

**АМЕРИКАНСКАТА ТОВАРНО-ПЪТНИЧЕСКА ДИЛЕМА**

на стр. 4

**НЕ ЕМОЦИИТЕ, А ЕКСПЕРТИЗИТЕ ЩЕ ИМАТ КОМПЕТЕНТНАТА ДУМА**

на стр. 5

# ПРЕЗ 2016 И БУРГАС С ОБНОВЕНА ЖП ГАРА

За 20 месеца гарата в Бургас трябва да бъде санирана и обновена. Рехабилитацията на целия комплекс ще се осъществява със съфинансиране от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), чрез Оперативна програма „Транспорт“ 2007-2013 г. По време на подписването на договорите за строителство и надзор министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Данаил Папазов информира, че се инвестират над 8 милиона лева в предстоящата модернизация.

Бургаската гара заедно със софийската и пазарджишката бяха включени в пакета обекти, за които се потърси финансиране по Оперативна програма „Транспорт“, след като поради забавяне от румънска страна стана ясно, че няма да се стане проектът за подобряване на корабоплаването по река Дунав. Ремонтът ѝ обаче се забави не само заради обжалванията на някои от отпадналите участници в търга. Уникалният вид на сградата, обявена за паметник на културата, изискваше техническото задание да се съгласува с Националния институт за недвижимо културно наследство. Тя съществува от 1929 г. и проектът за реконструкцията ѝ не предвижда архитектурни промени по фасадата и вътрешното пространство.

Зданието започва да се строи в началото на миналия век и това е една от първите железопътни гари у нас. Изградено е на три етапа, от 1908 до 1929 г., и е един модерен за времето си във функционално и естетическо отношение проект. Архитектурата е повлияна от стилистиката на необарока. Изпълнена е в традициите на западноевропейския стил. Емблематични за нея са семплата украса по фасадата. Над централните вход и изход са монтирани маркизи с ажурна конструкция от железни конзоли с покритие от армирано стъкло, което допълнително подчертава уникалността на сградата.

Вследствие на близо 100-годишната експлоатация без да се правят основни ремонти, както и на много-



бройните пътници, преминаващи всекидневно през нея, отделните строителни елементи на сградата са силно амортизирани. Дограмата е остаряла, от покрива прониква дъждовна вода, нарушена е хидроизолацията под коловозите и в тунела има течове по тавана и стените, което предизвиква значителни енергийни загуби.

Изпълнител по договора за проектиране и строителство е ДЗЗД „Железопътна инфраструктура Бургас“, в което участват „Техно Строй България“ ООД, „Билдникс“ ЕООД и „Сънником“ ЕООД. Четири от двадесетте месеца за изпълнение са предвидени за проектиране. Оценката на съответствието и строителния надзор ще се извършва от обединение „РУБИКОН – ЕН АР 1“, в което влизат

„Рубикон инженеринг“ ООД и „ЕН АР КОНСУЛТ“ ЕООД. Стойността на сключените договори е без ДДС (с 10% непредвидени разходи). Безвъзмездната финансова помощ за обекта е 5 657 467 лв.

Предстои цялостна подмяна на вътрешната и фасадната дограма, саниране на помещенията, като сградата ще бъде пожарно безопасна, инсталационно осигурена, оборудвана с топли и удобни чакални. До всички нива на гаровия комплекс ще се осигури достъп за хора с намалена подвижност. Ще се изградят и ще се монтират асансьори и рампи, отговорящи на европейските стандарти. Зданието ще разполага с център за услуги, търговски обекти, както и с добра визуална комуникация, като се поставят указателни табели за бърза и лесна ориентация на пътниците.

След приключването на строителните работи, жп гарата в Бургас ще бъде изцяло реставрирана и ще отговаря на изискванията за енергийна ефективност, чрез внедряване на висококачествени, енергоефективни материали. Условието е 30 процента от енергията, която се консумира, да идва от възобновяеми източници. Използването на съвременни технологии ще бъде умело съчетано с архитектурната стилистика на зданието, за да се запази автентичния му вид.

Предвижда се и облагородяване на пространството около гарата, така че то да отговаря на плановете на общината за района, заложи в проекта „Зона за обществен достъп“, по-популярен под името „Супер Бургас“. Според него градът ще е отворен към морето, като пространството между жп гарата, автогара „Юг“, част от пристанището и новата морска гара ще се обединят. По предварителните разчети, в началото на 2016 г. новата железопътна гара на морския град трябва да започне редовно да функционира.

На тържествената церемония по подписването присъстваха кметът на Бургас Димитър Николов и областният управител Павел Маринов.

## RAIL4SEE ГОСТУВА НА БУДАПЕЩА

Следващата среща на координаторите и ръководителите на екипи по проекта Rail4SEE (Rail Hub Cities for South East Europe), ще се проведе в унгарската столица Будапеща. Партньорите от КТИ - Институт за транспортни науки - са домакини на събитието от 14 до 16 юли и са подготвили интензивна програма за партньорите, сред които са Столична община и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД.

Първият ден е посветен на тренировъчна сесия за мрежата на обществения транспорт в Будапеща и неговата роля за туризма в градската зона. Споделянето на ноу-хау, ще включва също и информация за текущите практики и бъдещите планове за неконвенционални видове

обществен транспорт в района на града. Темата на сесията е в съответствие със стратегическите цели на RAIL4SEE да предложи мерки и интервенции за по-добра интеграция между различните видове обществен транспорт за постигане на оптимизирана транспортна мрежа и високо качество на обществения транспорт и предлаганите от него услуги на гражданите в Югоизточна Европа.

Вторият ден включва работна среща за международните влакове и възможностите за финансирането на пътническите превози в Централна и Югоизточна Европа. Проектът RAIL4SEE вече отбеляза успех с пускането на нови влакове между България и Гърция (София-Солун)

и между България и Румъния (Видин-Крайова). На срещата ще бъдат обсъдени тези конкретни случаи. Друг акцент са възможностите за хармонизиране на държавно ниво на подхода към и управлението на обществения транспорт в партниращите страни, хармонизиране на разписания, тяхното въвеждане и оповестяване.

Заедно с подробния и задълбочен преглед на изпълнението на проекта, през третия ден на срещата партньорите по проекта ще обсъдят финализирането на основни работни пакети и постигнатите резултати. Срещата ще приключи с утвърждаване на решенията и следващите стъпки, които трябва да бъдат предприети до края на RAIL4SEE през 2014 година.

# ВЛАКОВЕТЕ СА НАЙ-КОНКУРЕНТНИ ДО 300 КМ НА САМОЛЕТИТЕ



Най-бързите влакове в света могат да се конкурират най-ефективно със самолетите на разстоянията до 300 км. До този извод са стигнали експертите на световната онлайн туристическа агенция Tripsta, анализирайки маршрутите, по които пътуват най-скоростните жп състави в света.

