

Еко решение

В АВСТРИЯ ПРЕДПОЧИТАТ ВОДОРОДНИ ВЛАКОВЕ на стр. 2



Пазари

ИТАЛИАНСКИТЕ „ЧЕРВЕНИ СТРЕЛИ“ СТАНАХА АМЕРИКАНСКИ на стр. 5



КОРИДОР 8 – ПРИОРИТЕТЕН В СЪТРУДНИЧЕСТВОТО С МАКЕДОНИЯ

Министърът на транспорта, информационните технологии и съобщенията Ивайло Московски и министърът на транспорта и съобщенията на Македония Горан Сугарески проведоха в София работна среща във връзка с поетия ангажимент от министър-председателя Бойко Борисов за изпълнение на главния приоритет в програмата на Българското председателство на Съвета на Европейския съюз за свързаността на Западните Балкани.

Основният акцент в разговорите между министрите бе поставен върху транспортен коридор 8, като двамата обсъдиха в детайли напредъка по изграждащите се участъци. Свързаността между България и Македония, както и възможността за съвместно финансиране на оставащите отсечки от пътната и железопътната инфраструктура в двете държави, бе другата дискутирана тема от Московски и Сугарески.

Българският транспортен министър посочи възможността да се търси общ вариант за изграждането на пътна, железопътна и дигитална инфраструктура с Македония. Той увери колегата си, че за строителството на другите участъци от транспортния коридор може да разчита на пълна подкрепа на премиера

Бойко Борисов, както и от страна на нашето Министерство на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

Срещата се проведе дни след като на 14 февруари влезе в сила договорът за приятелство с Македония, който беше подписан на 1 август 2017 г. от двамата министър-председатели Бойко Борисов и Зоран Заев, а в началото на тази година ратифициран от парламентите на България и Македония. Документът е резултат от 18-годишните усилия на няколко правителства. В него централно място заема разширяването и усъвършенстването на транспортните връзки и комуникациите между двете съседни страни, включително в рамките на регионалните инфраструктурни проекти. С меморандума българската държава поема ангажимент до 2027 г. да доизгради железопътната връзка по направление София - Перник - Радомир - македонска граница. Македония пък ще осъществи жп направление Крива паланка - Девебаир - българска граница до края на 2025 г. Реализацията на проекта е свързана с осигуряването на финансиране на линията на македонска територия, модернизацията на съществуващото трасе София - Гюешево, както и строителството на

липсващия участък от 2.5 км от гара Гюешево до македонската граница.

И на последвалата среща между българския президент Румен Радев и македонския Георги Иванов отново е разговаряно за инфраструктурното свързване, което е от интерес, както за бизнеса, така и за двата народа. Отново е акцентирано на коридор 8 и завършването на железопътната връзка между Македония и България, както и за изграждането на пътна инфраструктура. „С инфраструктурата, която имаме в момента, вече достигнахме до 600 млн. лв търговия между двете страни. Замислете се каква би била тя, ако имаме железопътно свързване и използваме българските пристанища на Черно море“, е коментирал македонският президент Георги Иванов. „Очакваме след тази среща политическият диалог да бъде по-интензивен, а Договорът за добросъседство да се осъществи във всички сфери и области, в които има общ интерес“, е заявил още той.

Развитието на транспортен коридор 8 ще бъде в центъра на разговорите и по време на предстоящата двустранна среща между министър Ивайло Московски и министъра на инфраструктурата и енергетиката на Албания Дамян Гикнури.



BDZ CARGO
„БДЖ – ТОВАРНИ ПРЕВОЗИ“ ЕООД

ВАШИЯТ НАДЕЖДЕН ПАРТНЬОР

www.bdz.bg

гр. София 1080, ул. „Иван Вазов“ № 3, мекл. -359 2 987 40 30, факс. -359 2 987 79 81, e-mail: bdzcargo@bdz.bg

ТЕСНОЛИНЕЙКАТА ЯМБОЛ – ЕЛХОВО В СНИМКИ И ДАТИ



Изложба, посветена на историята на железницата „Ямбол – Елхово“, бе открита на 20 февруари в ямболския Безистен. Според информация на агенция „Фокус“ експозицията включва макет на самата железопътна линия със съответните гари и сгради към тях, както и използваните през годините различни типове вагони и локомотиви. Автор на проекта е инж. Георги Петков. Разказът за различните етапи, през които минава функционирането на железницата, е пресъздаден и чрез фото-документална изложба на Държавен архив – Ямбол, озаглавена „Железницата Ямбол-Елхово - 101 години история“.

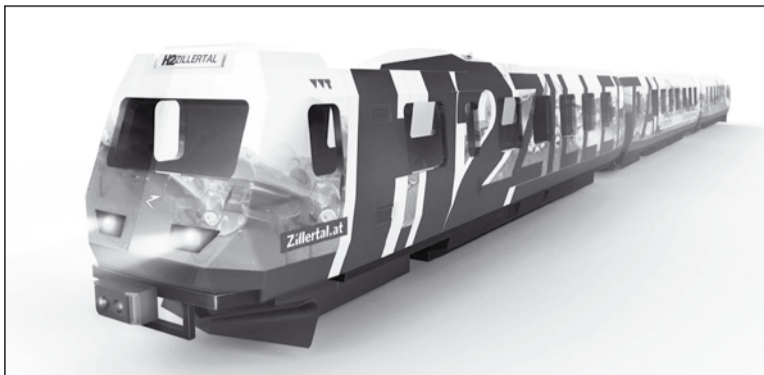
Сред най-интересните експонати е макет на конския трамвай, който е свързвал двата града в периода 1912 – 1929 г. Ямбол основателно се гордее с него, защото по това време такъв трамвай на Балканския полуостров има само в Цариград. Линията е била открита, за да се транспортират муниципални и хранителни продукти за фронта по време на Балканската война. Теснолинейната железница с конска тяга, известна като конския трамвай, е построена само за 30 дни. За изграждането ѝ са били ангажирани 145 войници.

След 1917 г. дейността на линията се свързва с превозването на зърнени храни, стоки и пътници от Ямболската гара до град Елхово и обратно. Пътуването от началната до крайната спирка е продължавало 4 часа и половина. Последният курс на конския трамвай е в края на юли 1929 г., а две години по-късно, на 24 април 1931 г. е пусната в действие новопостроената ж.п. линия Ямбол – Елхово.

Всички посетители на Международния маскарален фестивал „Кукерландия“ имаха възможността да разгледат експозицията, която ще остане в Културно-информационен център Безистен до 20 март. След това изложбата за железницата ще бъде преместена за постоянно в Етнографско-археологическия музей на Елхово.

Еко решение

В АВСТРИЯ ПРЕДПОЧИТАТ ВОДОРОДНИ ВЛАКОВЕ



Австрийският регионален жп оператор Zillertaler Verkehrsbetriebe, който обслужва провинция Тирол, възнамерява да закупи влакове, задвижвани с водородно гориво, вместо електрички. Предвижда се те да се обслужват теснолинейната линия Zillertalbahn (с широчина 760 мм и дължина 32 км), която свързва селищата Йенбах и Майерхофен.

Zillertaler Verkehrsbetriebe реши да се откаже от анонсирания през 2015 г. проект за електрифициране на трасето. Той изискваше 156 млн. евро инвестиции за обновяване на инфраструктурата и за придобиване на електрически състави. Против реализацията му обаче се обявиха няколко австрийски общини. Техните жители изразиха опасения, че контактната мрежа ще развали визията на живописната долина Цилертал – основна забележителност на централен Тирол.

