



Витомокол - локомотив, прочетен в обратен ред, майка му е Релсина. Те са вълшебници, които са създали железните пътища и са ги дарили на хората. Но с развитието на цивилизацията и индустрията зачестяват проблемите и инцидентите по тях, а Вито и Релсина с мъка гледат как хората не се пазят и колко често страдат от невнимание и невежество. Затова решават да изпратят своя вече пораснал син, който освен способността да се движи бързо по релсите може да отиде при хората, да им разкаже за заплахите, които крият железните пътища. Сред предложените разнообразни имена най-много гласове събра ДОБИ (Деца обичат безопасните игри), Виктор, Релсоходко. Накрая обаче предпочитанията натезаха за ДОБИ, носещо кодирано послание към подрастващите. Така сред разнообразни игри и забава, в навечерието на Международния ден за безопасно преминаване на жп прелезите – 2 юни и преди лятната ваканция новият „железничар“ пое своята отговорна превантивна роля.

С ДЕТСКИ КУПОН, МНОГО УСМИВКИ И ПРИКЛЮЧЕНИЯ



Традиционно на този ден, за четиринайсети път, „Холдинг БДЖ“ ЕАД организира благотворително безплатно пътуване за деца в неравностойно положение. Но освен тях на първи перон, жадни за неповторими преживявания със станалия вече легендарен локомотив Баба Меца, бяха дошли да пътуват и други малчугани, някои придружени от родителите си. Много бързо те намериха общ език помежду си, завладени от безкрайно любопитство и интерес към стария, с нетрадиционен силует локомотива. Вълнението стана още по-голямо, когато на няколко пъти Баба Меца „изрева“, приковавайки вниманието на дечурлигата, които само тогава за момент да замълчаха. После глъчката още повече се засили, а възторгът стана неописуем. С разширени очи те наблюдаваха тримата локомотивни машинисти, които щяха да ги возят до Баня и обратно.

Малко по-различното този път бе, че по предложение на Ваня Кастрева, началник на Столичния инспекторат по образование, като партньор на БДЖ беше поканена гимназистката Сузана Петрова. Тя е председател на Ученическия парламент във II СУ „Емилиян Станев“ в столицата и член на УС на неправителствената организация „Съюз на учениците в България.“ За не повече от два дни момичето отново доказа организационните си качества. В името на каузата тя успя да привлече 40 ученици, между 13 и 14 години от различни софийски училища, благодарение на чиято всеотдайна помощ, около 150 деца в неравностойно положение, успяха през този ден да се почувстват

по-специални. Всъщност идеята бе постепенно да се променя и създава ново, позитивно отношение и съпричастност към ранната интеграция на хората с увреждания.

И приказката сякаш от само себе си се получи. Лакомствата и подаръците не зарадваха толкова малчуганите колкото новите запознанства и бързи приятелства, характерни за възрастта им. Осъществяването при пристигането в Баня някои от тях вече се държаха за ръце и усилено обсъждаха преживяванията си. Спонтанно възникналото другарство още повече се задълбочи след като малките пътници се отпавиха към сцената в парка на курортния град и най-вече след забавленията на люлките и въртележките, безплатно предоставени от общината. По късно, в обратния път към София, те дори заедно позираха пред обективите на фотоапаратите в желанието си по още един начин да направят този ден незабравим.

И докато това целодневно приключение продължаваше, фоайето на софийската централна гара от сутринта, почти до обяд се огласяше от друга емоционална детска глъч, съпроводена с музика, балони, лакомства и изненади. Пред прототипа на старинната влакова композиция, разположена близо до пероните, се избираха имена на новия анимиран герой и „служител“ на НК „Железо-

пътна инфраструктура“. Задачата му е да предупреждава децата за опасностите, които крие железопътната инфраструктура, да участва в образователни филми, да посочва и да предпазва от опасностите по жп гари и междугария.

