчика и 7200 кв. м. стъклопластика.

Общата дължина на капсулата е 32 м, а теглото ѝ - 5 тона. Нейната вътрешна кабина е дълга 15 м и се предвижда да побира между 28 и 40 пътници. Интериорът обаче още не е завършен. Предстои прототипът да бъде транспортиран до научно-изследователския и развоен център на HTT във френския град Тулуза, където вътрешната комплектровка ще бъде завършена. Впоследствие ще премине тестове на експерименталното вакуумно трасе, което вече се изгражда там.

От американската компания са уверени, че до 3 години капсулата ще направи първото си пътуване. А след още 5 години обещават да превозва пътници по различни маршрути и дестинации.

HTT се състезава с още няколко компании за реализацията на футуристичната концепция на Мъск. За разлика от основния ѝ конкурент - Virgin Hyperloop One (на британския милиардер Ричард Брансън) обаче тя все още няма успешен тест със своя Hyperloop капсула. В същото време стартопът на британския предприемач проведе второ успешни изпитания на свръхскоростната си технология на 29 юли т. г. в пустинята Невада. Малоразмерен прототип на транспортното средство постигна ускорение от 310 и 387 км/ч спрямо 112 км/ч при първия тест през май. В хода на експеримента той се движеше



Свръхскоростна транспортна система, базирана на технологията Hyperloop, може да предизвика революция при пътническите и карго превози

чрез магнитна левитация над единична релса, монтирана в тръба с вакуум.

Virgin Hyperloop One демонстрира напредък и по посока на интериора на перспективния транспорт. През февруари т.г., компанията представи модел на прототип на своя пътническа капсула в Дубай. Тя е създадена в партньорство с държавната компания Dubai Roads and Transport Authority. Интериорът ѝ може да бъде внедрен в Hyperloop системата, която е планирано да свърже отдалечени на 139 км емирства Дубай и Абу Даби. Планира се разстоянието помежду им да се изминава за 12 минути.

През 2017 г. Virgin Hyperloop One обяви, че очаква да има работеща свръхзвукова вакуумна система до 2021 г. Компанията вече се е споразумяла за проектиране и строителство на линии Hyperloop във Франция, Словакия, Австрия, ОАЕ (Обединените арабски емирства (ОАЕ) и Индия.

За да ускори разработката на технологията Virgin Hyperloop One ще изгради научноизследователски център в южната испанска провинция Андалусия. Там ще се разработват, тестват и сертифицират компоненти за авангардния транспорт. Обектът е първият подобен за компанията в Европа и ще обхваща площ от 19 000 кв. м. Очаква се да влезе в експлоатация през 2020 г. Испанското правителство подпомага инициативата със 126 млн. евро под формата кредити и безвъзмездни средства. Общата цена на технологичния център ще е около 430 млн. евро (500 млн. долара).

Щатската компания HTT има договори за изграждане на инфраструктура за този вид транспорт в Украйна, Абу Даби (ОАЕ) и Китай. Първите два бяха сключени в началото на 2018-та, а последният - в края на юли.

В Поднебесната империя HTT се кооперира с местната държавна фирма Tongren



Virgin Hyperloop One успешно тества вече няколко прототипа превозни средства за авангардната транспортна система



Концепцията Hyperloop предвижда трасета във вид на тръби с вакуум, в които на принципа на магнитната левитация да се движат транспортни капсули

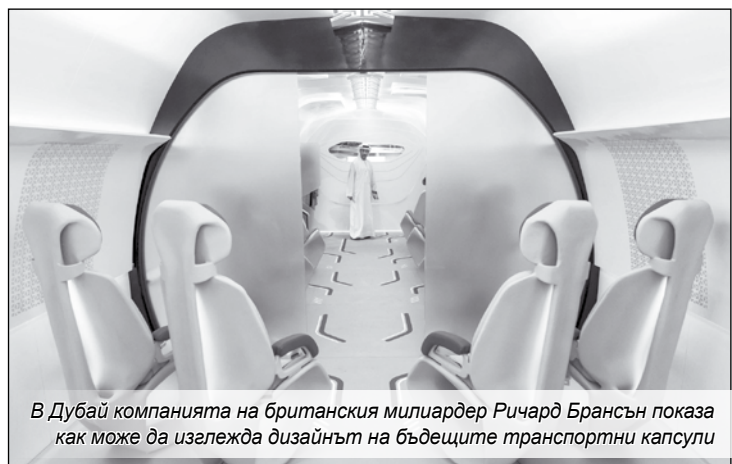
Transportation Tourism Investment Group за изграждането на тестово Hyperloop трасе в югозападната провинция Гуейджоу. Първата фаза на проекта предвижда то да свърже летището и центъра на град Тонгрен и да е с дължина 10 км. Същото първоначално ще служи за изследвания на вакуумната транспортна технология. На следващия етап транспортната система ще бъде удължена с още 50 км до планината Фандзин. Проектът, оценяван на над 10 млрд. юана, ще се осъществи чрез съвместно предприятие, в което партньорите ще имат равно участие.

Свръхскоростна транспорт-

на система, базирана на технологията Hyperloop, разработват и инженерите от Югозападния транспортен университет Цзяотун в Ченду (Югозападен Китай). Техните прогнози са, че през 2021 г. вече ще разполагат с действащ прототип.

Дали концепцията за авангардния транспорт на Илон Мъск ще има успех още е твърде рано да се каже. Но засега шансовете ѝ са добри. Сигурно е само, че евентуалната поява на вакуумни влакове, „летящи“ със свръхзвукови скорости, ще предизвика революция в сегмента на наземните и въздушните пътнически и товарни превози.