Въвеждането в експлоатация на водородните влакове е планирано за 2022 г. До тогава

от жп оператора планират да проведат изпитания с прототип, създаден на базата на един от електросъставите от серия 4090 на федералните железници на Австрия (ÖBB). Ако резултатите от тестовете са удовлетворителни ще бъде организиран и конкурс за доставка на цяла серия такива композиции.

По маршрута, който Zillertalbahn има намерение да им повери, в момента се движат дизелови състави, чиято възраст гони 30 години. Ежегодно локомотивите им изразходват повече от 800 тона дизел, а обе-

мът на изхвърляните в атмосферата въглеродните емисии надхвърля 2160 тона. Проектът за преход към водородно гориво се оценява за 80 млн. евро. В сумата са включени и разходите за изграждане на необходимата инфраструктура.

За получаване на водорода се предвижда да бъде използвана електроенергия, произвеждана от големия брой хидроелектроцентрали в долината Цилертал. Те задоволяват 30 процента от потреблението на ток в австрийската провинция Тирол. Нейните власти вече обявиха, че ще подкрепят инициативата.

Железопътната линия Zillertalbahn осигурява връзка между гара Йенбах, която е разположена на магистралната жп линия Инсбрук – Залцбург и високопланинския курорт Майерхофен. Жп съставите пътуват по маршрута през половинчасови интервали и превозват по 2 млн. пътници всяка година. През летния период по трасето се движат и туристически парен влак.



Сделка

ALSTOM ЩЕ ДОСТАВИ 30 ЕЛЕКТРОЛОКОМОТИВА PRIMA НА МАРОКО

Железниците на Мароко (ONCF) поръчаха на френския жп производител Alstom 30 електролокомотива Prima M4. Договорът за тях, на стойност 130 млн. евро, бе сключен след провеждане на международен конкурс, обявен през март 2017 г.

Електрическите локомотиви Prima M4 са с мощност 5,5 MW. Проектирани са за движение със скорост до 160 км/ч и захранване от контактна мрежа с прав ток и напрежение 3 kV. Предвижда се да бъдат оборудвани с апаратура на европейската система за управление на влакото движение ETCS ниво

1. Конструкцията им е модулна и помага за намаляване на разходите през жизнения им цикъл (вкл. на разходите за техническо обслужване).

Сделката се финансира чрез нисколихвен заем, предоставен от френското правителство. Периодът за погасяването му е 40 години, като през първите 10 лихвената ставка ще бъде 0,0016 процента годишно.

В производството на локомотивите за ONCF ще вземат участие 6 френски предприятия на Alstom. В т.ч. влизат заводите в Белфор (за сглобяване на компонентите), в Льо Кьозо (за



производство на талигите), в Орнан (за тяговите двигатели), в Льо Пети-Кевии (за трансформаторите), в Тарбе (за силовите вериги) и Вилюрбан (за бордовите електронни устройства за управление).

За Alstom това е втори контракт за доставка на електролокомотиви от семейството Prima в Мароко. Първият бе финализиран в началото на десетилетието и от 2011 г. в африканската държава успешно се експлоатират състави, теглени от френските машини.



Модернизация

Thales ще внедрява ETCS в Полша

Френската компания Thales ще оборудва със система за управление на влакото движение ETCS ниво – 2, участък от полската жп магистрала Краков - Жешов, дълъг 135 км. Тя е част от международния коридор на трансевропейската жп мрежа TEN-T, преминаващ от Западна Европа на изток, през страната.

Договорът между Thales и PKP PLK - инфраструктурният жп оператор на Полша е на стойност 89 млн. злоти (24,5 млн. евро). Той предвижда системата ETCS ниво - 2 да бъде внедрена между гарите Подленже и Жешов. Отсечката ще бъде оборудвана със

съвременна жп автоматика, а управлението на разположените по нея 16 жп терминали ще се осъществява от два диспечерски центъра, разположени в Тарнов и Жешов. Дейностите, заложи в контракта трябва да приключат окончателно през 2021 г.

Внедряването на ETCS ниво - 2 по жп мрежата на Полша ще се извършва с финансовата подкрепа на Европейския съюз. От фонда за развитие на трансевропейската инфраструктура Свързана Европа ще бъдат отпуснати средства за покриване на 85 на сто от заложените в проекта разходи.



Поскъване

Цената на скоростната жп магистрала в Калифорния скочи с 2,8 милиарда

Калифорнийската железопътна агенция за високоскоростно движение (CHSRA) съобщи, че стойността на проекта за първата жп линия за влакове-стрели в Калифорния се е повишила с 2,8 млрд. долара. Причината е, че за изграждането на един от трудните участъци на трасето ще отидат с една трета повече средства.

Последната оценка на разходите, направена от CHSRA, показва, че за построяването на 192 км от линията, през долината Сан Хоакин (между градовете Мадера — Бейкърсфийлд), ще са необходими около 10,6 млрд. долара. За сравнение през 2016 г. прогнозите сочеха, че за тази цел ще са достатъчни 7,8 млрд.

За увеличението има няколко причини. В хода на проектирането на участъка стана ясно, че на CHSRA ще се наложи да се похарчат допълнително 725 млн. долара за закупуване на земеделски земи по проте-

жението му. Изоставането от графика на строителството ще коства на агенцията други 325 милиона, а още 450 милиона се окажаха нужни за издигане на огради покрай високоскоростните линии. Сключването на договори с комунални предприятия, с общинските и щатски власти на градовете по маршрута изискват допълнителни 600 млн. долара. Освен това експертите предвиждат повишаване на разходите за изграждане на инфраструктура.

Планираната дължина на високоскоростната жп магистрала в Калифорния е около 1300 км. Построяването ѝ се осъществява в две фази. Първата трябва да завърши през 2029 г. с пускането в експлоатация на 840 км от линията. Така ще бъде осигурена връзка между градовете Сан Франциско, Лос Анжелис и Анахайм. През втората фаза се предвижда удължаването и да достигне Сакраменто и Сан Диего.



КАУЗАТА – СТРОИТЕЛИ НА СЪВРЕМЕННА БЪЛГАРИЯ

За възрожденеца – железничар Ованес Саваджиан и приемствеността в професията

(Продължава от бр. 6)

Всъщност идеята за образованието на децата на железничарите е лансирана от Ованес Саваджиан още през 1902 г., когато със заповед на ресорния министър е наредено на Административния съвет, на който е член, да предприеме мерки за подобряване на експлоатационната обстановка в българската железница. След проведените разисквания са уточнени 15 въпроса, от които това зависи. „Между тях е и дисциплинарният правилник за правата и задълженията на жп чиновниците и служителите, за поставяне на управлението на железниците и жп персонала извън всякакво партизанство“ – пише правнукът Матей Илиев в изследването си. И добавя, че когато се разглежда темата за грижата за железничарските семейства се поставя проблемът как да се помогне децата им да се образуват и развият.

Правейки едно по-широко ретроспективно проучване на началото на двадесети век, когато железницата у нас изгражда основите си, Илиев стига до извода, че Ованес Саваджиан е сред доайените и по възраст, и по професионален стаж в БДЖ. Всички ръководители в железниците по онова време – от главните директори до началниците на гари и ръководители на движението са били около десет и повече години по-млади от него. Много малко, дори и онези, работили още в Баронхиршовата железница и преминали по-късно на работа в БДЖ, са успели да натрупат неговия трудов стаж. „В това отношение се откроява един от легендарните железничари Георг Унтерберг, дългогодишен

началник на гара София (повече от 11 години), а по-късно и главен директор на БДЖ – между 1905 и 1907 г. Двамата с Ованес Саваджиан са започнали железничарския си път по едно и също време (1872 – 1873 г.) и са имали много близки човешки и професионални отношения. Така че целият железничарски път на моя працядо е доказателство, че той е един от първостроителите на Българските държавни железници“ – завършва главата „Професионална реализация“ авторът.