„В случаите, когато авиационните полети са в пределите на до два часа и на разстояние до няколкостотин километра, пътуването с високоскоростен влак става по-изгодно не само

ценово, но и от гледна точка на пестене на времето. Това е така, защото жп тарифите по посочените дистанции се оказват по-конкурентни и привлекателни от тези на авиационния транспорт, както и заради обстоятелството, че ползвайки жп съставите, на пътниците не се налага да идват по-рано на летищата (заради процедурите за сигурност), които са традиционно разположени далеч от централните градски части и до тях се стига по-бавно.

В изследването на Tripsta се отбелязва, че от създаването си

до днес железопътният транспорт еволюира от бавните парни влакове до ултрасъвременните състави, придвижващи се на принципа на магнитната левитация. През този период скоростта на движение на композиции по жп линиите се е увеличила над 20 пъти, а общата дължина на железните пътища по целия свят надхвърля 1 370 000 км. Много често тази релсова мрежа позволява на пасажерите да достигат до редица кътчета на планетата, до които няма авиационни комуникации.

## Stadler достави предсрочно Flirt на Естония

Швейцарският производител на подвижен състав Stadler Rail Group завърши предсрочно доставката на общо 38-те влакови композиции Flirt, поръчани от естонския жп оператор Elron. Последната композиция от партидата бе предадена на клиента с 240 дни по-рано от договореното между двете компании през 2010 г.



Заявените състави позволиха на компанията Elron напълно да подмени своя жп парк от пътнически влакове. Това доведе до повишаване качеството на предлаганите от нея пасажерски превози и увеличи значително клиентите ѝ. В досега изминатите от новите състави Flirt 1,2 млн. км те са транспортирали с 45 на сто повече пътници на територията на Естония.

През 2009 г. компанията Elron (носеща тогава името Elektriraudtee) обяви обществен конкурс за отделно закупуване на 18 електрически и 20 дизелови пътнически влака. Търговското съревнование бе спечелено от Stadler, а договорите - подписани през август 2010 г. Операторът Elron заяви на швейцарския производител 12 тривагонни и 6 четиривагонни електрички, а също така 6 двавагонни, 8 тривагонни и 6 четиривагонни дизелови композиции. Това стана най-голямата поръчка на пътнически подвижен състав в историята на независима Естония.

## В Германия пуснаха лятна карта за безлимитни пътувания

Германските държавни железници пуснаха в продажба нова карта, даваща право неограничено да се пътува в рамките на един месец от момента на закупуването ѝ. Тя се нарича Deutschland-Pass, може да се използва само по вътрешните линии и ще важи до края на активния летен сезон.



Deutschland-Pass струва 309 евро за възрастни (409 евро – за пътуване в първа класа), 259 евро за младежи до 27 години и 149 евро за пътници под 18 години. С децата до 14 години може да се ползва безплатно и от един техен родител, но само ако в документа е посочено името му. Предлага се и версия на картата за двама възрастни – нейната цена е 459 евро (659 евро – за първа класа), като условието е те да пътуват заедно, а не поотделно.

Задължително изискване при употребата на сезонната Deutschland-Pass е поне един етап от пътуването с нея да се извършва с експресите ICE, EC или IC. В останалите пасажерът може да се вози и с регионалните състави RB, RE, S-Bahn, IRE. С документа е възможно да се използват и нощните влакове EC и CNL, ала в този случай пътниците трябва допълнително да заплатят запазени места.

Картата важи на територията на цяла Германия и може да се закупи до 31 август от касите на националния превозвач. Предвидено е тя да важи до 15 септември.

## През 2016 г. метрото на Барселона ще достигне градското летище

През първото полугодие на 2016 г. Барселона ще има нова метро линия (L9), която ще прави връзка между студентското градче в мегаполиса и местното летище „Ел Прат“. Тя ще е с обща дължина 20,7 км – почти колкото най-дългата основна линия на барселонския метрополитен L1. По протежението ѝ се изграждат 15 метростанции. Очаква се годишният пътничкопоток по трасето да достига около 23 млн. души.



Линията L9 е един от най-известните проточили се във времето строителни проекти в съвременна Барселона. Нейното изграждане започна още през 2002 г. Строителните работи обаче са прекъсвани и възобновявани многократно заради финансови причини. До момента са построени 11 км от трасето и 12 от метростанциите. Оценките сочат, че заради многократните забавяния проектът се е оскъпил значително и крайната му цена ще достигне около 16 млрд. евро.

Очаква се през тази есен по вече готовия участък да започнат експериментално да се движат първите мотриси.

Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

# СКОРОСТНА ЛИНИЯ СВЪРЗА Анкара и Истанбул



Дългоочакваната скоростна жп магистрала между Анкара и Истанбул стана факт. Тя бе официално открита на 11 юли. Пускането ѝ в експлоатация стана с около два месеца закъснение, тъй като трасето стана обект на крадби на кабели и се наложи възстановяването им.

Новата скоростна линия съкращава времето за пътуване между официалната и

неофициалната столица на югоизточната ни съседка до 3,5 часа. Досега влаковите рейсове между двата турски мегаполиса отнемаха приблизително 6 часа. Композициите могат да пътуват по линията със скорости до 250 км/ч. Спирките по трасето са 10.

В момента в Турция се използват две аналогични скоростни жп магистрали: Анкара - Коня и Анкара - Ескишехир. В

началото на тази година турските държавни железници обявиха, че ще инвестират почти половината от своя бюджет за 2014 г. (1,8 млрд. турски лири или 843 млн. долара) във високоскоростни трасета. Те са само част от впечатляващия брой строителни проекти, свързани със 100-годишнината от основаването на нова Турция през 2023 г.



# ПРОФЕСИОНАЛНА ГИМНАЗИЯ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ „НИКОЛА КОРЧЕВ“

## СПЕЦИАЛНОСТИ:

- \* Компютърни мрежи;
- \* Локомотиви и вагони;
- \* Осигурителни и комуникационни системи в жп инфраструктура;
- \* Електрообзавеждане на железопътна техника - /дневна и задочна форма/.



## ПРИЕМ:

По документи, след 8 клас

Балообразуващи оценки:

- \* Български език и литература;
- \* Математика;
- \* Физика;
- \* Информационни технологии.

## Допълнителни правоспособности:

- \* Помощник локомотивен машинист;
- \* Заварчик.