Ивайло ПАШОВ



В Дубай компанията на британския милиардер Ричард Брансън показва как може да изглежда дизайнът на бъдещите транспортни капсули

ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ – ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВО ЗА ОПЕРАТИВНИТЕ ПРОГРАМИ

Осмият дискуссионен форум, организиран веднъж в годината от Камарата на строителите в България (КСБ) и вестник „Строител“, премина под надслова „Строителството през 2019 година - перспективи и предизвикателства“. В него участваха президентът на Европейската федерация на строителната индустрия (FIEC) Кйетил Тонинг, вицепремиерът Томислав Дончев, министърът на регионалното развитие и благоустройството Петя Аврамова, кметът на Столична община Йорданка Фандъкова, зам.-министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Велик Занчев, проф. д-р инж. Стоян Братоев, изп. директор на „Метрополитен“ ЕАД, както и други видни представители на строителния и архитектурния бранш у нас.

Акцент в дискусиите в първата част на форума беше поставен на транспортната инфраструктура, състоянието ѝ в момента и бъдещото ѝ развитие. „Целта на това събитие е да говорим за реалните проблеми и предизвикателства, пред които е изправен секторът. Да представим нашите предложения за подобряване на строително-инвестиционния процес. Да се чуе от първо лице от институциите какво се очаква през 2019 г. и до края на програмния период, кои са големите проекти, каква работа предстои за строителните фирми и визията за развитие на сектора в контекста на европейския план“, заяви при откриването инж. Илиан Терзиев, председател на Управителния съвет на КСБ.

По думите на вицепремиера Томислав Дончев, като обем публично финансиране за строителния бранш, картината изглежда по-скоро оптимистична. Защото до 2023 г. само от средствата, получавани от Европейския съюз за инфраструктура годишно ще се изразходват не по-малко от 1,5 млрд. лв. Като се добавят и всички останали източници с публичен характер, тази сума ще се удвои, каза той. Ако в момента на годишна база се влагат за строителство и рехабилитация в пътна инфраструктура около 300 млн. лв. от бюджетни източници, амбициите са след въвеждане на ТОЛ системата тази сума да нарасне почти три пъти, стана ясно след изказването на Томислав Дончев.

Темата изисква сериозна ангажираност не само на много институции, но и на цялото гражданско общество, бе мнението на зам. министър Велик Занчев. Оценката му за събитието бе, че се е утвърдило като традиционно място за представяне на едни от най-големите и национално значими инфраструктурни проекти у нас. Той не пропусна да подчертае, че строител-

ството на безопасна и сигурна инфраструктура е съществен елемент от този проблем. Министерството, което представлява е възложител на едни от най-големите транспортни инфраструктурни проекти, финансирани от ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ (ОПТТИ) и Механизма за свързване на Европа (МСЕ). В този смисъл 2019 г. ще бъде ключова по отношение на ОПТТИ и МСЕ, заяви Велик Занчев пред аудиторията. „Средата на настоящия период - 2014 - 2020 г. е моментът, в който трябва да имаме реална преценка за бъдещето на програмите и за сроковете за завършване на големите проекти. За нас е изключително важно да подпишем възможно най-скоро договори с изпълнители, както за двата жп проекта Елин Пелин - Костенец и Пловдив - Бургас, така и за изграждането на лот 3.2 на автомагистрала „Струма“. В момента национална компания „Железопътна инфраструктура“ провежда процедура за оценка на оферти за почти всички участъци, които ще се изграждат до 2023 г. Но до края на годината е важно да бъдат одобрени изпълнители за жп линиите Елин Пелин - Костенец, Костенец - Септември, Оризово - Михайлово, София - Волуяк, както и за системите за сигнализация и телекомуникации по направленията Пловдив - Бургас и София - Волуяк. Ако няма обжалвания на този етап от процедурите, в първите месеци на следващата година НКЖИ ще сключи договори за повече от 1,5 млрд. лв., след което навлизаме в активна фаза на строителство. Добрите новини са, че обществените поръчки са в ход. Проектът за метрото в София върви с много добри темпове, като изпълнението на етап 1 достига 75 процента, а на етап 2 – 25 процента. През следващата година очакваме цялостно завършване на 8 нови метростанции, а в началото на 2020 г. - на още 4 км метролинии



и 4 станции.“ В заключителните си думи зам.-министър Занчев отново засегна темата за безопасността на пътя и призова бенефициентите за по-голяма активност при подготовката на проекти по оста, свързана с иновации в управлението ѝ и услугите. Информира, че общият ресурс на европейските средства и националното съфинансиране в това направление е 145 млн. лв., но договарянето върви със слаби темпове. Според него именно тази ос предоставя възможност за внедряване на най-съвременни системи за безопасност и различни мерки, гарантиращи по-високата сигурност в транспорта.

Инж. Галина Василева, ръководител на УО на ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура“ подробно запозна участниците във форума с изпълнението на проектите през 2014 - 2020 г. и приоритетите за развитие след 2021 г. Финансирането им, поясни тя, става чрез няколко инструменти - Европейските структурни и инвестиционни фондове (ЕСИФ), ОП „Транспорт и транспортна инфраструктура 2014 - 2020“ и Механизма за свързване на Европа. В момента по първия финансов инструмент са договорени 82 процента от общия бюджет в размер на 1888 млн. евро, а платените разходи са 25,5 процента. Изводът бе, че това са добри резултати в сравнение с предишния програмен период. Но амбициите са далеч по-големи, защото първоначалните прогнози са били за много по-добро изпълнение, особено по отношение на платените средства. Механизмът за свързване е договорен 100 процента. От него се изпълняват и се финансират проекти на 13 публични и 2 частни бенефициента. Основен обаче

е НК „Железопътна инфраструктура“, която разполага с 90 процента от бюджета за България или общо 406 млн. евро, уточни Галина Василева. Стана ясно, че проектите, които се очаква да се изпълнят с тези средства, са изцяло по жп направленията София - Септември, което е част от транспортния коридор „Ориент/Източно-Средиземноморски“.