Главният ревизор по безопасност в НКЖИ инж. Бисер Минчев обясни, че човечето с рус перчем, напомнящ крилатата от емблемата на компанията, ще участва във видеоклипове с различни сюжети, свързани с безопасността – нерегламентираното пресичането през прелези и коловози, както и последствията от качването върху локомотивите и вагоните. Инж. Минчев информира, че момченцето ще участва в разнообразни превантивни кампании, които предупреждават за рисковете от все по-популярното явление „опасно селфи“. Нагледно ще показва на малчуганите как катерейки се върху подвижния състав, може фатално да пострада от волтовата дъга, защото в контактната мрежа напрежението е 25 хиляди волта. Проектът с анимирания герой е мащабен. Целта е да продължи дълго време като в него ще участват представители на Държавна агенция „Закрила на детето“, МВР и БДЖ.

Интересна е историята на анимирания герой, която водещият детската забава разказа на малките „кръстници“. Научиха, че баща му е



Модернизация

EUROSTAR ПУСНА VELARO E320
МЕЖДУ ЛОНДОН - БРЮКСЕЛ

От 28 май железопътният оператор Eurostar, осъществяващ високоскоростните превози между Великобритания и континентална Европа, пусна новите си експреси Velaro e320 (продукт на Siemens) и по маршрута Лондон - Брюксел. В рамките на 18 месеца компанията планира да въведе в експлоатация по направление общо 17 нови влакове-стрели от този тип.

Електрическите състави Velaro e320 притежават куп преимущества спрямо своите предшественици e300 (TGV TMST), които сега обслужват коридора. Тяхното тягово оборудване (вкл. главните трансформатори и преобразуватели) е разположено в подвагонното пространство, което е позволило да се увеличи вместимостта на вагоните при една и съща дължина с тези на старите ком-

позиции. Така броят на седящите пътнически места е нараснал с 20 на сто.

Паралелно с това, е подобрен значително и комфортът. На пътниците в новите влакове се предлага безплатен Wi-Fi и свободен достъп до 300 часа развлекателно съдържание (игрални и документални филми, сериали, игри и новости), достъпно от специален портал през смартфон, таблет или лаптоп. Те също така имат право на безплатен превоз на багаж (два куфара и една ръчна чанта)

Velaro e320 са създадени по моторвагонна схема (разпределена тяга) и се формират от 4 или повече моторни и същия броя прицепни вагони, обединени в два базови модула. За бързо скачване и разкачване главните вагони са оборудвани със системата за автоматично

прикачване на Шарфенберг. Захранват се с енергия от ел. мрежи с прав и променлив ток с напрежение 3 и 25 kV. Силовата им система се състои от асинхронни тягови двигатели с мощност при продължителен режим на работа по 550 kW всеки.

Пускането на влаковете-стрели Velaro e320 по коридора Лондон - Брюксел бе предшествано от мащабна реконструкция на пътническия терминал на компанията Eurostar на гара Брюксел-Юг. Тя доведе до разширение на зоната за качване и слизане на пътниците и направи възможно по-ефективно чекирането им преди заминаване.

Композициите e320 се използват от Eurostar от ноември 2015 г. Досега те пътуваха само по-маршрута Лондон - Париж и си спечелиха изключителна популярност сред пасажерите. Очаква се подобен успех да имат и по коридора до Брюксел. В близка перспектива от високоскоростния превозвач възнамеряват да открият директни жп комуникации от британската столица и до Амстердам и Ротердам (Холандия).

Наред с придобиването на 17 състава Velaro e320 за обслужване на направление Лондон - Брюксел, от Eurostar планират модернизация и на композициите e300 (TGV TMST), които сега пътуват по него. В покупката на новия подвижен състав и обновяването на наличния ще бъдат инвестирани 1,15 млрд. евро.

Инвестиции

МЕЖДУНАРОДЕН КОНСОРЦИУМ ЩЕ ВЪЗРАЖДА ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ НА НИГЕРИЯ



Международен консорциум, оглавен от щатския концерн General Electric, бе избран от правителството на Нигерия за победител в конкурса за възстановяване, финансиране и експлоатация на жп мрежата на страната. В алианса участват още компаниите Transnet (ЮАР), SinoHydro (Китай) и APM Terminals (Холандия).

Контрактът на стойност 2 млрд. долара предвижда консорциумът да стане концесионер на цялата жп мрежа на африканската държава. Тя е с обща дължина 3505 км и междурелсие

1067 мм. Условието и сроковете на концесията ще бъдат определени в процеса на предстоящите преговори между нигерийските власти и международното търговско обединение.