Практика на реални работни места



## УДОБЕН ТРАНСПОРТ:

Автобуси: 79, 309; Трамваи: ,6, 7,11,12,19

Метростанции: Мария Луиза, хан Кубрат

гр. София, бул. Илиянци 2, тел. 831 3855; 832 8038, e-mail:pgjpt@abv.bg

[www.pgjpt-sf.info](http://www.pgjpt-sf.info)

# АМЕРИКАНСКАТА ТОВАРНО-ПЪТНИЧЕСКА ДИЛЕМА

Железниците в САЩ отдават огромен приоритет на товарните пред пътническите превози. В резултат на това дължината и теглото на американските карго състави непрекъснато се увеличават, а жп инфраструктурата се съобразява почти изцяло с техните ниски скорости и специфика на движението им. На свой ред то създава пречки пред развитието на високоскоростните пътнически превози, тъй като пригодените основно за серъхтежките композиции релсови пътища се оказват неподходящи за пасажерските експреси.

В момента средната скорост на товарните състави в САЩ е около 32 км/ч, а по много жп участъци скоростта е дори още по-малка. Това налага да не се допускат големи надлъжни наклони на жп трасета. При участъците с крива от линиите, външната релса се разполага по-високо от вътрешната - тоест на железния път се дава напрежен наклон за уравнивяване на центробежната сила, която зависи от скоростта на движение (а при товарните състави тя е малка) и радиуса на кривите. За да може същото трасе да бъде използвано и от скоростни влакове обаче, се изисква по-голямо от прилаганото повдигане на

товарните влакове по линиите, тя е била изгубена. Аналогична заплаха съществува и сега. Ако по нейните пътнически трасета



Американският товарен жп транспорт се развива с приоритет през последните десетилетия



Високоскоростните пътнически превози са новото предизвикателство пред железниците на САЩ

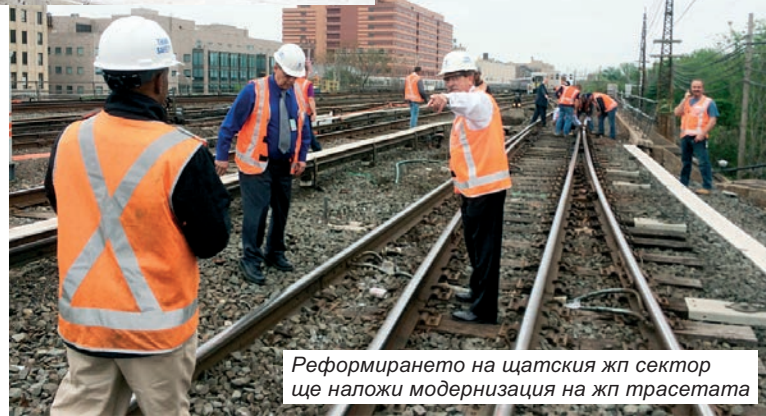


Пътническите жп превози в Съединените щати имат нужда от развитие и „ускоряване“

външната релса, но ако бъде реализирано, се създава опасност от дерайлиране на подвижния карго състав.

В държави с модерни жп комуникации като Япония и Франция този проблем е преодолян. Там проектирането на жп линиите се прави с отчитане на скоростите на движение на влаковете, които ще пътуват по тях. В тези страни пътническите експреси и товарните влакове не оперират по един и същ коловоз. Какво обаче ще се предприеме в САЩ?

Като първа стъпка за решаването на затруднението може да се приеме реконструкцията на североизточната жп магистрала (единствената, пригодена за високи жп скорости). Тя се простира от Бостън до Вашингтон и по пътя си преминава през Филаделфия и Ню Йорк. Същата беше модернизирана и вече позволява по нея да оперират пътнически композиции, развиващи скорост до 200 км/ч. Всъщност, тази възможност е съществувала още при нейното изграждане преди 40 години, но в резултат от експлоатацията на



Реформирането на щатския жп сектор ще наложи модернизация на жп трасетата

пак се разреши движението на карго влакове, не след дълго тя отново ще стане непригодна за високоскоростно жп движение.

Постоянно увеличаващите се в световен мащаб цени на горивата за автомобилите и самолетите провокират възраждането на пътническия жп транспорт в страната на неограничените възможности. Отскоро е налице силен интерес към използването на влакове-стрели по някои от другите най-интензивно експлоатирани американски жп трасета. Частната компания AmericanHighSpeed.RailCorporation (AHSRC – Американска корпорация за скоростни железопътни превози) обяви, че

планира да финансира, построи и обслужва специална високоскоростна пътническа линия между Лос Анджелис и Сан Диего в щата Калифорния. Двата мегаполиса се намират на малко повече от 200 км един от друг. Предвижда се трасето да бъде изградено на базата на японската жп технология, реализирана при влаковете-стрели Shinkansen. Целта е композициите да пътуват със скорост 200 км/ч и да преодоляват маршрута за около час. Проектът се оценява на 2

млрд. долара, като една четвърт от средствата е договорено да бъдат осигурени от японски, а останалите от частни американски инвеститори.

Реформирането на щатските железници в тази посока е наложително, за да могат да спечелят като клиенти фирмите, извършващи в момента карго трансфери с автомобилен и авиационен транспорт. Много от тези компании вече се задъхват от ръста в горивата, който осъпява превозите, и радушно биха се възползвали от по-изгодната жп алтернатива. Законът в САЩ дава голяма свобода на железопътните оператори да определят

сами тарифите си с оглед на конкурентоспособността.

Благодарение на Закона на Стергерс за дерегулацията (1980 г.) през последните две десетилетия на миналия век железопътните компании в САЩ получиха правото да водят самостоятелна, гъвкава тарифна политика според конкретните нужди от превозите и нивото на конкуренцията от страна на останалите видове транспорт. Това им позволява също така да закриват и продават нерентабилните линии. В резултат на това от дотогавашните 43 железници се „нароиха“ цели 573 жп компании. Днес в карго сегмента доминират са 7, а в пътническия - главната роля играе операторът AMTRAK. Товарните жп превозвачи се финансират изключително чрез доходите от икономическата си дейност и са финансово стабилни заради значителните товаропотоци по линиите. От своя страна AMTRAK осъществява своите пътнически превози, ползвайки преимуществено инфраструктурата на товарната жп мрежа на базата на договори, сключени с карго оператори. Водещият американски пътнически оператор получава и субсидия от държавния бюджет като компенсация за извършваните от него социални превози.

По-малките щатски железници в карго сегмента се занимават с формиране и подпомагане на товаропотоците на основните „играчи“. Извършват и регионалните превози. Крайградските пасажерски линии пък се обслужват от 19 железопътни пътнически компании. Дейността на всички тези дружества се обезпечава чрез икономическата активност, инвестициите назаинтересованите от изпълнението на релсовите трансфери предприятия и местните бюджети. Тяхната работа и стабилност обаче влияе в много по-малка степен на общите показатели на железопътния отрасъл отколкото дейността на монополистите.