Основното предизвикателство при „ОПТТИ 2014 - 2020“ са именно големите жп и пътни проекти, тъй като при метрото всичко е договорено, строителството се изпълнява и то ще завърши преди срока за допустимост на разходите, поясни Василева. На второ място е осигуряването на допълнително финансиране за лот 3.2 на АМ „Струма“. Недостигът в оперативната програма е 350 млн. евро с ДДС. Основният проблем при Механизма за свързване на Европа е това, че НКЖИ има два рискови проекта: „София - Волуяк“ и „Костенец - Септември“ по отношение на сроковете, които са доста по-кратки в сравнение с тези в ОПТТИ.

„Всички процедури, засягащи основните договори по големите инфраструктурни проекти по „ОПТТИ 2014 - 2020“ са стартирани. За жп мрежата те са два: „Елин Пелин - Костенец“ и „Пловдив - Бургас - фаза 2“. В тръжна процедура са трите позиции на „Елин Пелин - Костенец“ (550 млн. евро), а при отсечката „Пловдив - Бургас“ са обявени поръчки за участъка „Оризово - Михайлово“ (130 млн. евро) и за системите за сигнализация и телекомуникации (100 млн. евро). Предстоят обществени поръчки за тяговите подстанции по направленията Казичене - Ихтиман, за участъка Ямбол - Зимница, подлези, надлези,

контактни мрежи. Очакваме да се обявят в началото на 2019 г. Ще припомним, че оперативната програма финансира двата големи железопътни проекта „Елин Пелин - Костенец“ и „Пловдив - Бургас - фаза 2“, довършването на АМ „Струма“, първи и втори етап на третата линия на метрото. За тях са осигурени 88 процента от общия бюджет на Оперативната програма, поради което е много важно изпълнението и напредъкът им да се контролират непрекъснато. Поеманият проблем за нея са сроковете, а не дофинансирането. Приключването на проектите трябва да стане 2023 г. Затова непрекъснато правим анализ и той до момента показва, че една от трите позиции на „Елин Пелин - Костенец“, която е много сложна, с тунелни съоръжения, ще приключи след 2025 г. Това налага да се опитаме да предложим да се раздели на фази този проект в следващия период“ - очерта намеренията през 2019 г. инж. Василева.

Във връзка с това НКЖИ подготвя резервен вариант за модернизация на участъка Русе - Каспичан от жп линията Русе - Варна за 160 млн. лв. Съгласуван е с Европейската комисия и в началото на 2019 г. ще се обявят тръжни процедури. Причините за забавянето на жп проектите, и по специално на „Елин Пелин - Костенец“, са били свързани с продължителни обжалвания на тръжната документация. Цели осем месеца са се загубили в обжалвания на документацията. Възможно е да има такива и след избор на изпълнител, предположи инж. Василева. Затова промените в Закона за обществените поръчки през 12.06.2018 г. са били ценни за МТИТС и бенефициентите. Дали са тласък на

ЖП ВЪЗЕЛ ПЛОВДИВ ПРОДЪЛЖАВА ДА СЕ МОДЕРНИЗИРА

От стр. 1

тира още кметът Тотев. Според него, едно от конкурентните предимства е благоприятното му логистично местоположение.

На пресконференцията беше съобщено, че общината иска да постигне допълнителни комуникационни направления, вътре, в Пловдив, като се изградят няколко връзки, които досега са липсвали и са една от основните причини за транспортния проблем между южната и северната му част. „Със съществуващите жп линии в момента няма добра свързаност и това е така от последните 120 години насам“, заяви Тотев, добавяйки, че финансирането на тези връзки винаги са били проблем, който поради различни причини не е бил преодолян. Кметът каза още, че със срещите, които са провеждани през последните две седмици са

целели да се постигнат положителни резултати. Уточни, че става дума за връзките между ул. „Васил Априлов“ и колелото на гарата. Другият съществен въпрос е минимизирането на отчуждителните процедури в южната част на района.

По този повод, присъстващите на пресконференцията граждани запитали до колко ще бъдат засегнати. Бе съобщено, че ще се пристъпи към отчуждаване само на 4 имота. Останалите, в обхвата на проекта, ще се отчуждават частично, което позволява застрояване. Стана също ясно, че връзката между бул. „Васил Априлов“ и бул. „Христо Ботев“ нееднократно е била коментирана през последните две седмици. Общото решение, до което са стигнали общината и НКЖИ, е да се направи удължаване със стотина метра и да се изградят