По-нататък в „Хроника на рода Саваджиан“ той подробно проследява жизнения път на всеки един от синовете, дъщерите, внуците и правниците до наши дни. Съпругата на Ованес Саваджиан - Параскева е българка от Панагюрище, чиито родители са избити по време на Априлското въстание. След клането в Батак младото семейство осиновява осиротелия Атанас, чиято възраст, според откритите документи е между 4 и 6 години. Когато България се освобождава от Османско владичество на Саваджиан се раждат още пет деца – една дъщеря Верджиния и четирима сина Диран, Леон, Ефрат и Филип. Издирените родови документи твърдят, че сред наследниците са 12 внука, 10 правнука, 13 праправнука и още 19 прапраправнука. „Така родът, чието начало съвпада с Освобождението на България, има вече пет поколения“, отбелязва Матей Илиев. И всички те, малко или повече, носят частица от духа и възпитанието на своите прародители. А то се основава на няколко вечни морални ценности – свободолобие, будност, жажда

за знания и култура. Завещани са в едно красноречиво писмо, което няма как да не цитираме:

„Ангелчо!

Твое дядо щастливъ счита себе си да ти поздравя съ първий именний денъ благословява тебъ съ все сърдце и дава но не материално следующото морално завещание,

I. да уважавашь и да помнишь всеки ден Дядо Господъ,

II. Отецеството,

III. здраието си,

IV. да пазишь съ честность и постоянство интереса ти. Да бъдеш кротъкъ, търпеливъ, постояненъ, трудолюбивъ и никога съ зло сърдце за никого, съ честность да спечалишь твоята храна и никога да не бъдешъ желзничаръ.

Гара Русе

Твое дядо: О. Саваджиан
8 ноември 1905 г.“

Осъзнавайки голямата отговорност и тежките задължения на професията си, която изисква пълна отдаденост 24 часа в денонощието и липса на каквото и да е свободно време, дядото иска да предпази невръстния си внук от трудния път, който сам той е изминал. Двама обаче от синовете му, осиновеният Атанас и първородният Диран, не се съобразяват с този съвет, избират приемствеността, поемайки по стъпките на баща си. Атанас става локомотивен машинист. Докато учи и завърши жп училище във Виена го издържа Ованес Саваджиан. В австрийската столица получава диплома за деломайстор в локомотивно дело, чиято основна характеристика е екипирането на локомотиви. Според този образователен документ в трудовите му задължения влизат предаването на машините и приемането им от локомотивните бригади, изготвяне на дневните им графици, инструктажи. Известно време Атанас Саваджиан кара и царския влак.

„През 1910 г. Диран, който като баща си е бил началник на гара, събира и нарежда Сборник на окръжните предприятия за работата на основните служби в БДЖ. Мотивът му е, че предвид рязкото увеличаване на жп мрежата в България, са се наложили редица изменения и допълнения в експлоатацията на железниците, което изисква и нов подход в издаването на окръжните предписания. Той смята, че периодичното издаване на такъв сборник ще бъде добър помощник на жп служителите.

Един от правниците му пък е завършил висше техническо образование със специалност „Експлоатация на жп транспорта“ във Висшия машинно-електротехнически институт в София“ – разказва Матей Илиев.

Към края на документалния си очерк той уточнява, че Ованес Саваджиан е починал в Своге на 14 октомври 1906 г., две седмици след като по болест напуска железницата и 10 дена след като му е отпусната парична помощ за лечение. Около две години по-късно и съпругата му Параскева приключва земния си път. Показателно за ценностите,



Семейството на Атанас Саваджиан. Прави Атанас със съпругата си Фанка и децата им (отляво надясно) – Ангел, Недялка и Константин.



Внучката Жана Коева и правнукът Матей Илиев, автор на документалния очерк, пред гроба на Ованес Саваджиан в Пазарджик при полагане на тленните му останки.

които и двамата са споделяли е, че преди да имат свои деца те осиновяват спасилия се по чудо от Баташкото клане Атанас и сирачето Ана Митова. „За нас, неговите потомци, това е най-важното му човешко качество, предадено на следващите поколения и показващо голямото му човеколюбие“ – обобщава Илиев.

Съпричастността и състраданието го съпътстват в целия му живот. Самият той „отломка нищожна от винаги храбър народ мъченик“ поставя началото на родословното си дърво върху основата на „една чудна по своето биологическо и духовно съдържание сплав от два етноса – арменски и български, която не може да бъде разкъсана вече 140 години“. В духовно отношение кредото му в различна степен се усвоява и от потомците му. „А патриотизмът остава трайна следа, както в рода, така и сред колегите, българските приятели, съседите и познатите“, може да прочетем в последните страници на посветената му книга. Колкото до извършения подвиг при спасяването на Пазарджик, населението на града е вечно признателно, а постъпката му в продължение

на 140 години остава легендарна. Вече 92 години една от улиците на Пазарджик носи неговото име. Още при слизането от влака на гарата няма как да не бъде забелязана и паметната плоча, поставена там през юни 2001 г. Общинският съвет посмъртно удостоява Ованес Саваджиан със званието „почетен гражданин“ на Пазарджик, а на 14 януари 1986 г. тленните му останки от Своге са пренесени в пазарджишките гробища и положени в алеята на видните пазарджиклии.

Страницата подготви:
Мая Димитрова

Редакционният екип благодари лично на авторът Матей Илиев и всички родственици на Ованес Саваджиан, за предоставените архивни снимки и за правото пръв в „Железничар“, в юбилейната 130-годишнина от създаването на БДЖ, да публикува откъси от книгата, посветена на героичния път на техния праотец като революционер и като един от строителите, поставяли основите на българската железница.



Ованес Саваджиан със семейството си.

ДИСКУСИОННО ЗА ЦЕНТРАЛНА ГАРА СОФИЯ

Пътувам често и отдавна. Но съм убеден, че сегашните условия създават много неудобства за пристигащите и заминаващи пътници. От една страна това е невъзможността да не бъдат ползвани стълбите, асансьорите и ескалаторите, за да стигнат до влака си. Много от тези хора, както изпращачи, така и посрещачи са инвалиди, възрастни или с много багаж. За тях дори едно неработещо съоръжение (случва се често!) създава непреодолими препятствия. В подлеза пък такива хора се случва да загубят ориентация и да се объркат, ако нямат чужда помощ.

Постъпих в системата на Български държавни железници през 1963 г. и работех като локомотивен машинист, така че няма как да не продължавам да се вълнувам от проблемите им. С носталгия си спомням за старата гара, която столицата ни имаше до 1971 г. Смя да твърдя, че тя беше много по-удобна от днешната. Тогава само няколко минути бяха необходими за пътника като слезе от трамвая да помага за довиждане от влака. Сега това е невъзможно.

Не оправдавам също, че при последната реконструкция и модернизация не беше взето предвид намаляването на пътниците. Друго, което възниква като проблем е виждането, че столичната централна гара е



посредна или проходна гара. Учудвам се как може да се възприема като такава след като в нея приключват или започват движението си 100 процента от влаковете. Това също е сред основните причини за предложението, които искам да направя:

- Едното е прекъснат по средата част от проходните приемно-отправни коловози като се направи връзка между пероните на кота 0, достатъчна за бъдещите пътници. Разбира се, че прилежащите коловози ще се използват като челни. Влаковите композиции сега са по-къси и ще могат да се вместят в по-късите челни коловози.
- Връзките между пероните могат да се изградят от инертни материали или бетонни траверси. Средствата, които ще са необходими ще са толкова, колкото са необходими за един дву- или трилентов път. Това може да стане бързо, без да попречи на движението.
- Опонентите ми се опасяват, че промяната ще затрудни маневрената дейност, с което също не бих се съгласил, защото тя и сега е ограничена, а тенденцията е да се внесат мотрисни влакове, при които ако се наложи маневра се извършва само от локомотивен машинист без маневрена бригада.
- С не по-малко значение е и очакваният икономически ефект. Не се наемам да го прогнозирам, нека това

направят специалистите. Но съм сигурен, че няма да е малък, тъй като разходи винаги ще има докато една гара функционира. В същото време свободните помещения могат да се отдават под наем и за носят приходи. Визирам ниво (-1) в случай, че касите бъдат преместени един етаж по-горе.