В резултат на проведените от 1980 г. насам реформи американските жп тарифи са намалели с 57 на сто, а производителността на труда е нараснала 2,7 пъти. Съществено са се подобрили и условията на безопасност: годишният брой на транспортните произшествия е намалел с 67 процента, производственият

травматизъм - със 71 на сто. От 1981 г. до 2009 г. отрасълът е получил 511 млрд. долара капиталови инвестиции.

Развитата жп мрежа позволява в САЩ да се осъществи моделът на хоризонталното разделение, при който вертикално интегрирани компании, притежаващи инфраструктурата и подвижния състав, могат да се конкурират по паралелните направления. Местните железници усещат и силната конкуренция от страна на автомобилния транспорт. Тези фактори ориентират американските железопътни фирми към иновационно развитие, за да се намалят на транспортните разходи. От това доколко сполучливо ще е то зависи и дали ще се намери формулата за успешна симбиоза между щатските товарни и пътнически превози.

Ивайло ПАШОВ

- Г-н Кръстев, вече беше коментирано, че тежкият инцидент в гара Калояновци е резултат на човешка грешка. Но в тези няколко дни оттогава се появиха и други тези. Въпреки че следствието не е приключило, не допускате ли появата на технически проблеми, които още не са установени?

- Все още всичко е в сферата на хипотезите и за окончателни причини е рано да се говори. Докато разследващите органи окончателно не приключат работата си, не може да се каже, че те са ясни. Така или иначе този инцидент няма аналог. Затова се разглежда вариантът за човешка грешка. Не мога де си обясня защо машинистите не са възприели светлинните сигнали от двата поредни светофара и са влезли в отклонението с висока скорост. Според скоростометрната лента, преди това влакът се е движил със 110 километра в час. Преди входния сигнал е намалил на 98 км и така е влязъл в отклонението.

- Доколкото вече стана известно и двамата машинисти са опитни.

- Това е така. Христо Теляшев, който в момента е управлявал влака, е продължително време машинист. Преди това е работил в ремонта на локомотивното депо в Пловдив. Колегите му го познават и може би затова сега спонтанно реагират в негова защита, търсят варианти за технически причини. Той тогава само по пътен лист е бил помощник-машинист, иначе е правоспособен. Това че идва от товарните превози и преди около двадесет дена е назначен в „БДЖ – Пътнически превози“ ЕАД няма никакво значение, защото



# НЕ ЕМОЦИИТЕ, А ЕКСПЕРТИЗИТЕ ЩЕ ИМАТ КОМПЕТЕНТНАТА ДУМА

Твърдят в НКЖИ, след като бързият влак София – Варна дерайлира при гара Калояновец

Принципно вероятността локомотивният машинист да допусне грешка е по-голяма от техническите системи, които са с висока технологична сигурност, казва инж. Неделчо Спасов, ръководител на инспекция „Безопасност на превозите“ в НК „Железопътна инфраструктура“, по повод тежкия инцидент, който стана на 12 юли при входните стрелки на гара Калояновец. Дерайлираха локомотивът и първите четири вагона на бързия влак София – Варна, а на място загина единият от машинистите – Венко Тодоров, който в момента не е управлявал влака. Според очевидци последните метри ло-

комотивът е прелетял през моста, като от фаталното обръщане в реката го е спасил бетонният ръб на съоръжението. След преминаването му се е наклонил и се е завъртял така, че челната кабина се е отзовала отзад. Повлякъл е фургона, вторият и третият вагон, който е застанал перпендикулярно на пътя. Много е пострадал и първокласният вагон.

При такива тежки случаи трябва да се базираме само на фактите, а не на емоциите, категоричен е инж. Спасов, който заедно с други специалисти от НКЖИ и „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД е участвал като експерт в отстраняването на последиците

**Във връзка с трагичния инцидент на гара Калояновец, управителният съвет на СЛБП поднася най-искрените си съболезнования на семейството и близките на загиналия в изпълнение на служебния си дълг локомотивен машинист Венко Тодоров. Синдикалното ръководство открива дарителска сметка за подпомагане на семейството му, която ще бъде съобщена в следващия брой на вестника.**

от инцидента. Той споделя, че напълно разбира колегите на пострадалите машинисти, които е оправдано да правят различни изказвания и да градят алтернативни хипотези. Осигурителната техника на гарата в Калояновец обаче е работила безупречно. Според него тя е високонадеждна и гарантира цялостта на маршрута. Става дума за класическия

пример на конвенционална жп мрежа, каквато работи не само навсякъде у нас, но и в цяла Европа. Освен това отсечката, по която дерайлиралият влак се е движил, е рехабилитирана с пари от европейските програми и беше официално пусната в експлоатация на 14 април, след получаване на разрешение от строителния надзор.

Колкото до твърденията, които през последните дни бяха направени от локомотивни машинисти в Пловдив, че старите осигурителни системи по трасето са били по-надеждни, Неделчо Спасов коментира, че става въпрос за два класа техника. Предишната – на „Ериксон“ – е на по-ниско ниво и с по-ограничени възможности, докато новата – на „Алкател“ – е с далеч по-широк спектър на действие, има много повече възможности за потвърждения и въвеждане на кодове. Едно от предимствата ѝ е, че при всяка повреда се предават такъв тип кодове, които алармират пътното и локомотивно оборудване и автоматично задействат спирачките на влака. Тези данни принципно се регистрират в „черната кутия“ на локомотива, която в конкретния случай е иззета от следствените органи, а при отварянето ѝ ще могат да се разчетат. По думите на инж. Спасов въпросната система се явява като едно надграждане за допълнителна сигурност и предотвратяване на евентуални субективни грешки. Освен това рехабилитираният участък е направен за 160 км/ч, но по него влаковете няма да се движат с тази скорост, въпреки че контактната мрежа и осигурителната техника са готови, докато цялото направление до Бургас не бъде рехабилитирано.

„Разликата с изградените нови трасета между Пловдив

и Свиленград, Пловдив – Септември и в бъдеще до София е, че там се монтира два пъти по-скъпи стрелки с по-голям радиус, които ще позволят по главните коловози да се развият по-високи скорости. Променя се и светлинната сигнализация на входните светофори, където има допълнителен зелен сектор, който показва, че отклонението е с по-висока скорост. От такъв тип са в Пловдив, Първомай, Димитровград. Докато в посока Бургас скорост 160 км/ч ще се отнася само за правите отсечки между гарите и правите елементи между стрелките“, обяснява Неделчо Спасов и добавя, че конструкцията на гарите ще остане същата за 40 км/ч. В направлението към Бургас релсите също се подменят с по-здрави и тежки – 60-килограмови.