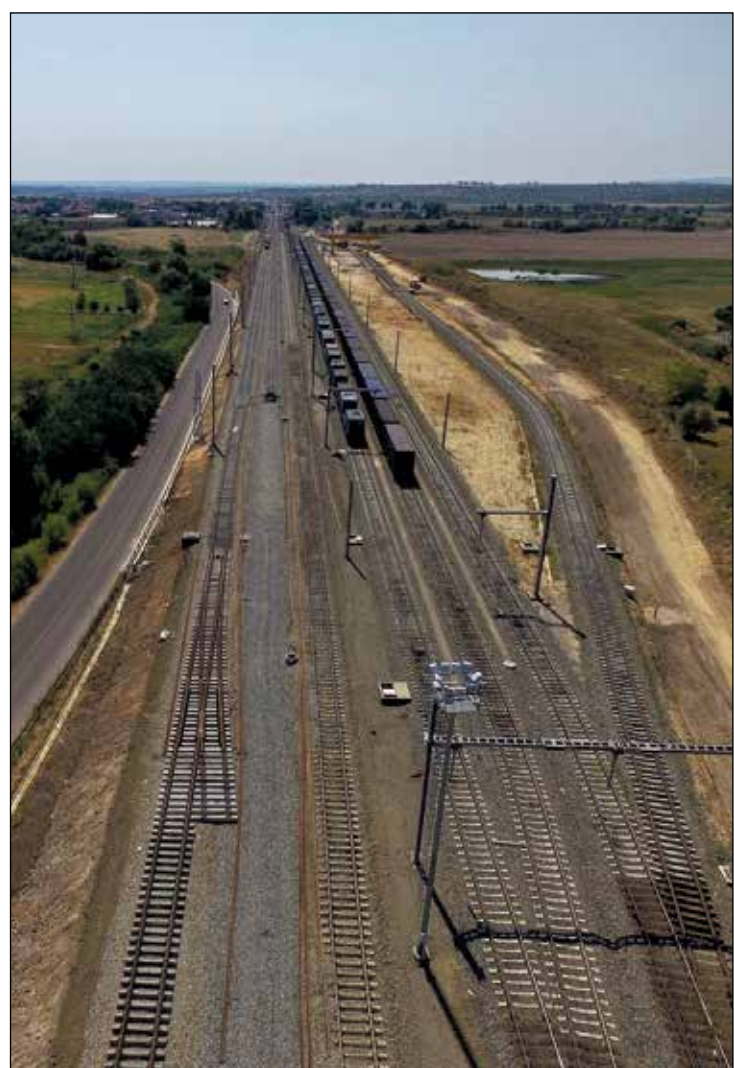
локални платна от ул. „Тракия“ до ул. „Велико Търново“. По този начин ще се осъществи практическото свързване на „Васил Априлов“ с колелото на гарата. След като приключи разширението на ул. „Кукуш“ и се изгради комуникацията ѝ с възел „Родопи“, ще се разтовари движението в централната градска част, по бул. „Христо Ботев“, казаха общинарите.

По думите на инж. Папукчийски, поради липса на финансиране, засега се отлага осъществяването на проектът за повдигането на жп линиите в Пловдив и изграждане на нов жп мост над река „Марица“. За

него и за естакада от централната гара до гара „Филипово“ са необходими още 180 млн. лв. Все пак ще се търсят начини за осигуряването на допълни средства. Според специалистите в НКЖИ, премахването на жп връзката до гара „Филипово“ е невъзможно, защото това би прекъснало и жп комуникацията с Карлово и Панагюрище. „Въпреки желанието ни цялата дейност на компанията да се съсредоточи само в Южна България, това е невъзможно понеже непрекъснато пристигат питания и се поставят искания за северната част на страната“ – каза още генералният дирек-

тор. Той уведоми, че изграждането на новото съоръжение включва в района на гарата пробив с 11 коловоза, контактна мрежа и осигурителни инсталации. Идеята е тунелът заедно с подходите към него, да стартира през 2020 г. и да завърши до към 2022 г. Ще се прокопава с „къртица“, по закрит способ, както се работи в столичното метро. Ще струва 40 млн. лв. При изпълнението на проекта за жп възел Пловдив, най-накрая ще бъде премахнат сега съществуващият бетонен мост, едва след като се изградят пътните връзки между улиците „Модър“ и „Царевец“.

ГОЛЕМИТЕ ПРОЕКТИ – ПРЕДИЗВИКАТЕЛСТВО ЗА ОПЕРАТИВНИТЕ ПРОГРАМИ



От стр. 4

много проекти. Друг проблем при „Елин Пелин - Костенец“ са се оказали процедурите за съгласуване и одобряване на ПУП от местните институции. В момента закъснението е с година и половина. Затова НКЖИ иницира промени в Закона за устройство на територията. Измененията са насочени към дисциплиниращи мерки за контрол на сроковете и се разглеждат в Министерството на транспорта и информационните технологии и съобщенията. Другите инвестиционни проекти, за които ще се обявяват процедури, са: 3 жп гари в Карнобат, Ст. Загора и Нова Загора; система за управление на влаковата работа, ГИС и ETCS в участъка Костенец - Септември; Информационна система в обхвата на АМ „Тракия“ и др. Изключително важно е двата рискови проекта по Механизма за Свързване на Европа - „София - Волуяк“ и „Костенец - Септември“, да стартират в началото на 2019 г. и ако не получат възможност за удължаване на сроковете за финансиране, да се търси прехвърляне в МЕС - 2. По механизма предстои обявяване на процедура и за жп възел „Пловдив“ (103 млн. лв.). 2019 г. ще

бъде важна и по отношение на планирането и програмирането на новия период. „Целта и на оперативните програми, и на механизма е една, но с различни нюанси. За база за програмиране ще послужи Интегрирана транспортна стратегия до 2030 г. Тя ще помогне да се приоритизират проектите от списъка и за оценката на проектната готовност. Ще се търси съгласуваност между инвестициите на ЕСИФ и МСЕ2“ – очерта Галина Василева основните насоки през следващата година, както и новите моменти в развитието до 2027 г. В следващия период ще продължи финансирането на базовата инфраструктура като вниманието ще се насочи към железопътната и водната.