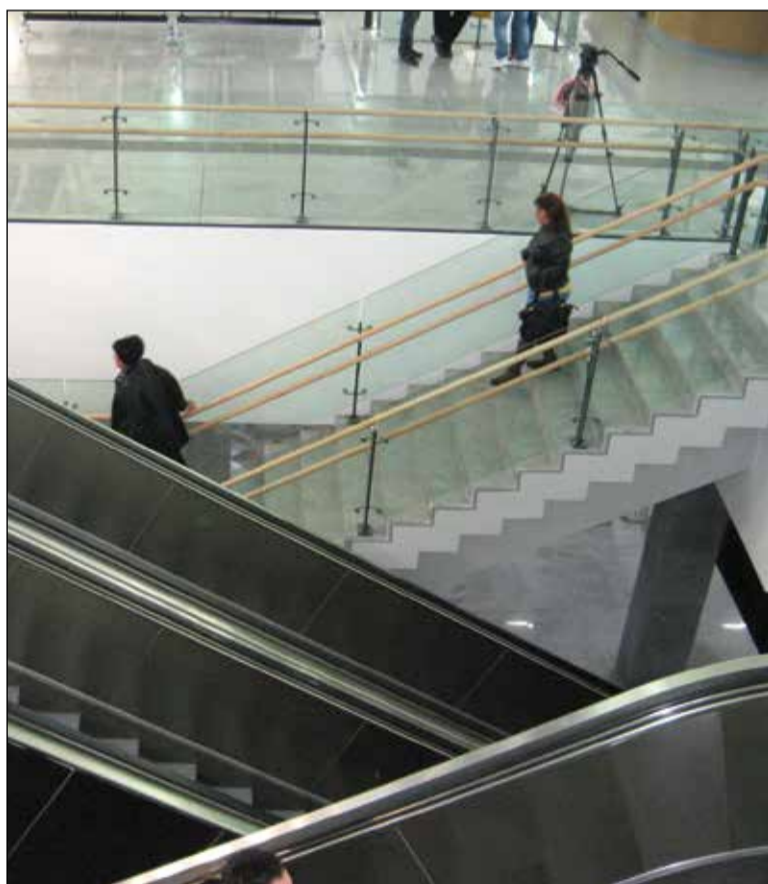
- Но над всичко все пак стоят удобствата за пътника. Имам предвид как инвалид с количка, без чужда помощ, би стигнал до някои от коловозите да пътува, посреща или изпраща някого. Не без значение е и какви са възможностите, при които линейка или пожарен автомобил, биха стигнали до съответните перони след първия.
- В момента се изготвят проекти за реконструкцията и развитието на жп възел София и по-конкретно централната столична гара. За съжаление не е ясно какво точно ще се прави в нея, а би трябвало обществото да е добре информирано, за да може да се осъществи по-широка дискусия между заинтересованите.

Права настоящото изложение с мисълта, че може да има

и по-добри решения. Затова призовавам и за други мнения, защото само в една дискусия има възможност да се избере най-доброто. Убеден съм, че колкото тя започне по-бързо, толкова гарата може да се обърне в по-удобно място за пътниците. Споделих всичко това с Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията, с НК „Железопътна инфраструктура“, със Софийска община и Съюза на инвалидите, но не бях удовлетворен от отговорите им. Въпреки че част от тези институции признаха рационалността на предложението ми – касите да бъдат преместени на кота 0, те продължават да подкрепят статуквото. От Съюза на инвалидите пък изобщо не ми отговориха. Затова се обръщам и към медиите тъй като изложените проблеми не засягат само трудноподвижните хора, но и всички граждани, които често ползват железопътен транспорт.

Васил Косев,
локомотивен машинист – пенсионер

Бележка на редакцията: Вестник „Железничар“ дава възможност на читателя да сподели мнението си, но не се ангажира с него. Готов е обаче да публикува и други алтернативни предложения, свързани с гара София.



АБОНАМЕНТ 2018

И през тази година вестник „Железничар“ ще продължава да информира за актуалните събития в бранша.

За ваше улеснение отново ви предлагаме абонаментен талон, който след попълване и документ за внесена сума по посочената сметка, може да изпратите в редакцията на вестника.

ТАЛОН ЗА АБОНАМЕНТ

Име Фамилия
 Фирма тел.
 Адрес:
 пощ. код гр./с.
 област ул./жк
 №/бл. вх. ет. ап.

Ако искате да получите фактура, моля, попълнете следните данни:

1. Идентификационен № тел./факс
 2. Материално отговорно лице
 3. Адрес на фирмата по регистрация

Железничар

Банкова сметка
на вестника в лева
Титуляр:
„Подделение за почивна дейност“ -
ХБДЖ ЕАД

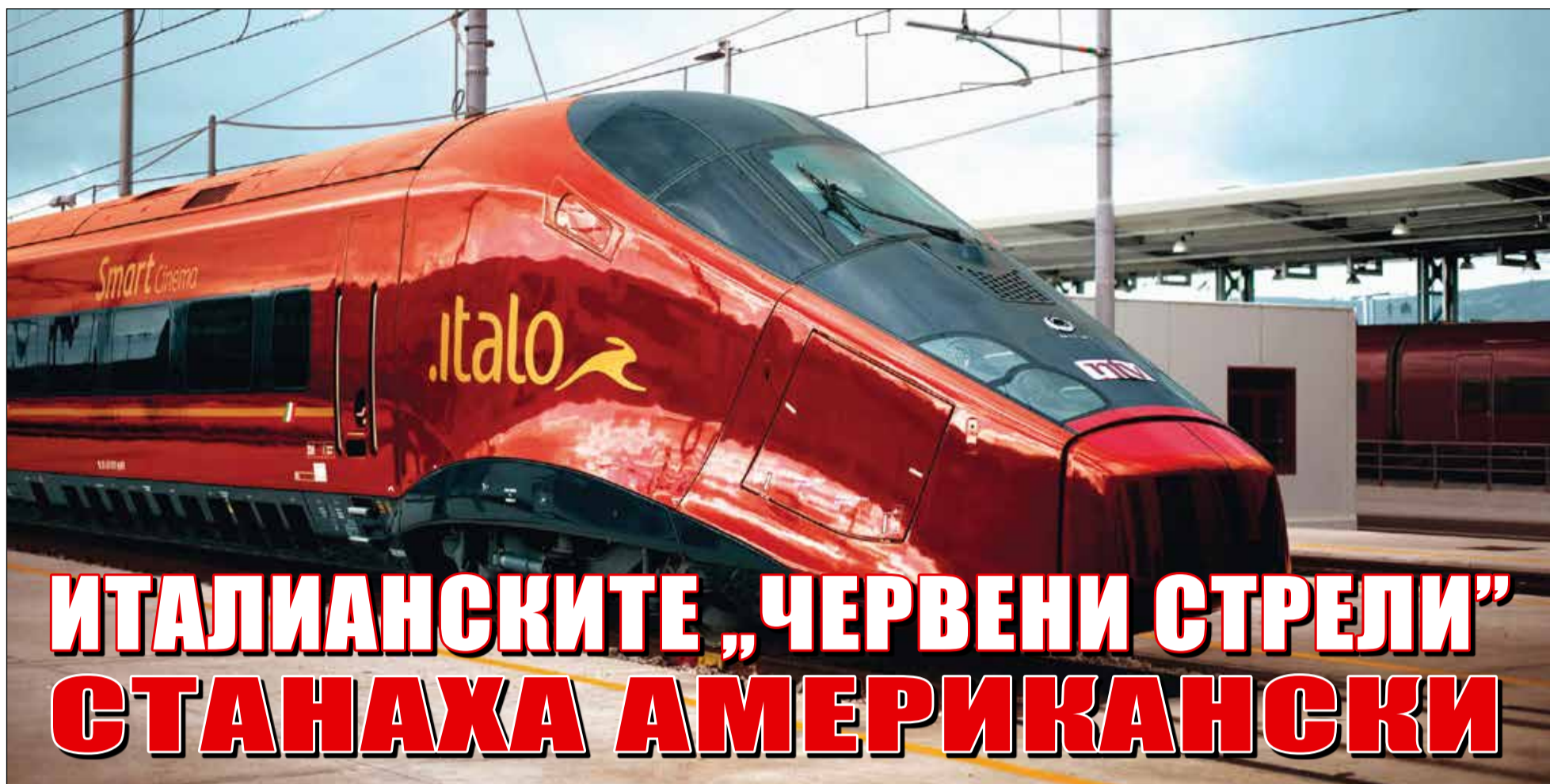
IBAN: BG07BPB179241064295803
BIC: BPB1BGSF