Според министър Данаил Папазов, който също веднага отиде на местопроизшествието, почти целият подвижен състав е тотално разрушен. Локомотивът е тежко пострадал и не подлежи на ремонт. По думите на министъра, той е бил един от най-добрите, а вагоните съвсем наскоро са рециклирани и в отлично състояние. Затова са пуснати и по дестинациите до морето, за да могат пътниците да пътуват по-комфортно. По предварителна оценка загубите само от подвижния състав са за около 2 млн. лева.

Щетите за инфраструктурата също все още не са окончателно изчислени, но като пример инж. Неделчо Спасов посочва стойността на една нова стрелка от типа, монтирани в рехабилитираните участъци между Пловдив и Бургас, която възлиза на 160 хил. лв. Стрелковият обръщателен апарат, който е оперативен съвместим струва около 16 хил. лв. Броячите на оси, с най-висока надеждност, са от порядъка на 12 хил. лв. Отделно ще се изчисляват възстановителните работи преди да бъде направена окончателната финансова равностметка.

Страницата подготви:  
Мая Димитрова

Инж. Християн Кръстев, изпълнителен директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД:

## ДОКАТО РАЗСЛЕДВАЩИТЕ ОРГАНИ НЕ ПРИКЛЮЧАТ РАБОТАТА СИ, ВСИЧКО Е САМО ХИПОТЕЗИ

локомотивите са едни и същи, няма разлика и в сигнализацията. Така че повтарям, необяснимо остава защо не е намалил според правилата на 40 км/ч при отклонението.

**– Една от версиите е, че скоростомерът не е работил.**

– Тя е некомпетентна, защото в противен случай върху лентата нямаше да бъде изписано с каква скорост се е движил влакът. Освен това е plombиран и не може да бъде манипулиран. Ако наистина е бил повреден, и двамата машинисти е щяло да откажат да излязат на работа с такъв локомотив.

**– Възможно ли е да не се възприеме светлинния сигнал, ако е огрян от слънцето?**

– В такъв случай дори единият да не възприеме сигнализацията, колегата му е длъжен да гледа и да я види. Освен това имат пътеводител, в който всеки влак е указано от коя гара тръгва, през коя ще мине, кога пристига. Знае се скоростта на движение, километрите. Всеки машинист пътува с такава пътна книжка. Точно затова продължава да не ми е ясно как са реализирали дерайлирането. Ако не е човешка грешка друго логично обяснение няма.

**– Какви допълнителни мерки ще се предприемат, за да се заос-**

**стри вниманието в превантивната работа с хората?**

– Отново ще направим инструктажи, отново ще говорим какво трябва да правят, ще им припомним задълженията, които имат. Започваме обиколки по места, за да изслушаме какви са проблемите на хората, с какво още може да помогнем, защото всичко може да оказва влияние, включително и топлото време. Затова преди седмица проведехме извънреден инструктаж, пуснахме тревожен бюлетен, за да заострим вниманието. Но основното е най-напред да има ред и дисциплина.

**– Преди около две-три години бяха премахнати предпътните медицински прегледи, остана само проверката за алкохол. Смятате ли да ги върнете?**

– Ще анализираме да видим колко ще струва и дали е удачно да го правим, както преди, или да бъде сключен договор с медицинска фирма, която да извършва тази дейност.

**– На този етап какъв извод може да се направи от трагичния инцидент?**

– Това, което най-напред ще предприемем, е допълнително обучение. Ще акцентираме върху опресняване на знанията, върху това как ще се развива железницата, независимо

от моментната конюнктура. Нашият Център за подготовка на кадри работи добре. По-големият проблем е, че през последните години не сме назначили нито един млад инженер поради липса на желаещи от ВТУ или Техническият университет. Искахме да сключим договори със студенти – стипендианти, които, когато завършат след две – три години, ще дойдат при нас и ще работят в експлоатацията. Появи се само едно момиче и то кандидатстваше за „Човешки ресурси“.

**– Не сте ли се замисляли да се потърси по-активната помощ на психолози за хората, които работят в движението?**

– Има логика да се поставят такива специалисти по регионите, които постоянно да работят по места, а не само когато се наложи. По-склонен съм обаче да се възприеме руският метод на обучение. Там се работи с тренажори, изградена е стройна система за постоянна квалификация, дори в руските железници има цял институт, който се занимава с проблема. Ангажирани са и психолози, за които ме питате. Отделя се специално внимание на безопасността, която е изградена от различни сложни компоненти и предпоставки. Нашите специалисти ще трябва да почерпят опит оттам.

# НЯКОЛКО ИДЕИ КАК ДА ЗАПАЗИМ СПОМЕНА ЗА ЛЯТОТО

Дългоочакваната семейна ваканция вероятно за мнозина е вече на своя праг. Почивните дни на морския бряг обаче отминават неусетно бързо. Защо тогава не се опитаме да запазим за по-дълго време спомена за лятото, а едновременно с това да придадем красив вид на дома си? Събраните на плажа мидички, изгладени от водата парчета стъкло, камъчета и донесени от прилива парчета дърво могат да преобразят интериора във вашето жилище.

## РОМАНТИЧНИ ВИСУЛКИ

Украсете детската стая, балкона, банята или градината с красива, ръчно изработена висулка. За целта ви трябва събрани по плажа парчета дърво, стъкло и мидички, които да закрепите с помощта на канап или памучна връв. Вариантите на тази лесна, но много ефективна украса, са безбройни – само дайте воля на своето въображение.



## СВЕЩИ С ДЪХ НА ЛЯТО

Свещите придават романтична атмосфера и на най-скромната вечеря. Необходими са ви няколко по-дълбоки мидички или рапани, обикновена домакинска свещ, памучен конец за плетене на една кука и метални дискчета, в които да закрепите фитила. Разтопете свещта в тенджерата. Можете да използвате и остатъци от стари свещи. Междувременно, нарежете концете на парчета с подходяща дължина и прекарайте всяко от тях през метално дискче, което ще поставите на дъното на мидичката.



## НОВА ДРЕШКА ЗА СТАРИТЕ САКСИИ

Придайте нов вид на обикновените теракотени саксии, като ги украсите с бордюри от мидички. Необходимо ви е само подходящо лепило и достатъчен брой мидени черупки. Можете да съчетаете различен вид мидички, за да постигнете ефекта на „мозайката“. Така украсените саксии са особено подходящи за отглеждане на кактуси и други сукулентни растения.



## АКСЕСОАРИ ЗА ПАРТИ

С мидички и охлювчета можете да си направите оригинални клечки за сандвичи или бъркалки за коктейли. Необходими са ви клечки за зъби или по-дълги клечки за шишчета, на върха на които да залепите черупките на морските обитатели. Сложете на масата синя покривка и подберете подходящи салфетки на райета и ще изненадате гостите си с ефектно поднесена храна и напитки.