Кохезионната политика също остава стратегически приоритет, но средствата в кохезионния фонд са намалени, а съфинансирането е увеличено. Предложението е за съотношение 70 към 30, което е утежняващо условие. Има тенденция за трансфер на средства от оперативните програми към управляваните централно, т.е. директно от ЕК. За пример инж. Василева посочи МСЕ и „Хоризонт 2020“. Но бюджетът на Механизма

за свързване на Европа ще се запази, както и трансферът от кохезионния фонд. Акцентът ще падне върху проекти от общ европейски интерес като трансграничен ефект, дигитализация, алтернативни горива, намаляване на въглеродните емисии. За съжаление той понякога се различава малко от този на България, каза инж. Василев. В крайна сметка обаче винаги е търсена последователност на инвестициите и запазване на водещата роля за безвъзмездно финансиране. Вниманието пак предимно ще бъде насочено към транспортните коридори „Ориент/Източно - Средиземноморски“ и „Рейн - Дунав“. Страната ни има сериозен ангажимент за поддържане на адекватни условия за плаване по Дунав, което ще изисква отделянето на значителни средства.

По време на нашето председателство еврофинансирането на връзките с Македония и Сърбия е било водеща тема и остава такава и в следващия период. Ако се осигурят средства, в началото на 2021 г. ще има готовност за стартиране на процедури, свързани с нея.

Страниците подготви
Мая Димитрова



ПЕТКОВ ДЕН

отрано проявявала състрадание към бедните и желание да се посвети на Господ. След смъртта на родителите си Петка раздала имуществото им на сиромасите и се оттеглила в малък храм в Иракли, за да служи на Бога. След пет години отишла да се поклони на гроба Господен в Палестина, след което заживяла отшелнически живот в Йорданската пустиня. Малко преди смъртта си, на преклонна възраст, се завърнала в родния си град. По време на царуването на Иван Асен Втори през 1238 г. мощите на св. Петка били пренесени в старопрестолния Търновград.

След падането на българската столица под османския ятаган, мощите на св. Петка Търновска били пренесени във

Видин, а по-късно в Белград. Днес те почитат на румънска земя в град Яш, в храма „Три светители“.

В народните представи св. Петка е светица лечителка и пазителка от болести. Петковден е един от празниците, които бележат завършека на лятото, началото на зимата и края на земеделския и животновъден годишен цикъл. Затова народът казва: „На Петковден ралото да ти е под стрехата“. На празника стопаните се разплащат с наетите през лятото ратаи и овчари. На много места в събота преди Петковден се отбелязва Петковска задушница.

На този ден имен ден празнуват: **Петка, Параскева, Парашкева, Петко, Петкана, Пенка, Паро, Парун.**

На 14-и октомври православната църква почита преподобна Параскева или Петка Българска.

Св. Петка е родена през 13-и век в тракийския град Епиват на Мраморно море в семейството на заможни българи. Светицата



ТИКВАТА

съдържат голям и количество витамин D, който засилва жизнената дейност и ускорява растежа на клетката.

Тъй като в нея има много медни и желязни соли и фосфор, които влияят положително на съдържанието на кръвта, употребата на тиква се препоръчва като профилактика на малокръвието и атеросклерозата.

Тиквата е полезна и при заболявания на черния дроб и бъбреците. Тя отлично регулира храносмилането и благодарение на голямото си съдържание на пектин способства за извеждането на лошия холестерол от организма.

От органичните киселини в тиквата се съдържа предимно ябълкова киселина. В нея има достатъчно количество захарни вещества: глюкоза, фруктоза, захароза. Освен това тя съдържа минерални съединения и големи количества калций, фосфор, желязо, мед, флуор, цинк, а каротинът

(форма на витамин А), витамин С и витамините от група В влияят добре на функциите на червата. Тиквата е и добро диуретично средство.

Ястията с тиква се включват в менюто на болните от хепатит и холецистит, а също така и на хората с хронични колити и ентероколити, със заболявания на сърдечно-съдовата система (хипертония, атеросклероза), с остри и хронични нефрити и пиелонефрити. При лечение на бъбреците се използва не меката част, а прясно изцеденият сок от сурова тиква (по половин чаша на 24 часа). Тиквеният сок има също така успокояващ ефект и подобрява съня.

Ястията с тиква са препоръчителни и за тези, които са прекарвали хепатит А, защото биологически активните вещества в нея способстват за възобновяването на активната антиоксидантна функция на черния дроб.

Меката част на тиквата може да се използва за компреси при екземе, изгаряния или обриви. Семената от тиква пък се използват в народната медицина като средство против глисти и при спазми, затрудняващи уринирането.

С настъпването на есента тиквата става част от нашата трапеза. За нейния произход все още няма единно мнение. Някои смятат за нейна родина Америка, а други – Китай, където тя е била култивирана в императорския двор.

Много индиански племена са боготворели цветовете на тиквата и са им преписвали чудотворни свойства. Когато колонизаторите пристигнали в Северна Америка открили, че индианците отглеждат и използват тиквите. Големият плод бил приет от тях с ентузиазъм и тиквеният пай станал традиционно ястие за Деня на благодарността в Америка.

Тиквата е много вкусен и полезен зеленчук, който съдържа голямо количество каротин и витамини. В меката част се

Супа от тиква и кестени

Необходими продукти:

600 г тиква
600 г целина
12 бр. кестени
1/2 л. прясно мляко
2 с. л. кориандър
канела
черен пипер
сол

Начин на приготвяне:

Предварително почистете корен целина и тиква нарязваме на кубчета. Из-

миваме ги и ги слагаме в тенджерата. Прибавяме млякото и го разреждаме с вода, подправяме със сол, черен пипер и кипваме. Варим на слаб огън около 20 мин., като постоянно бъркаме. Сваляме от огъня и разбиваме с миксер. Отново варим на слаб огън. Прибавяме нарязаните на парченца, предварително сварени и обелени кестени, кориандъра и канелата. Разбъркваме и сервираме.