Банка: Юробанк България АД

Изпратете този талон
на факс (02) 987 71 51
или на адрес:
София 1000, ул. Иван Вазов №3

За справки: 0889 413 003

Годишен абонамент
24 лв.



Основният конкурент на италианските държавни железници (Trenitalia) - частният високоскоростен жп оператор Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), бе продаден на американски инвестиционен фонд. Това обаче не стана повод за радост у управата на монополиста, защото „червените стрели“ ще продължават да кръстосват Страната на ботуша и да крадат от клиентите му. При това те ще пътуват по още повече маршрути.

Акционерите на NTV (първият в Италия частен скоростен жп превозвач), се съгласиха да приемат предложението на щатския инвестиционен фонд Global Infrastructure Partners III (GIP) през януари т.г. Сделката стана факт няколко седмици по-късно - на 12 февруари. Чрез нея американското дружество придоби всички акции на жп оператора срещу сумата от 1,98 млрд. евро.

До покупко-продажбата се стигна след като през миналия месец частната жп компания подаде заявка за пускане на своите акции на Миланската фондова борса. Тогава от борда да директорите й заявиха, че планират да предложат на местните и чуждестранни инвеститори от 35 до 40 процента от уставния капитал. Процесът трябваше да завърши преди националните избори в Италия, които ще се състоят на 4 март. Но това така и не се случи. Малко след като управата на скоростния превозвач обяви намеренията си от GIP отпавиха щедра оферта, която акционерите не можаха да откажат.

Според сключеното спора-

зумение GIP дава възможност на досегашните акционери да реинвестират приходите от продажбата чрез обратно изкупуване до 25 процента от акциите на вече американската NTV. Вероятно това бе и един от главните доводи, който наклони везните към осъществяването на директна сделка.

Смяната на собствеността няма да има негативни последици за пътниците. От новия притежател на скоростния жп оператор информираха, че не планират да сменят никой от основните топ мениджъри на компанията. Управленският тим ще получи възможност да продължи досегашната политика на агресивно развитие и завземане на все по-голям дял от сегмента на скоростните пътнически жп превози в Италия.

NTV вече владее 35 процента от него. И представянето й е повече от отлично. От компанията отчетоха, че през 2017 г. нейните пасажери са се увеличили с 15,3 процента, достигайки 12,8 млн. души (срещу 11,1 млн. година по-рано). В резултат на това приходите й са скочили с 24,8 на сто

до 454,9 млн. евро срещу 364,4 млн. евро през 2016 г.

Сериозният подем е довел до ръст на оперативната печалба на компанията (приходите преди приспадането на данъците, таксите, лихвите и амортизацията). Тя е с 64 процента по-висока спрямо 2016 г. (95 млн.) и достига 155,7 млн. евро. В същото време чистата печалба (остатъкът след приспадането на налозите) се е повишила от 32,7 млн. (2016 г.) до 33,8 млн. евро. Заради постигнатите отлични резултати, съветът на директорите на NTV гласува на акционерите да бъдат изплатени дивиденди в размер на 30 млн. евро.

Компанията NTV започна да развива транспортната си дейност през 2012 г. Тя навлезе ударно на пазара за високоскоростни жп превози в Италия, предлагайки бързи и изключително комфортни трансфери със своите червени влакове-стрели, наречени Italo (състави AGV 575, закупени от френския жп концерн Alstom). Експресните превози бяха съчетани с много високо ниво на обслужване и това й помогна бързо да се наложи. През 2015 г. частният превозвач излезе на печалба и оттогава само разширява дейността си и подобрява своите финансови резултати.

В момента скоростният жп флот на NTV (25 състава Italo с по единнадесет вагона) осъществява превози между 14 големи града в Страната на Ботуша. Освен това компанията е взела на концесия и 19 жп гари, разпръснати из цяла Италия. Скоро към списъка с обслужваните от нея направления предстои да бъде добавено още едно.

През май т.г. частният оператор планира да разшири мрежата си от маршрути в североизточната част на страната. „Червените стрели“ ще започнат да пътуват по новата дестинация Торино – Венеция. Спирки по трасето ще бъдат гарите в Милано, Бреша, Дезенцано (от юни), Пескиера дел Гарда, Верона, Виченца и Падуа. Тоест ще осигуряват експресна жп комуникация между едни от най-популярните сред туристите населени места в родината на Микеланджело и пицата. Затова се очаква новата транспортна услуга да доведе до значително

увеличаване на приходите на NTV.

Разбира се, това неизбежно ще изостри още повече конкуренцията му с държавния жп превозвач Trenitalia. Експертите прогнозирают люта битка за клиентите. Но ситуацията може тепърва да се изостри още по-драматично.

В транспортния сегмент американският фонд GIP управлява инвестиционни капитали в размер на 40 млрд. долара. Негова собственост са лондонското международно летище Гетуик и това в Единбург, пристанищния

комплекс в Мелбърн и австралийския товарен жп оператор Pacific National. И съвсем естествено е мениджърите му да се стремят да развият подопечните им дружества. В този план не липсват амбиции и спрямо NTV.

Новият собственик на транспортната жп компания обяви, че е заинтересован от партньорство и активни инвеститори за пускане на още един нов скоростен маршрут – но вече водещ извън пределите на Италия.

Ивайло ПАШОВ

През м. г. пътниците на Italo са се увеличили с 15,3 процента и така достигнаха до 12,8 млн. души превозени годишно



Акционерите на NTV приеха щедро предложение на щатския инвестиционен фонд GIP и продадоха дяловете си



Заради изключителната стилна визия и предлагания висок комфорт експресите Italo са наричани „Ферари“ сред влаковете-стрели

МАРТЕНИЦАТА – ВЕСТИТЕЛ НА НАДЕЖДАТА



В народните представи пролетта идва с пристигането на Баба Марта. Знакът на месец март е мартеницата – символ на пробуждането и плодородието.