## УКРАШЕНИЕ ЗА СТЕНАТА

Сигурно в дома си имате някое ъгълче, което бихте желали да декорирате с малка картина или интересен орнамент, но все не намирате подходящата украса. Можете да си изработите сами украшение за стена от солено тесто за моделиране, мидички и парчета стъкло. Тестото се приготвя от 1 к.ч. брашно, 1/2 к.ч. чаша сол, 1 ч.л. олио, 1/2 к.ч. вода. Получава се гъста смес като за пица. Разточвате тестото, за да стане с дебелина по-малка от 1 см, оформяте с чаша или формичка за солени, нареждате отгоре събраните съкровища от морето, като притискате внимателно, за да потънат в тестото. Накрая със сламка за пиене правите дупка в единия край на орнамента, през която в последствие ще прокарате подходяща връв или канап, за да закачите готовото украшение на стената. Печете на слаб огън в микровълнова печка или фурна за сандвичи за няколко минути, докато сместа се втвърди.



## ОРИГИНАЛНА РАМКА



Можете сами да направите оригинална рамка от мидени черупки за малка картина или любима снимка. Изрежете от картон правоъгълна рамка, чийто вътрешен размер да отговаря на размера на фотоса или картината, която искате да се вижда. Залепете произведението, което искате да рамкирате, върху лист хартия, чийто размери отговарят на външните размери на картонената рамка. Върху рамката залепете мидичките плътно една до друга, като за по-голям ефект можете на места да залепвате и втори слой мидени черупки.

## МАГИЧЕСКИ ФЕНЕР

За направата на този фенер ви трябва разноцветни парчета морско стъкло, стъклено бурканче от сладко, лепило за стъкло, бързосъхнеща глина, канап, мидичка с дупка и чаена свещ. Залепете парчетата морско стъкло върху бурканчето. Оформете с длани „червейчета“ от глина и запълнете с тях празните пространства около морското стъкло така, както се фугират плочките в банята. Обвийте с канапа гърлото на буркана и украсете с мидичката. Поставете вътре чаена свещ и се наслаждавайте на мека светлина на своя уникален фенер, събрал магията на лятото.



## ОСВЕЖЕТЕ ЛЯТНОТО СИ МЕНЮ СЪС СТУДЕНА СУПА

В жарките летни дни дори и заклетите любители на обилните порции сочно месо са склонни да се преориентират към по-леки храни, защото пълният стомах и летните забавления някак не вървят ръка за ръка. Организмът ни сам посочва от какво има нужда и определено студените течности са предпочитаният начин за набавяне на необходимите енергийни запаси. Най-доброто съчетание на вкусна и полезна напитка, която едновременно ще засити глада и ще пречисти организма ни, са студените супи. Освен любимият ни национален специалитет – тараторът, можете да разнообразите лятното си меню с някои от най-популярните разхлаждащи изкушения в света. Те се приготвят лесно и могат да се съхраняват в хладилник няколко дни.

### АНДАЛУСКО ГАСПАЧО

#### ПРОДУКТИ:

- 1 кг зрели домати;
- 2 филии хляб без кората;
- 1 голяма краставица;
- 1 глава червен лук;
- 3 скилидки чесън;
- 2 зелени чушки;
- 6 с.л. зехтин;
- 3 с.л. оцет;
- сол и черен пипер на вкус.



#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Накиснете хляба в малко вода, извадете и изцедете. Залейте домати в вряла вода, а след това веднага ги поставете под течаща студена вода, за да се обелят по-лесно. Обелете и краставицата. Поставете всички зеленчуци в блендер и разбийте до гладка смес. Добавете зехтина, оцета, солта и черния пипер и разбъркайте добре. По желание можете да украсите гаспачото със ситно нарязани парченца чушка и краставица.

### ЗЕЛЕНЧУКОВ БОРШ

#### ПРОДУКТИ:

- 1 глава червено цвекло;
- 2 средни глави лук;
- 2 големи моркова;
- 1/3 глава зеле;
- 2 с.л. зехтин;
- 5 ч.ч. зеленчуков бульон;
- сокът от 1 лимон;
- сол и черен пипер на вкус.



#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Нарежете цвеклото и морковите на тънки парченца, а лука на полумесеци. Задушете ги леко в зехтина за 5 минути. Междувременно възварете бульона и добавете към задушените зеленчуци заедно с нарязаното на ивици зеле. Оставете супата да поври 20 – 25 минути. Добавете солта, черния пипер и лимоновия сок. По желание можете да украсите с магданоз, зелени пера лук или сметана.

### СТУДЕНА СУПА С АВОКАДО

#### ПРОДУКТИ:

- 1/2 голяма краставица;
- 1 средно на големина авокадо;
- 1 глава лук;
- 2 с.л. кисело мляко;
- 2 с.л. нарязани пресни листа мента;
- 2 с.л. сок от лайм или лимон;
- сол, черен пипер и кимион на прах на вкус.



#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Поставете обелените зеленчуци и всички останали продукти в блендер, добавете 1 ч.ч. студена вода и разбийте до гладка смес. Украсете по желание с листа мента или ситно нарязана репичка.

### СТУДЕНА СУПА С ПЪПЕШ

#### ПРОДУКТИ:

- 1 среден пъпеш;
- 1/2 ч.ч. кисело мляко;
- 1 ч.л. настърган джинджифил;
- сокът от 1 лимон;
- няколко пресни листа босилек или мента;
- сол и индийско орехче/канела на вкус.



#### НАЧИН НА ПРИГОТВЯНЕ:

Поставете всички продукти в блендер и разбийте до гладка смес. Можете да украсите с листа мента, течен мед или топка кисело мляко.

# ОБИЧАЙТЕ СЕБЕ СИ

**включително и онази брадавица на носа!**



Казвате ли си понякога „Ей, за нищо не ставам!“? Мисълта за това какво представляваме като хора, как ни възприемат околните и дали изобщо заслужаваме да бъдем обичани може да завладее съзнанието ни като досаден натрапник. Животът постоянно ни поставя в ситуации, които подлагат на изпитание самочувствието ни и ни изпълват със съмнение в собствената ни стойност като личности. Не е трудно да изпаднем в крайния негативизъм от типа „Кой би могъл да обича толкова загубено същество като мен? Та и аз едва понасям самия себе си!“

Да обичаме самите себе си по никакъв начин не е израз на егоистичната представа, че

целият свят се върти около нас, а по-скоро представлява оценка на неотменимата ни индивидуалност.

Много често изглежда, че да обичаш себе си е едва ли не невъзможно. Много по-лесно е да обичаш някого другото. За да бъде любовта ни истинска, трябва първо да започнем от самите себе си. В противен случай ще изпаднем в ситуация, когато се влюбваме в някого, само защото той/тя ни обича, а не защото ние изпитваме реални чувства към този човек.