Икономическият растеж в най-гъсто населената държава в Африка е възпрепятстван от десетилетия от разрушената железопътна система, която е изградена основно от британските колонисти преди страната да придобие независимостта си през 1960 г. Жп мрежата е формирана от две основни линии - Западна (Лагос - Кадуна -

Нгуру) и Източна (Порт Харкорт - Кадуна) и техните разклонения.

Любопитно е, че правителството на Нигерия реши да проведе конкурса за концесията до край, въпреки че в рамките му оферта подаде само консорциума, оглавен от General Electric. Това предизвика скандал в Горната камера на нигерийския сенат и някои от сенаторите обявиха, че ще настояват за разследване. Преговорите с инвеститорите обаче са в ход и реализацията на проекта изглежда сигурна.

Контракт

Между Русия и Финландия
Частни товарни жп превози

Финландската дървообработваща компания UPM (първа сред предприятията в своя отрасъл) ще започне да осъществява товарни жп превози до съседна Русия чрез частната транспортна компания Fenniarail. Така тя ще елиминира зависимостта си от държавния монополист VR.

Товарните състави на Fenniarail ще транспортират дървен материал от и до дървопреработвателните заводи на UPM в Лаппеенранта и Коувола. Очаква се частният превозвач да поеме транспортирането на цялата й дървесина, чийто обем е около 2 млн. куб. м. на година. Двете компании са сключили контракт за услугата, но неговата стойност остава търговска тайна.

Конкуренцията в железопътните товарни превози между Финландия и Русия стана възможна през миналата година. Тогава Fenniarail започна да се съревновава с държавния жп превозвач VR, който е монополист в сегмента вече 150 години.



Интереси

LEO Express иска да купи
фалиралния оператор Locomore

Чешкият пътнически превозвач LEO Express е заинтересован от придобиването на изпадналата в несъстоятелност германска жп компания Locomore. Припомняме, че тя бе създадена с помощта на краудфандинга (от англ. crowd funding - групово финансиране) и започна да извършва пътнически жп превози между Берлин и Штутгарт през декември м. г. Дейността ѝ обаче така и не стана рентабилна и в началото на май 2017 г. тя обяви фалит. В момента нейната управа се опитва да намери външни инвеститори, с чиито капитали евентуално да бъде възродена.

Очакваният спасител може да се окаже LEO Express. Частният жп оператор вече 5 години успешно осъществява железопътни и автобусни превози в Чехия, но засега не е представен на германския пазар. В интервю за вестник Handelsblatt шефът на компанията П. Кьолер потвърди, че е направил оферта за закупуване на Locomore.



Страницата подготви: Ивайло ПАШОВ

КИТАЙСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНВАЗИЯ В ЕВРОПА



Китай планира да увеличи до 2020 г. три пъти обемите на железопътните превози в търговията с Европа. Това обявиха от държавния комитет по развитие и реформи на Поднебесната империя, който отговаря за планирането и реализацията на стратегията за устойчиво развитие на националната икономика. Оттам прогнозируют, че до края на десетилетието по маршрутите, свързващи огромната държава и Стария континент вече ще пътуват по 5000 товарни влака на година. За сравнение през 2016 г. броят им е бил около 1800.

За осигуряване на такъв ръст е необходимо не само да се увеличат обемите на экспорт до Европа, но и да се развива търговията със страните по и около т.нар. Нов път на коприната. Този мегапроект (по-известен в Китай като „Един пояс, един маршрут“) се насърчава от властите в Пекин от 2013 г. Той предвижда изграждане на търговски комуникации със страните от Азия и Европа, а оттам и с тези в Африка.

Инициативата има за цел да възроди и адаптира едноименното древно търговско трасе, което през 1 в. пр. н. е. установява канали за износ на китайски стоки към Стария свят. В рамките ѝ се разработват сухопътни и морски товарни маршрути, съответно по проектите „Икономически пояс на пътя на коприната“ и „Морския път на коприната на XXI век“.