Закичването с мартенската връв е един от най-старите ритуали в българския етносен

обичай. Корените на мартеницата датират още от магическите ритуали на прабългарите за пробуждане на пролетните природни сили. Мартеницата е своеобразен амулет срещу злите сили. Счита се, че тя пази човека от уроки и болести.

Традиционната мартеница е била плетена от два основни цвята – червен и бял. Според народните поверия червеният цвят е способен да предпазва от болести. А белият цвят е символ на дълголетието.

Първите мартеници, предназначени за окичване на хората и на добитъка, са били изработвани само от червен конец и са играели ролята на амулети. По-късно към червения конец започва да се усуква и бял. Бабата, която правела мартеницата я “нарочала” за здраве, късмет и защита от зли сили. Именно това “нарочане” (баене) било същността на мартеницата и то я превръщало

в мощен магически талисман, кодиран за определената цел. Към червения и белия конец са се прибавяли сребърна паричка, синьо мънисто и скилидка чесън против болести и уроки.

Мартениците се свалят тогава, когато се види пролетна птица, лястовица, щъркел или цъфнало плодно дръвче. Някои я завързват сред цветовете на дървото, за да са здрави; а други – хвърлят мартеницата си в реката, за да им върви по вода и всичко лошо да изтече.

Днес при изработката на мартениците се проявява народното чувство за красота и оригиналност. Направени от вълнени, памучни или копринени конци мартениците са във вид на парички, топчета, пискули, пулчета и гроздчета. А традиционните куклички Пижо и Пенда са уникални и неповторимо български – символ на пожелание за здраве и поздравление по повод настъпването на пролетта.

МАРТЕНСКА УКРАСА ЗА ДОМА

За настроение и в унисон с радостта от настъпващата пролет е добре да украсим дома си. Ето и няколко идеи как да направим това.

Поставете в една голяма ваза няколко клончета от храсти. Потопете ги в топла вода и сложете 1 ч. л. захар, за да се раззеленяват клонките по-дълго. Добавете във вазата и няколко пролетни цветя – фрезии, нарциси. Украсете клонките с

мартенички.

За създаване на настроение у децата, можете да украсите в някои от прозорците в дома с мартенички, като ги залепите с безцветен скоч.

Мартенички можете да закичите и по пердетата – това също дава приятно настроение.

За да бъде пълно празничното ви настроение – закичете една по-голяма мартеница на входната врата на дома.



ПОДПРАВКИТЕ, КОИТО ПОДОБРЯВАТ ПАМЕТТА

Има няколко подправки, които стимулират мозъчната дейност и подобряват паметта.

Розмарин - в билката се съдържа карнозна киселина, която всъщност предпазва мозъчната тъкан от болестта на Алцхаймер, както и от инсулт. Освен това ароматната билка и подправка подобрява функционирането мозъчните клетки и ги предпазва от увреждане.

Риган – тази подправка успява да неутрализира свободните радикали, а съединенията в ригана всъщност подобряват нивото на концентрация и намаляват

усещането за тревожност.

Мащерка – летливите масла, които се съдържат в нея, увеличават нивото на омега-3 мастните киселини и докозахексаеновата киселина (DHA). От своя страна пък омега-3 мастните киселини подобряват паметта, а докозахексаеновата киселина осигурява нормалната функция на мозъчните клетки.

Босилек – той намалява мозъчното увреждане, както и хормоните на стреса, подобрява значително концентрацията и паметта, сочат различни проучвания. Босилекът е билка,

която е богата на антиоксиданти и камфор.

Карамфил – действа като стимулант на паметта и има антиоксидантно, обезболяващо и антисептично свойство. Карамфиловото масло облекчава стреса и стимулира мозъчната дейност.

Куркума – куркуминът, който се съдържа в подправката, намалява плаките в мозъка, които са свързани с болестта на Алцхаймер, и по този начин редуцира риска от болестта. Освен това куркумата предпазва мозъка от увреждане и подобрява паметта.



ПОМЕЛОТО



Помело (*Citrus grandis* или *Citrus maxima*) е цитрусово дърво, което дава най-големите цитрусови плодове. Произхожда от Азия и се отглежда от почти 4000 г. Плодовете му са с диаметър между 10 и 30 см. Те са кръгли, леко сплеснати, с дебела кора, която е светлозелена при незрелите и жълта при зрелите плодове.

На вид помело прилича на гигантски грейпфрут - теглото на най-големите екземпляри достига до 8 кг. Всъщност има предположения, че именно помело в кръстоска с портокала са родители на последния. Но за разлика от грейпфрута помело има по-мек вкус, макар и да не е толкова сочно като киселия си роднина. Ароматът му е сходен с този на грейпфрута, но без горчиво-нагарчащата му жилка във вкуса. По тази причина често го наричат „меден грейпфрут“.

Този плод има дебела кора, с доста широка и грапава бяла част под нея, която трябва да се отстранява, защото горчи. Но когато най-сетне бъдат премахнати тези препятствия, месото на плода е с бял или розов цвят. Помело за разлика от грейпфрута и другите цитрусови плодове няма семки. Вътрешността на плода

е куха. Ципите, подобно на грейпфрута са доста дебели. Има ясно разграничени парченца, както е при другите цитруси.

В 150 г помело (около 1/4) - има 60 калории, няма холестерол, мазнини и натрий. За сметка на това съдържа около 130 % от препоръчителната дневна доза витамин С. Помело съдържа и каротин, както и е добър източник на калий, т.е. полезно е за сърцето. Екстрактът от семената на този плод е с антибактериални и антиоксидантни свойства.

Този плод се използва в разтоварващи диети, тъй като добре разгражда мазнините. В Югоизточна Азия някога са използвали ципите около месото на плода за лечение на упорита кашлица и за борба с епилептични припадъци. И до днес помело се ползва със симпатии в Китай, където го тълкуват като знак за благополучие и добър късмет.

Изчистването на плода и приготвянето му в подходящ за консумиране вид не е лесна задача. Но има няколко правила, чрез които отделянето на кората и ципите може да се направи успешно.

Обикновено помело се консумира суров, но някои кулinary го правят на сладка, конфитюри, сиропи, салати и предястия. Като цяло важи правилото, че може да замени грейпфрута в повечето рецепти. Когато избирате плода гледайте да е без драскотини и натъртвания. Може да съхранявате помело около една седмица в хладилника.

Тарталети с помело



Необходими продукти:

за тестото:
240 г брашно
1 щипка сол
150 г краве масло
1 яйце
60 г захар
за крема:
350 мл мляко
1 ч.л. зелен чай
2 с. л. нишесте
90 г захар
3 яйца
50 г краве масло
1 ванилия
1 помело

Начин на приготвяне:

Брашното и солта за тестото се смесват. Добавя се студеното масло и се претрива с ръце. Яйцето се разбива със захарта и се сипват при брашното. Замесва се тесто, което се прибира в хладилник за 30 мин.

След това се разточва и се реже с ринг. Кръговете се поставят във форми за брjоле с хартия за печене.

Надупчва се с вилица и се прибира във фризера за 20 мин. Поркива се с хартия за печене и се затрупва с морска сол.

Млякото за крема се кипва със захарта и чая. Дърпа се от котлона и оставя за 20 мин.

1 цяло яйце и 2 жълтъка се разбиват с нишестето. Налива се и прецеденото мляко. Всичко се сипва в касерола и се слага на огъня. Готви се при постоянно бъркане до съгъстване. Дърпа се от котлона и се добавят маслото и ванилията. Охлажда се.

Помелото се обелва и филира. Тарталетите се пълнят с крема и се поставя отгоре от помелото. По желание се поръсват с пудра захар.

7-ТЕ ТАЙНИ НА УСПЕШНИТЕ ХОРА!