Да обичаш себе си означава да се приемеш такъв, какъвто си – с всичките си качества и недостатъци, психологически особености и емоционални

травми, неизразени таланти и стаен гняв. И да, това означава да обичаш дори физическите си дефекти и да се чувстваш удобно в своята кожа. За да се приемаме такива, каквито сме, трябва да гледаме на себе си реалистично, без да се самообвиняваме или надценяваме и най-вече без да се притесняваме от себе си. Добре е да се научим да казваме „Не!“ на нещата, които са неприемливи за нас, за да не бъдем пленници на въображаемото задължение да се харесаме на всички. Да обичаме самите себе си е процес на искрено вглеждане в своето „аз“, вглъбяване в дълбините на съществуването ни и осъзнаване, че заслужаваме да бъдем обичани.

## НОСТАЛГИЯТА НИ ПОМАГА

*да осъзнаем, че животът има смисъл*

Собственото ни минало е като страна, от която сме прокудени. Подобно на всички изгнаници, понякога ние копнеем да се завърнем в нея. Именно този копнеж наричаме носталгия.

Независимо дали е предизвикана от стара снимка, пътуване до познато място или нежна целувка от любим човек, носталгията винаги отваря сетивата ни по особен начин. Сладостната тъга, типична за това чувство, обагря преживяванията ни с онази мека златиста светлина, в която светът притихва за минути в края на всеки ден преди залез слънце.

Терминът „носталгия“ е измислен от швейцарски лекари в началото на 17 в., за да изрази тъгата по родния край сред наемните войници.



Днес носталгията се възприема в много по-широки граници. Според изследователи, тя може да се използва като вътрешен ресурс на нашата психика и емоционалност.

Резултатите от проучване на нагласите на хората по отношение на смъртта и смисъла на живота показват, че се влияят до голяма степен от склонността им да изпитват носталгични чувства. Оказва се, че участниците в експеримента, които не се поддават на сантиментален копнеж по миналото, имат много по-силно усещане за безмислието на живота. На свой ред онези, които са склонни към носталгичност, не гледат на собствената си смърт като на нещо, което отнема ценността и красотата на живота.

Последващи изследвания доказват, че хората, склонни към носталгия, по-рядко се отдават на натрапчиви мисли за смъртта, а и не страдат от усещането за самотност. Така се оказва, че носталгичността не е някаква слабост или глезотия. Тъкмо напротив, учените я наричат „ресурс за придаване на смисъл на живота“, който е от основно значение за психичното здраве. Склонността към носталгични чувства действа като склад за позитивни емоции, съхранени в паметта, към който можем да се обърнем, за да разведрим емоционалното си състояние. Именно силното чувство на привързаност към собственото ни минало ни помага да се справим добре с настоящето и бъдещето.

## ДИСПЛЕЙ, КОЙТО СЕ НАВИВА НА РУЛО

Технологичният гигант LG представи 18-инчов прозрачен дисплей, който може да се навива на руло. Компанията заяви, че през 2017 г. ще пусне на пазара и 60-инчов вариант.



Новото изобретение е с ултра-висока резолюция от близо 1 милион мегапиксела и е изработено от специален материал, покрит с полиамиден слой. Това позволява екранът да бъде навит на руло с диаметър 3 см и лесно да се пренесе в тясна цилиндрична кутия навсякъде.

Това постижение бележи нов напредък в технологията за прозрачни дисплеи и вероятно приближава времето, когато производителите ще ни зарадват с напълно сгъваеми мобилни телефони и телевизионни монитори.

## КОМЕНТАРИТЕ СА ИЗЛИШНИ

Снимка на легендарния филмов режисьор Стивън Спилбърг, пусната от потребител в социалната мрежа Facebook, предизвика порой от негативни коментари. Когато в случая е, че тези коментари показват пълното отсъствие на каквато и да е мисъл в главите на техните автори. Снимката показва Спилбърг пред макет на проснат на земята праисторически трицератопс и е правена по време на снимките на хитовата лента „Джурасик парк“ през 1993 г. Фотосът е придружен от ироничното заглавие „Позорен кадър с любител на лова, щастливо позиращ до току-що убит от него трицератопс. Моля, споделяйте тази снимка, за да може целият свят да възнеоудува срещу този жалък човек“ и се появява в социалната мрежа като директна препратка към зачестилите напоследък кадри на начинаещи модни модели пред убити от тях животни в Африка.

Коментаторите във Facebook обаче изобщо не са доловили тънката ирония, а заливат автора на снимката с гневни обвинения в изстребване на защитени видове и безчовечност, както и заплахи, че няма да гледат повече нито един филм на „убиеца на невинни животни“. Както е известно, трицератопсите са вид динозаври, измрели пред 66 милиона години.

## ВИСУЛКА, ЗА КОЯТО СЕ РЕДИШ НА ОПАШКА

Малко, ала скъпо, и прилича на Карл Лагерфелд. Що е то? Отговорът е: най-новият писък на модата - висулка за чанта, която е стилизиран образ на култовия дизайнер. Аксесоарът с цена 1 685 щатски долара бе представен на модно дефиле в Милано още през февруари тази година, но лимитираната серия от необичайната украса за дамски чанти ще излезе на пазара през септември. Преди дни бе публикуван официалният списък на чакащите да се доберат до заветната висулка. До момента 600 последователки на висшата мода от цял свят са се регистрирали на „опашката“ за хитовия аксесоар.

Висулката, изобразяваща 88-годишния Лагерфелд, вече си спечели ненавистта на природозащитниците, тъй като „тялото“ е изработено от кожа на сребърна лисица, прочутите „очила“ на дизайнера са стилизирани от кожа на черна норка, а бялата „коса“ е всъщност руно от коза. Модният гуру, известен с острите си коментари за външния вид на звезди като Адел, Лана дел Рей и др., неведнъж е посочвал, че в своите творения използва козина от животни, които заплашват живота на човека, и че всъщност цялата тази дискусия около използването на естествена или изкуствена кожа е „детински незряла“.



# ОТ ЦЕНТРАЛНА ЕВРОПА ДО СЪКРОВИЩАТА НА ПЕРСИЯ И ОБРАТНО

(Продължава от брой 23)

Последните шест дни от жп круиза с луксозния влак-хотел са посветени на разглеждане на градове, обекти от световното историческо наследство, и различни забележителности в Ислямска република Иран.

След като Golden Eagle Danube Express прекоси иранската граница през нощта на 9-ия срещу 10-ия ден от круиза, ще спре в провинция Занджан. В рамките на два дни за пътешествениците ще бъдат организирани две екскурзии. Първата е до град Султание и покрития с тюркоазени плочки мавзолей на хан Олджейту (прототип на Тадж ал Махал), владетел на Иран в началото на XIV век. Следващата е до пустинния град – оазис Язд, където се намира зороастрийски храм на огъня Аташкаде.