Визията на Пекин е в близко бъдеще карго потоците да се осъществяват най-вече по жп маршрута Чунцин – Дуисбург (най-голямото в Германия и в света речно пристанище), който преминава през територията

на Казахстан, Русия, Беларус и Полша. На този коридор ще се разчита и за нарастване на импорта на стоки от Европа към Поднебесната империя.

Когато през 2011 г. китайските товарни композиции за първи път започнаха да пътуват към Стара Европа по направлението, те почти винаги се връщаха обратно празни. Износ към Изтока на практика липсваше. Но през последните години се наблюдава промяна на статуквото. Налице е тенденция за увеличаване на жп доставките на луксозни автомобили и на авточасти към Поднебесната империя. Логистичната компания, която обслужва маршрута - Yuxinou (Chongqing) Logistics* - планира скоро да започне да транспортира и дървен материал от Русия и Северна Европа.

Първоначално жп маршрута Чунцин - Дуисбург бе пуснат, за да обслужва експорта на компютри, принтери и ИТ-електроника към Стария свят. В китайския мегаполис, откъдето тръгват товарните състави, е съсредоточена близо

една трета от глобалното производство на тази техника.

От 2013 г., когато от Пекин обявиха проекта „Икономически пояс на пътя на коприната“, експортът на стоки по железния път започна да набира все по-голяма популярност. Това помогна за развитието на износа и от другите вътрешни региони на страната. Отбелязано бе съществено увеличение в доставките на кафе, машини, дрехи и битови стоки за огромния европейски пазар. Така през 2016 г. делът на ИТ-електрониката постепенно се сви до половината от общите обеми на превозите зад граница.

Но търговската инвазия на Китай в Европа тепърва ще се разраства и в друг план. Само преди няколко седмици водещият производител на локомотиви - CRRC Zhuzhou Locomotive Co – стана първата китайска компания от своя сегмент, която получи сертификата за експорт на подвижен състав в Стария континент. Издаде ѝ го специализираната в стандартите за безопасност германска организация TUV Rheinland.

Документът потвърждава, че качеството на продукцията на предприятието отговаря на европейските стандарти и ѝ дава правото да изнася тягов подвижен състав за страните от Европейския съюз. Той е издаден на базата на резултатите от продължилите три години изпитания на локомотивната техника на китайското предприятие. Заключение е, че покрива всички технически стандарти на Евросъюза.

Благодарение на сертификата продукцията на CRRC Zhuzhou Locomotive Co вече без проблем може да бъде доставяна в страните, разположени по протежението на „Икономическия пояс на Пътя на коприната“ и „Морски път на коприната на XXI век“ (сред тях са и съседните ни Македония и Турция). А това предвещава успешни продажби за Китай на европейския „плацдарм“, тъй като неговия тягов състав е на доста конкурентни цени.

Всъщност, успехи в жп сегмента на континента не липсват на Китай и до момента, но засега те са в държавите извън Общността. През април т.г. например, в Сърбия бяха доставени два електрически локомотива,

произведени от CRRC Zhuzhou за енергийната държавна компания Elektroprivreda Srbije. Те ще се използват за теглене на товарни състави по сръбските линии с ел. напрежение 25 kV и честота 50 GHz, които енергийният доставчик ползва за превоз на кафяви въглища от мините Колубара до ТЕЦ „Никола Тесла“ (най-голямата електроцентрала в северозападната ѝ съседка). И това е само началото...

В същото време Китай е амбициран да участва в модернизацията и изграждането на редица нови жп коридори в Европа. Инженеринговата компания China Railway Group например спечели конкурса за реконструкция на целия сръбски участък (184 км) от 350-километровата железопътната линия Будапеща – Белград и превръщането ѝ във високоскоростна. По предварителни оценки стойността на проекта ще възлезе на 2,89 млрд. долара, а по-голямата част от финансирането

ще се осигури с кредит от China EximBank. Същата компания ще рехабилитира и жп трасето Белград – Стара Пазова (34 км).

На всички в бранша вече е пределно ясно, че източния фактор все по-сериозно ще влияе върху европейската търговия и железопътния сектор. А доколко водещите логистични компании и жп производителите от континента ще съумеят да се противопоставят на китайската инвазия е въпрос, чийто отговор е в бъдещето.