Крем брюле с тиква

Необходими продукти:

5 яйца
700 мл течна сладкарска сметана
80 г захар
300 г сварена пюрирана тиква
2 ч.л. канела

Начин на приготвяне:

Измиваме и обелваме тиквата. Нарязваме я на кубчета и я слагаме за 10 мин. в микровълновата фурна да поомекне. Изваждаме я и добавяме 2 ч.л. канела и я правим на пюре с пасатора. В друг съд разбиваме яйцата, заедно със захарта.

Загриваме сметаната до точка на кипене, но да не завира. Това е много важно, тъй като трябва да внимаваме яйцата да не се пресекат. На тънка струйка, при непрекъснато бъркане добавяме яйцата. Накрая сипваме и пюрето от тиква.

Наливаме сместа във формичките и печем на водна баня на 150 градуса около 25 мин. Кремовете са готови, когато в средата

сместа остане леко сурова, а в краищата на формичките е запечена.

Оставяме да се охладят в хладилника поне за 2 часа. Преди сервиране, слагаме 1-2 лъжици захар и я карамелизираме с помощта на горелка. Ако не разполагаме с такава, използваме грила на фурната или на друг вид скара с горен реотан.



Есенно меню за повишаване на имунитета



Есента като сезон на влошаващото се време логично е и период, в който рязко нараства броят на простудите. Затова известно правило е, че за да се избегнат настинките, кашлицата и хремата, трябва да се укрепят имунитета.

Отчасти за това помага и подходящият избор на храна – тя трябва да бъде разнообразна, за да може организмът да по-

лучава в достатъчно количество от полезните за него вещества. Недостигът дори само на един витамин или минерал е достатъчен да наруши работата на имунната система.

Не забравяйте за цинка, който е особено важен за обмяната на веществата. Той се съдържа в морските продукти, яйцата, сиренето и месото.

Прекомерната употреба на захар води до отслабване на имунитета и затова бъдете много внимателни към продуктите,

които я съдържат. Помнете още, че натрупването на излишни килограми води до рак, диабет и други заболявания.

Плодовете са важен елемент от есенното меню, защото са богат източник на антиоксиданти, които са полезни с това, че неутрализират негативното въздействие на свободните радикали.

Не бива да пренебрегваме и киселото мляко. Полезните бактерии, съдържащи се в млечните продукти, са много ва-

жни за доброто храносмилане и имунната система, защото те успешно се борят с размножаването на вредните бактерии. Такива свойства притежават още лукът, чесънът и бананите.

Добре е да включите в своето есенно меню:

- броколи – те са незаменим източник на витамин С,
- моркови и картофи – също богати на антиоксиданти и
- морски продукти – източник на селен и ненаситени мастни киселини.

6 неща, за които не бива да се карате на детето



Когато детето ви чуе чинията за салатата или изяде всички бонбони, спомнете си за този текст! Защото жестоката критика вероятно няма да накара детето да осъзнае вината си и да не прави повече така.

А дори да ви послуша в конкретната ситуация, поведението му като цяло може да се влоши. Защо не бива да се карате на детето? detstrana.ru дава някои добри отговори.

Заради истината

„Кажете ми честно – ти ли изяде бонбоните?“ Когато детето си признае, родителската реакция е наказание – една седмица без сладко, да речем. Но какъв извод си прави детето – че не бива да яде сладко без разрешение? Или че истината му е навлекла наказанието?

Ако то ви има доверие, ако знае, че може да разчита на подкрепата ви, няма да ви излъже, каквото и да е направило. А това означава, че вие ще бъдете наясно с неговите проблеми – конфликти с връстници, трудности с ученето, с всичко. И, съответно, можете да предложите помощ и съвет.

Но ако детето прецени, че е по-безопасно да излъже, проблемите се увеличават с поне още един. Много е вероятно то да споделя вече не с вас, а с приятелите си и техните съвети едва ли ще са толкова добри, колкото вашите.

За изразяване на отрицателни емоции

„Стига си ревал!“, „Не прави така!“ „Престани да се зъбиш!“ Често коментираме с раздразнение поведението на детето и много ясно, че е по-добре за всички, когато то си е весело и спокойно.

Но в моментите, в които е обидено, разстроено, разярено от нещо – какво да прави? Да си мълчи и да поглъща негативизма в себе си, или да го крие

от вас? Не искате това, сигурни сме. Щом вие, най-близките му хора, не можете да реагирате адекватно в сложна за детето ситуация, това ще го отблъсне.

Ако то свикне с този модел на поведение, в бъдеще няма да му е лесно да установява нормални отношения и да отстоява своите интереси. А потискането на емоциите може да доведе до стрес и дори до депресия.

За проявите на самостоятелност

Да се облича само на криво, да обърка лявата с дясната обувка, да мие чиния и да я счупи, или пък да разлее супата на пода – това са нормални неща. Чудно би било, ако детето направи всичко без грешка, като вас.

Защо родителите не разбират, че не бива да се карат за децата си заради неумелите им опити да правят нещата самостоятелно?

„Какво е това! На теб никога нищо не ти се получава като хората, остави на мен, по-добре сама да го свърша.“ Това майчино възклицание е вредно, защото кара детето да загуби вярата в себе си и да си втълпи, всъщност, вие да му втълпите, че е неловко. В това няма нищо благородно и възпитателно.

За това, че не е оправдало очакванията ви

„Ние толкова се стараем всичко да ти бъде наред, а ти...“ Това е най-лошото, което може да чуе едно дете от майка си и баща си.

Да, завели сте го на театър, за да подхраните любовта му към изкуството, а на него му е скучно. Купили сте му скъпо колело, а то се мръщи, иска скутер.