През дванадесетия ден от круиза е планирано посещение на абсолютния географски център на страната и третия по големина град в нея, Исфахан. Първоначално той е създаден като военна база. По-късно, по времето на селджуките, се превръща в едно от най-разкошните населени места на Ориента. По времето на династията на Сафавидите става столица и център на културния и религиозния живот, както се е съхранил и до днес. В него има стотици произведения на изкуството – като се започне от архитектурата на сградите, преминава през красотата и пищността на джамиите, цветността на парковете и се стигне до античните забележителности и останките от народите, които са населявали тези земи. Съхранени са и редица традиционни занаяти като тъкането на персийски килими, изработката на сребро и инкрустирани мозайки.

Едно от местата, което пътниците на Golden Eagle Danube Express е предвидено да посетят в Исфахан, е Имамския площад. Това е впечатляващ архитектурен ансамбъл, построен от Шах Абас Велики в началото на 17 век, състоящ се от две джамии, дворец и голям базар.

За следващия ден е планирана обиколка на легендарния град Шираз – един от най-старите в Древна Персия и дълго време важен търговски център в региона. Често е наричан градът на поетите, виното и цветята, като много иранци го определят и като град на градините, благодарение на големия брой плодови дръвчета. За пасажерите на луксозната композиция е организирано посещение в Петъчната джамия от X век, гробниците на поетите Хафез и Саади, както и цитаделата на хан Карим Велики от средата на XVIII век. Сградата Киан, построена по времето на Кир II, е смятана за основна забележителност в града.

Предвидена е визита и на близките руини на древния персийски град Парса (на гръцки Персеполис) от VI - IV век пр.н.е. Той е построен от цар Дарий I и е една от

столиците на Персийската империя.

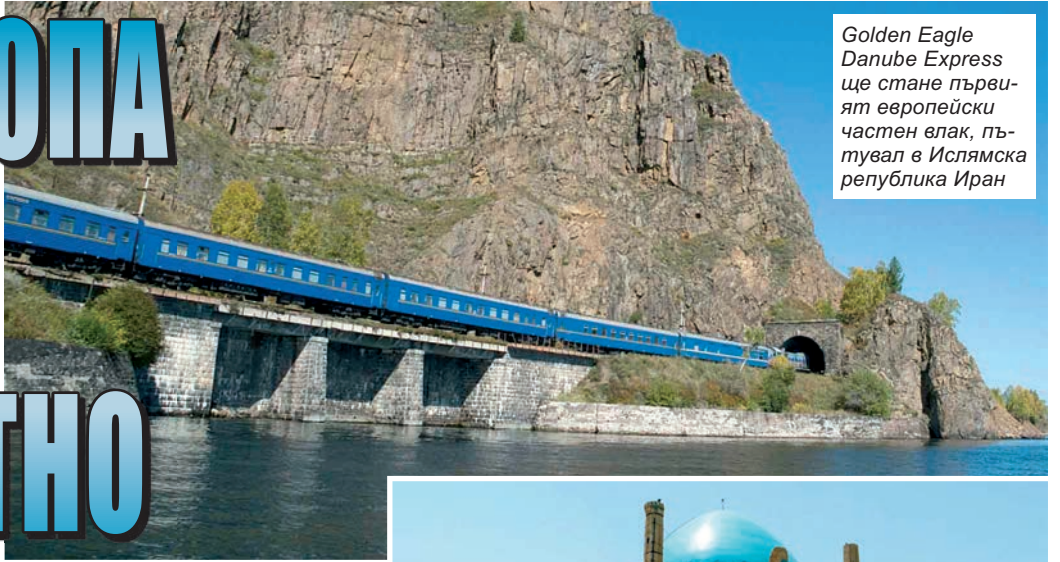
През последните 14-ти и 15-ти ден от жп тура на практика Golden Eagle Danube Express вече ще се намира на гарата в Техеран. За пасажерите на борда му обаче все още няма да е настъпил краят на пътешествието. Тогава те ще се запознаят с някои от култовите забележителности на динамичната столица на ислямската република. Това са старата сграда на Централната банка на Иран – един уникален архитектурен шедевър, бившият владетелски Дворец на розите (нар. още Мраморния, който днес е музей), включващ няколко дворцови здания, обградени от изключително красива и прохладна зелена градина, както и 250-годишния кралски трон (Marble Throne), изграден от 65 къса жълт мрамор, специално докарани от мина в Язд. Неговите опори са изработени във формата на мъже, жени, феи и демони. Разположен е в същия дворецов комплекс.

С това уникалният жп тур от сърцето на Европа до това на древна Персия ще приключи. От иранската столица пасажерите ще се отправят към домовете си със самолет. Само ден след като те слезат от влака обаче местата им ще се заемат от нова група жадни за приключения пътешественици. На 28 октомври т. г. влакът-хотел ще поеме с тях обратно към Стария континент. Това ще бъде и последният му воаяж по програмата „Чудесата на Персия“ за 2014 г.

Цените на билетите за него са малко по-високи, отколкото тези за пътуването от Будапеща към Техеран. Започват от 14 695/21 995 долара за място в двойните или самостоятелни купетата Heritage Class. Настаняването в двойни самостоятелни кабинни Heritage Saloon Class и луксозни кабинни-миниапартаменти Heritage Deluxe Class струва съответно 21,995 - 22,995 долара и 22,995 - 39,995 долара. Това е обосновано от факта, че круизът от иранската столица към централна Европа включва малко по-богата програма. Предвидено е в първите 6 дни от него пасажерите да разгледат повече туристически обекти на територията на ислямската република от вече споменатите. Сред тях са свещеният град Машхад, Градините на Махан и красивия исторически град Керман.

Интересен е и фактът, че Golden Eagle Danube Express е първият европейски частен влак, пътувал в ислямската република. Ако искате да станете част от историята и имате финансов ресурс, не се двоумете, а се впуснете в това приключение. Ако не през тази година, то през 2015 г., когато са планирани общо четири такива жп круиза (през април, септември - октомври, октомври - ноември и ноември-декември) по маршрута Будапеща – Техеран и Техеран-Будапеща.

Ивайло ПАШОВ



Golden Eagle Danube Express ще стане първият европейски частен влак, пътувал в Ислямска република Иран



Покритият с тюркоазени плочки мавзолей на хан Олджейту в Султание



В пустинния град-оазис Язд се намира зороастрийският храм на огъня Аташкаде



Архитектурният ансамбъл Площадът на имамите в Исфахан



Руините на Парса (Персеполис)



Дворецът на розите в Техеран



В круиза „Чудесата на Персия“ пасажерите ще се запознаят с много запазени традиционни ирански занаяти, с култура и изкуство на хилядолетия



Петъчната джамия, крепостта на хан Карим Велики и градината на двореца в Шираз