Няма нищо по-лесно от това да си продуктивен и успешен. Изискват се само няколко неща като енергия, постоянство, ясна мисъл и амбиция.

Кои са седемте тайни на истински успешните хора? Какво правят те, за да са винаги номер 1 и всичко да им се случва така, както го искат.

1. Правят си лист със задачи

Най-добре си вземете един тефтер и в него си записвайте по дни или като номериран списък всичко, което имате да свършите. По-важното обаче е да погледате този списък от време на време и да се стараете да го спазвате. Така ще избегнете хаоса да знаете, че имате един куп задачи, която от коя по-спешни и да се чудите как да ги подхванете.

2. Реалисти са

Оптимизмът и надеждите са хубаво нещо, но е добре да не се забравя реалността. Това важи както за личния живот, така и за професионалния. Не може да очаквате да получите по-висока позиция в работата, ако не сте квалифицирани за нея. Не може

да очаквате нещо да се промени в личния ви живот, ако сами не се стараете то да се случи. Не трябва да стоите с главата в пясъка или да си мислите, че единствено със силна молитва и вяра нещата ще се случват. Както гласи хубавата българска поговорка – лозето не иска молитва, а мотика. Затова дори и главата да е в облаците, дръжте краката здраво стъпили на земята.

3. Имат план за всеки ден

Това е пряко свързано с правенето на списъци от точка 1. Със ставането сутрин трябва да помислите кои са нещата, важни за днес, а не да чакате да изпиете второто кафе, за да си съберете мислите в главата.

4. Гъвкави са

Тук не се визира точно гъвкавост на тялото, въпреки че малко йога не е навредила никому. Става дума за това, че дори нещо да се обърка и да не върви по план, да успеете да пренаредите нещата по най-добрия начин. Нито вайкането и притесненията, нито упорството да свършите всичко точно както

си си наумил, биха помогнали.

5. Знаят кога да си починат

Както неведнъж сме казвали, качествената и редовна почивка е ключът към успеха. Именно това позволява на организма и на тялото да поемат дъх, за да продължат след това с още по-голяма сила. Казвайки си, че имате прекалено много задачи и карайки вечно на скорост, няма да постигнете нищо по-различно от „прегаряне“. То може да се изрази както в здравословен срив – болести, алергии, безсъние и т.н., така и в психологически – депресия.

6. Поставят си цели

Няма как да очаквате да постигнете нещо, разчитайки само на късмета си и доброто стечение на обстоятелствата. Да си поставиш цели е елементарно – сядаш на един откровен разговор със себе си и избистряш какво точно искаш да ти се случи. След това определяш времеви рамки – тази година, в следващите 3, след 5 години и т.н. Най-добре е, когато вече са ясни тези цели, да си ги запишеш някъде. Това помага на мозъка да се концентрира, както и да има представа какво наистина иска. И нека бъдат конкретни неща, защото „искаме да стана богат“ нищо не значи.

7. Следят резултатите

За това много помага правенето на списък. Поне веднъж седмично, ако не всеки ден, преглеждайте нещата, които сте си записали преди като задачи и цели. Анализирайте кое се е получило добре и кое не толкова, къде сте допуснали грешки и къде сте се справили блестящо. Опитайте се да анализирате тези неща. Така ще имате съзнание за всичките си действия и бездействия.



ЗАЩО ЖЕНСКИТЕ РЪЦЕ СА ПО-СТУДЕНИ ОТ МЪЖКИТЕ

Британски учени установиха, че жените и децата имат по-студени ръце от мъжете заради по-малкото количество натрупана мускулна маса. Именно тя генерира топлина за тялото.

Изследователите от Кеймбридж стигнали до откритието си, като провели експеримент със 114 участници на възраст между 18 и 50 години.

Преди опита били измерени телесната мазнина и мускулната маса на доброволците, след което учените ги помолили да потопят ръцете си в леденостудена вода за три минути. Онези с повече мускули се стоплили отново много по-бързо, според изображенията, направени с термокамера.

Резултатите изненадали експертите, които смятали, че мазнините са по-важни за задържане на телесната топлина.

„Жените и децата обикно-

вено са с по-малка мускулна маса, затова производителите на зимни принадлежности, като

ръкавиците, трябва да го вземат предвид“, казва ръководителят на екипа Стефани Пейн.



Тест

В СТРЕС ЛИ ЖИВЕЯ?



Вие най-добре знаете как се чувствате. И все пак, понякога, унесени в работата и забързаното ежедневие, не забелязваме степента на стрес, на който сме изложени. Попълвайки теста ще прецените дали в живота ви има нужда от промяна.

Рискови фактори:

1. Недостатъчен (по-малко от 8 часа) или лош сън.
 2. Общуване с неприятни хора.
 3. Работа в неефективен екип.
 4. Демотивация от работа, отегчение или повторение на рутинни задачи.
 5. Работа в условия на шум.
 6. Почивка в условия на шум.
 7. Повече от 3 чаши силно кафе.
 8. Изпушени повече от 10 цигари.
 9. Прекомерна употреба на алкохол.
 10. През обедната почивка оставате на работното място.
 11. Дълги и чести разговори по мобилния телефон.
 12. Прекарвате повече от 60 мин. пред компютъра без почивка за очите.
 13. Ползвате остаряла техника.
 14. Употребявате стимуланти на химическа основа.
 15. Слаба физическа активност.
 16. Нередовно хранене и/или преяждане.
 17. Прекомерна употреба на сладки и тестени храни.
 18. Нередовен секс (сексуални проблеми).
 19. Семейни неприятности.
 20. Съмнения в качеството на свършената работа.
 21. Главоболие по време на работа.
 22. Главоболие след работа.
 23. По-дълъг от 8-часов работен ден.
 24. Пренасяте работата от офиса вкъщи.
 25. Нощен труд.
 26. Сърдечна или физическа слабост.
 27. Болки в стомаха.
 28. Конфликти в офиса.
 29. Лоши условия на труд (осветление в помещението, температура на въздуха и др.).
 30. Дребни правонарушения (глоби в градския транспорт или за нарушение на правилника за движение и др.).
- Ключ** - за всеки от изброените

фактори посочете един отговор и накрая сумирайте точките

Рядко - 0 точки
Понякога - 1 точка
Често - 2 точки

Резултати:

От 1 до 15 точки

Вие сте един щастлив човек. Или безработен. Нивото на стреса е много под нормалното. За всеки случай попълнете таблицата и след края на следващата седмица, тъй като субективното възприятие може да ви е подвело. Ако се окаже, че наистина стресът при вас липсва, опитвайте се да заразявате повече от околните със спокойствието си.

От 16 до 30 точки

Това обикновено е преобладаващият резултат сред тестваните. Засега ситуацията не е толкова тревожна, но трябва да обърнете внимание на твърденията, които сте отбелязали и ви носят точки. В скоро време те може да се превърнат в сериозна заплаха. Старайте се да не допускате повече рисковите фактори да ви влияят.

От 31 до 40 точки

Предизвикателството е налице. Ако в най-близко време не предприемете решителни стъпки за промяна на начина си на живот, ви очакват големи неприятности. Преценете дали денят, в който попълвате теста, не е изключение. Възможно е повечето от рисковите фактори да се дължат на екстремалните условия, в които сте попаднали в този момент.

От 41 до 50 точки

Заплашено е не само емоционалното, но и физическото ви състояние. Трябва внимателно да анализирате всеки един от рисковите факторите от таблицата и веднага да вземете необходимите мерки. Възможностите са: а) потърсете друга работа; б) отдайте се на неопределена почивка; в) потърсете съвет от хората около вас за това как те се справят със стреса. Дори в момента да не можете реално да оцените степента на риска, то в краткосрочен план първите симптоми на проблема ще започнат да се проявяват.