* Транспортно-логистична компания Yuxinou (Chongqing) Logistics е съвместно дружество, учредено от Транспортния холдинг на Чунцин (CQCT), китайския жп оператор за международни смесени превози (CRIMT), „РЖД Логистика“ (Русия), Schenker China (Германия) и „Казтранссервис“ (Казахстан).

Ивайло ПАШОВ



Броят на китайските товарни състави, превозащи стоки до Европа и обратно, непрестанно се увеличава



През април сръбското енергийно дружество Elektroprivreda Srbije получи два китайски товарни електролокомотива



Железниците са основно „оръжие“ в търговската инвазия на Китай в Европа

КЛУБЪТ НА ЖЕЛЕЗНИЧАРЯ НАВЪРШВА 10 ГОДИНИ



И Стоил Фердов не успя без женската помощ на Елена Липева да разреже юбилейната торта.

Той вече навлиза в тийнейджърска възраст и от тук нататък се разделя с детството, стъпвайки все по-уверено към съзряването. Така поне се възприема развитието в човешкия жизнен път. Но това е още по-вярно за едно сдружение с идеална цел, създадено преди десетилетие от неколцина ентузиаста, между които и първият му председател Йосиф Смилов, сантиментално свързани с железничарската професия. В момента в него вече членуват над 200 души. Без да броим последните тринадесет, новопостъпили, за които секретарят на клуба Елена Липева съобщи по време на тържественото годишно отчетно събрание, което се проведе в деня, когато се отбелязваше кръглият юбилей.

В препълнения кафе-салон на Централна гара София бяха дошли да поздравят юбилейните депутати от Герб и представител на парламентарната транспортна комисия Димитър Данчев, управителят на „БДЖ – Пътнически превози“ ЕООД Пламен Пешаров, Председателят на НТС по транспорта Кирил Ерменков, председателя на СЖБ към КНСБ Петър Бунев. „Може определено да се каже, че за този период, клубът ни се утвърди като едно ефективно професионално сдружение на колеги, деятели и специалисти, част от които са работили дълго време в железопътната система,

а други сега се трудят в нея при новите условия и изискванията на пазарната икономика“ – заяви председателят на Клуба на железничаря Стоил Фердов.

По думите му за всички изминали години са правени конкретни отчети и анализи за дейността на организацията, които потвърждават целесъобразността от нейното навременно учредяване. И сега трябва да се извърши равностепенна на постигнатото през последната година, как е работено и каква дейност е успял да развие клубът, кои инициативи успешно са осъществени и кои не. „Естествената приоритетна тема, която винаги е сърцевината на всички наши срещи, разговори и дискусии в двата салона на клуба е сериозната грижа, заинтересованост и вълнение от кризисното състояние и перспективите за развитие на националната железопътната система - подчерта във встъпителните си думи Стоил Фердов. – Защото това пряко ни засяга, и като граждани, и железничари, понеже всеки от нас поотделно е свързал своята професионална кариера, бих казал и личната си съдба, с тези три символни букви БДЖ. Именно тук в клуба всеки вторник, организирано, а в останалите дни на малки групи, едно солидно ядро от членове се събира и обсъжда най-острите проблеми, засягащи сегашното

състояние и бъдеще на българската железница.“ Обикновено тези срещи протичали динамично. Често е имало сблъсъци на мнения и много емоции, но това не е попречило досега на добрите колегиални отношения, а точно обратното, помагало е да се оформят общи становища и позиции по кардиналните въпроси не само за жп сектора, но и за цялата транспортна система. Те винаги са били публично и аргументирано защитавани по време на провежданите в различни формати - симпозиуми и дискусии като главната тема е била кризата в железопътния транспорт на страната, обобщил Стоил Фердов.