Разбира се, би било чудесно да споделя вашите интереси и вкусове, но уважавайте неговите възгледи – то е самостоятелна личност със свои разбираня.

Често децата, в желанието си да не разсърдят родителите, правят това, което кажат мама и тате. И даже имитират радост. Но, съгласете се, че е доста по-добре, ако детето се държи искрено и открие това, което му е по душа.

За това, че то не може да се промени

Външност, темперамент, характер – дадени са ни от природата и е приятно да осъзнаем, че синът ни е душата на компанията, а дъщеря ни – звездата на класа. Но се случва и обратното и е важно да не лепим обидни етикети на хлапетата.

„Ревльо такъв“, „Тромава си като мечка“ и дори шеговитото „Грозното ми патенце“ може да нарани дълбоко. Покажете на детето, че го приемате с всичките му особености и недостатъци, че в тях е неговият чар и че ще го обичате винаги. И че със сигурност и другите ще го обичат.

Заради семейни проблеми

„Ти блъскаш вратата непрекъснато, а баба ти я боли глава“, „Баща ти как ще се разяри, като види новата ти двойка в бележника...“ – забранете си да изричате подобни фрази. Страхът и чувството за вина, които вменияват, могат да доведат до неврози, проблеми със съня и други оплаквания.

Бъдете особено тактични, ако в семейството има сериозни неуредици като развод, конфликти, финансови проблеми. Известно е, че децата и без друго често са склонни да обвиняват себе си за разни неприятности.

Задачата ви е да го избавят от чувството на вина, да обясните, че поведението на малките не е свързано с проблемите на възрастните и мама и татко със сигурност ще ги разрешат. И, разбира се, повтаряйте на детето колко го обичате – тези думи никога не са излишни. На всяка възраст!

18 от най-странните деликатесни ястия, които може да опитате по света



месо от кит

Цените ли вкусната храна? А искате ли да опитате нещо наистина различно? Design Taxi предлага кулинарна разходка из някои от най-странните блюда, които могат да ви сервират по света.

Супа от костенурки

Тя се приготвя от определени видове костенурки с по-меката черупка и се счита за деликатес в Китай и Източна Азия.

Хакарл

Исландското национално ястие се прави от вид акула, която е оставена да ферментира в продължение на месеци, а след това се суши.

А Пинг

Това е пържена тарантула, сервирана с черен пипер. Става популярна при глада в Камбоджа през 70-те години, а днес е деликатес.

Сурстрьоминг

Херинга, оставена да ферментира почти до разлагане, която има ужасна миризма. Консумира се в Швеция.

Сурово конско месо

С малко мазнини и калории, то се поднася като част от порция суши в Япония.

Жабешки бутчета

Пържени или печени, те вървят с гарнитура от чесън. Имат вкус на пиле и са популярни във Франция.

Фуку

Едно ястие, с което рискувате живота си, тъй като този вид риба е изключително отровна. Готвачите трябва да имат специална подготовка.

Каш

Ястие от сварени кравешки крака и глави, сервира се с вид хляб и чаша водка. Консумира се в Близкия изток.

Смрадливи главички

Името е противно, но зад

него се крият оставени да ферментират рибешки главички и вътрешности, най-често от сьомга. Яде се от индианците в Аляска.

Крокодилско

Определено не е от по-конвенционалните местни ястия. Комбинира вкус на пилешко и рачешко. Яде се в Австралия и Югоизточна Азия.

Биволски тестиси

Панирани и сервирани като бърза храна в американския Запад и Западна Канада.

Казу Марцу

Екстремна вид сирене, приготвено от овче мляко. В него се съдържат живи ларви. Произход - Сардиния.

Тъпоклюна кайра

Тази птица е защитена в някои страни, а в други като Исландия се яде като деликатес.

Отлежали яйца

Китайците ги запазват в специален разтвор в продължение на месеци. Жълтъкът позеленява, а белтъкът става тъмно кафяв. Миризмата пък е доста силна.

Червей Мопане

Доста голям и сочен червей, видът Мопане се приготвя с чили, домати и чесън. Консумира се в Южна Африка.

Пържена гърмяща змия

Ястие, традиционно за югозападните американски щати. Месото се одира от костите и се пържи. Има вкус, сходен с жабешките яйца.

Нсенене

Това е вид скакалец в Уганда, пържи се в собствена мазнина и се сервира с лук.

Месо от кит

Обработено на грил или дори сурово, то се яде в Скандинавските страни и Япония.



Червей Мопане

135 ГОДИНИ „ОРИЕНТ ЕКСПРЕС“

През октомври 1883 г. легендарния луксозен влак се отправя на първото си официално пътуване

На 4 октомври т. г. се навършиха 135 години от първото пътуване на пионера в луксозните железопътни воаяжи - прочутият влак „Ориент Експрес“. На тази дата през 1883 г. той започва първото си официално пътешествие от Париж до Истанбул, като преминава през териториите на шест държави.

Историята на жп легендата започва в края на XIX век. Когато железниците са най-перспективния вид транспорт, а жп мрежата постепенно обхваща Европа. Тогава на белгийският инженер и финансист Жорж Нагелмакерс му хрумва идеята да създаде влакове със суперлуксозни спални вагони. Досега се да добави в съставите и вагон-ресторант, където пътниците да се хранят по време на дългите пътешествия.

При визита в Америка на белгиецът му правят силно впечатление спалните железопътни вагони, изобретени от американския предприемач Джордж Пулман. След като се връща у дома, решава да създаде европейска мрежа от луксозни влакове. На 4 октомври 1872 г. основава Compagnie de Wagons-Lits („Компания за спални вагони“) и сключва договори за доставка на луксозен спален подвижен състав с няколко европейски железници.