Над 51 точки

Имате проблеми. Потърсете специализирана помощ.

ПЪТЕШЕСТВИЕ С „ВЛАКА НА СИРЕНЕТО“

Културно-гастрономическият жп воаяж запознава туристите с емблематични швейцарски забележителности и топ продукти на местните мандри

Вече пета зима в Швейцария се предлага една специална туристическа атракция – културно-гастрономическо пътешествие с т. нар. „Влак на сиренето“ (*Train du Fromage*). Воаяжът дава възможност на туристите да се насладят на живописните пейзажи на красивия западен швейцарски кантон Во. Да се разходят из емблематични за района градчета и запознаят с известни забележителности. Но най-хубавото е, че програмата включва куп дегустации и визити на местни мандри, в които се произвеждат някои от прочутите традиционни сирена, с които конфедерацията е известна в цял свят.

Железопътният тур е създаден по инициатива на Управлението по туризъм на западния швейцарски кантон Во. Провежда се съвместно с държавните железници SBB. Последните осигуряват специален екскурзионен състав, формиран от модерни панорамни

и луксозни ретро вагони Bell Epoque. Той пътува всеки петък, събота и неделя от декември - януари до началото или края на април (периодът се уточнява ежегодно).

Пътешествието с *Train du Fromage* започва от оживения курортен град Монтрьо на швейцарската Ривиера, разположен на източния бряг на Женевското езеро. Оттам композицията започва да се „катери“ все по-нагоре и нагоре по алпийските склонове, награждавайки пътниците с великолепни гледки към втория по-големина сладководен басейн в Европа, към подножията и заснежени върхове на Алпите. През прозорците на вагоните туристите могат да се полюбуват на най-голямата дървена хижа (*Grand Chalet de Rossinière*) в Швейцария, разположена в местността Росиниер. Прочутата сграда е принадлежала по-рано на полско-френския художник Балтюз, който е сред най-оспорваните майстори на четката



Културно-гастрономическите воаяжи с *Train du Fromage* се провеждат всяка година между декември и април

заради неговите картини с голи тела и еротични сцени с деца и младежи.

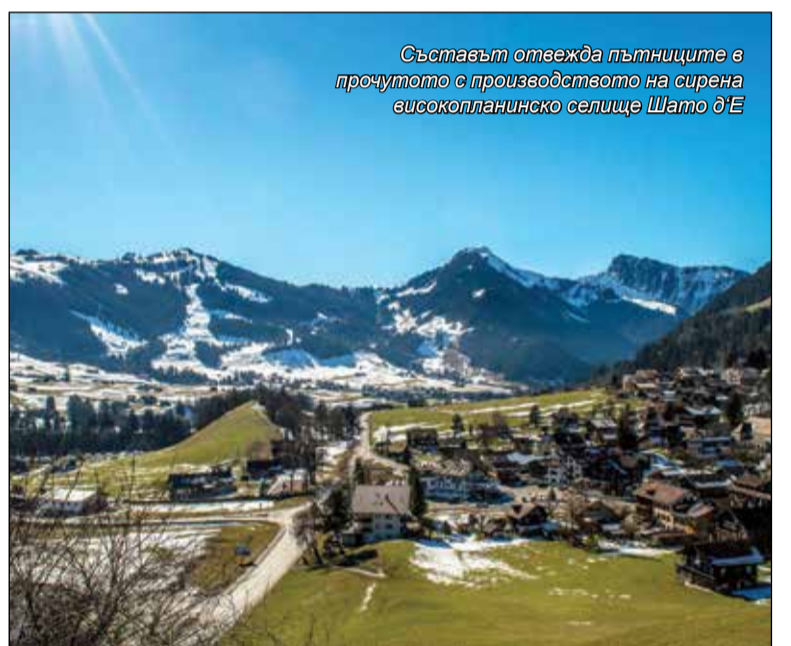
По време на пътуването се правят кратки престои на гарите в няколко алпийски селца по маршрута, в които има мандри за сирена. Местните производители осигуряват възможност на туристите да дегустират продуктите им, запознават ги с технологичния процес и дават насоки за съхранението и за това с какво е най-подходящо да се консумират различните сирена.

Крайната спирка по 66-километровия маршрут на екскурзионния състав е високопланинското селище Шато д'Е. То и района са една от популярните за гостите на Швейцария туристическа дестинация. А причината за споходилата ги известност е произвежданото тук сирене етива. То се явява аналог на емблематичното за конфедерацията жълто сирене грюер.

Обикновено *Train du Fromage* пристига на местния жп терминал в Шато д'Е по пладне. Оттам екскурзоводите канят туристите на обяд в типичния планински ресторант *Le Chalet*. Разбира се, гощавката е тематична. На гостите се предлага да опитат поне дузина от най-добрите видове швейцарски сирена (в т.ч. споменатите, ементалер, раклет и куп други) и да се засият с традиционното за страната фондю (национално швейцарско ястие от твърди сирена, които се разтапят и се консумират с хляб), приготвяно пред очите им.

„Черешката на тортата“ в кулинарната програма е нагледна демонстрация на производството на сиренето „*Le Chalet Bio*“ - запазна марка на заведението. Майстор-млекар, облечен в традиционна носия, нагледно показва как 160 - 200 литра мляко се превръщат в изключително вкусния деликатес след топлинна обработка на жив огън.

(Следва)
Ивайло ПАШОВ



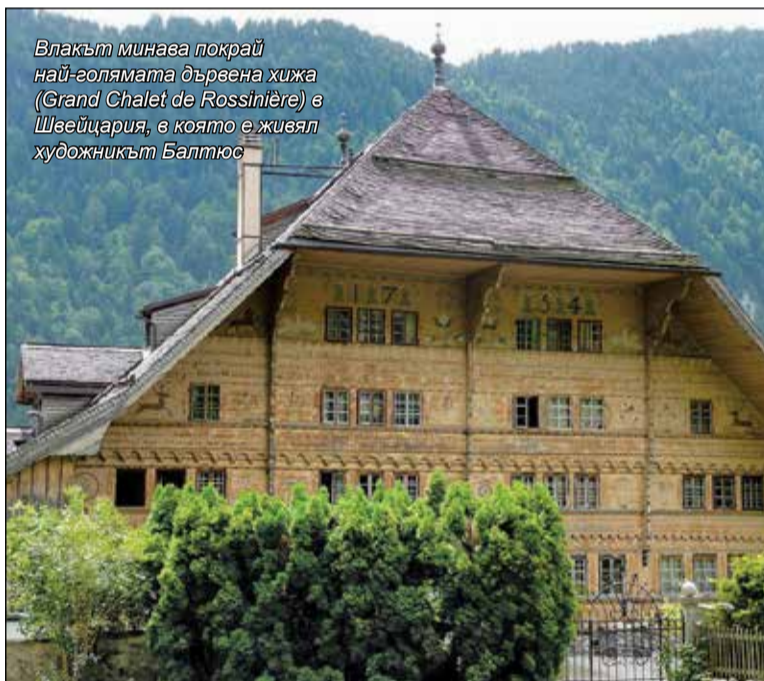
Съставът отвежда пътниците в прочутото с производството на сирена високопланинско селище Шато д'Е



В ресторанта *Le Chalet* туристите могат да опитат много видове швейцарски сирена и традиционното фондю...



Технологията на производство на деликатесните сирена се демонстрира пред участниците в жп пътешествието



Влакът минава покрай най-голямата дървена хижа (*Grand Chalet de Rossinière*) в Швейцария, в която е живял художникът Балтюз



На гарите по маршрута швейцарски производители на сирене организират дегустации за туристите

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