Те оперират по маршрутите Остенде – Кьолн, Остенде – Берлин и Виена – Мюнхен.

Финансови трудности обаче го заставят да се сдружи с американския инвеститор Уилям Алтън Ман и да преименува компанията на Mann's Railway Sleeping Carriage Co. (Железопътна компания за спални вагони „Ман“). През 1874 г. успява да включи спалните вагони в композициите на експресите по направление Париж – Виена. Скоро Ман губи интерес към този бизнес и на 4 декември 1876 г. Нагелмакерс основава съществуващата и днес Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). Главен акционер в нея става белгийският крал Леополд II.

CIWL осигурява спални и багажни вагони и вагон-ресторанти, снабдени с газово и електрическо осветление, парно отопление и въздушни спирачки Westinghouse. През 1878 г. спалните са включени в съставите, които свързват централна Европа с Османската империя по маршрута Виена – Оршова (Румъния). За да пътуват в тях, пътниците закупват билет първа класа и доплащат добавка 20 процента от стойността му.

Голямата им популярност позволява на Нагелмакерс да сключи договор за създаване



Луксозният експрес, свързващ Централна Европа с Ориента бързо печели популярност

на собствен, модерен, суперлуксозен парен състав през февруари 1883 г. Той включва нов парен локомотив и 5 вагона (два спални, багажен, сервизен - за персонала и вагон-ресторант) от нова генерация, произведени по проект на белгийския предприемач в Мюнхен. Първоначално е наречен „Експрес Ориент“ (Express d'Orient), заради дестинацията, която му е поверена: Париж – Истанбул.

Дебютното му пътуване е осъществено юни 1883 г. между френската столица и Виена. Няколко месеца по-късно - на 4 октомври същата година - идва ред и на официалната тържествена церемония по въвеждането на композицията в експлоатация по маршрута към Ориента. На парижката Източна гара се стичат хиляди жители на града, представители на жп бизнеса, държавници и журналисти. Нагелмакерс кани на борда много благородници, политици и търговци. Впоследствие техните възторжени отзиви са публикувани в пресата и прославят композицията.

Те възхваляват елитарния лукс, превъзходната кухня и изключително високото ниво на обслужване във влака. Дразнят любопитството с разказите за поднасяните им тематични блюда от местните кухни на държавите по маршрута и богатите развлекателни програми. Удивяват с множеството интригуващи преживявания, като приемът, който кралят на Румъния Карол I, дава специално за пътниците в замъка Пелеш.

Благодарение на тази ре-

клама интересът към пътешествията с „Ориент експрес“ е огромен. Влакът започва да пътува два пъти седмично по дестинацията Париж – Страсбург – Мюнхен – Виена – Будапеща – Гюргево. От там с ферибот пътниците пресичат река Дунав и достигат до Русе,

където ги чака Румелийската железница. Тя ги отвежда във Варна, откъдето с австрийски параход прекосяват Черно море и достигат Истанбул. В началото жп воаяжът продължава 3 дни, 9 часа и 40 минути.

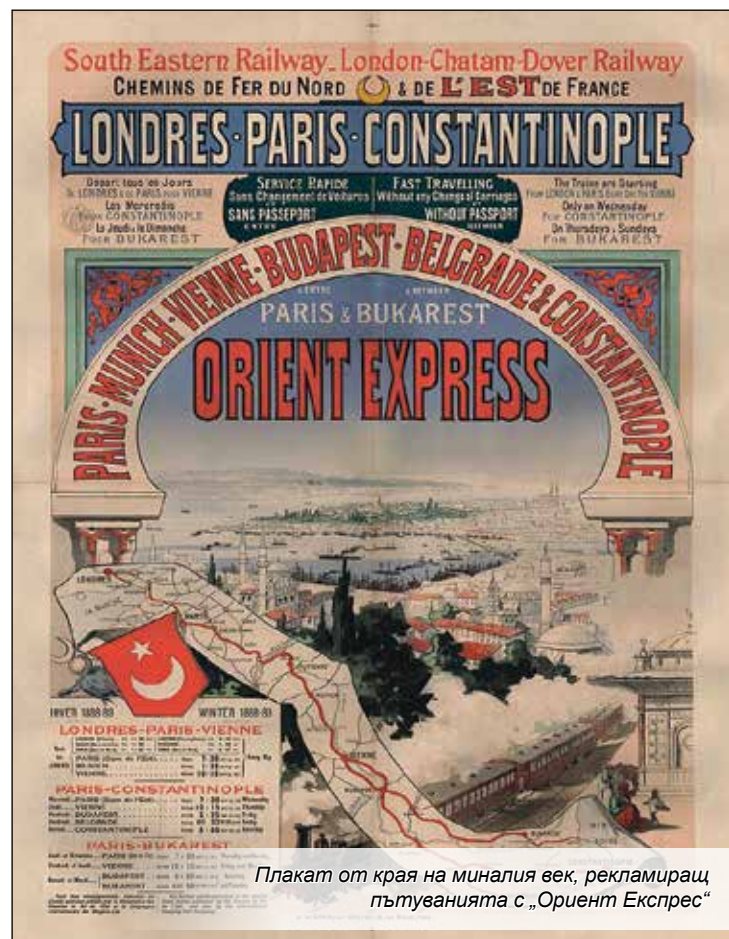
(Следва)
Ивайло ПАШОВ



„Ориент Експрес“ е пионерът в луксозните железопътни пътешествия



„Бащата“ на легендарния състав – белгиецът Жорж Нагелмакерс



Плакат от края на миналия век, рекламиращ пътуванията с „Ориент Експрес“



Едно от луксозните спални купета

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