Като положителен факт той посочи активната позиция на голяма част от членовете на клуба при обсъждането на проблемите, при даването на конкретни предложения, свързани с усъвършенстването на транспортното законодателство, нормативната уредба и управленческата структура, които осигуряват равнопоставеност между различните видове транспорт, за да се постигне балансирана транспортна стратегия и политика. Към добрите традиции бяха причислени поредицата от дискусии по различни теми - например експлоатационната и енергийна ефективност на съвременните проекти за основни транспортни инфраструктури у нас. Не беше пропусната и излязлата през миналата година книга на инж. Иван Харизанов, с много документи и илюстрации, на тема „135 години зелено строителство в БДЖ“. Първото ѝ представяне е било направено заедно със Сдружението на инженерите по железния път. Предстои презентацията пред членовете на клуба. Като добър пример за съхраняване на историческата памет на родния жп транспорт беше посочен и сборникът на Георги Бирданов „Българската железница и нейните строители“.

Специално внимание беше отделено на създадената през отчетната година организация за появата на нови професионални железничарски клубове и в други градове, които са центрове на по-големи жп възли в страната. Методическа и организационна помощ е оказана в Перник, където народният представител Станислав Владимиров е подарил радиоуредба на местния клуб, а кметът Вяра Церовска е поела общината да плаща всички режийни разходи. В Мездра пък е осигурено подходящо помещение за развиването на нормална дейност, за което Марин Събков специално благодари. Стоил Фердов информира, че контактите са редовни и с ръководството на пловдивския клуб, което е едно от най-дейните в системата. Стоил Гелев, бивш директор на дирекция безопасност, предложи работата по създаването на клубове по места не само да продължи, но и да прерасне в утвърждаването на национална мрежа, която да обхваща всички по-големи градове в страната.

В хубава традиция вече се е превърнала и провеждането

на коледни и новогодишни партита, конкурсът за най-красиво боядисано великденско яйце, честването на рождени и именни дни. Наскоро е отбелязана и 100-годишнината от рождението на един от изявените строители и ръководители на БДЖ – Диман Диманов. Продължила също е добрата практика в двата салона на клуба да се организират срещи на випускници от ПЖИ „Тодор Каблешков“, както и събрания на софийските синдикалните организации. Във връзка с това Мая Иванова, преподавател във ВТУ „Тодор Каблешков“, благодари за милото посрещане и възможността в клубните помещения да се направи студентски семинар и дискуссионна кръгла маса за новостите в гаровите съоръжения.

Полезно се е оказало сътрудничеството със славянското дружество, което дава възможност всяка сряда членове на клуба да получават информация от социолози, известни учени, депутати за най-актуалните събития у нас и в света. Дори негови представители са участвали в международната научна конференция на тема „Славянската духовност и националната идентичност“, на която видни учени и деятели от осем държави са изнесли презентации, а вицепрезидентът Илиана Йотова е изпратила специално приветствие.

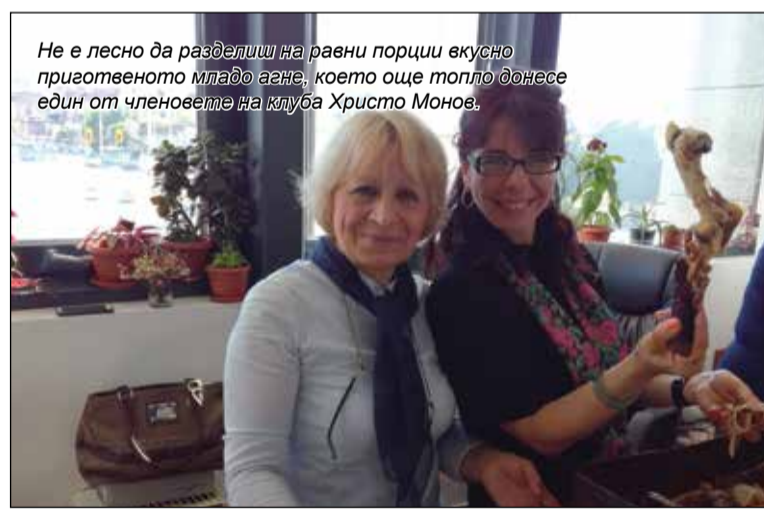
Единодушно беше мнението, че една от най-живите форми на клубен живот са организирани няколкодневни екскурзии до Дряново и Трявна, под надслов „Опознай родината, за да я обикнеш“. Сега предстои нова - до крепостта Кракра Пернишки и Гиганския манастир. Голям интерес също е предизвикало посещението на историческите земи, обитавани от нашите предци в сегашна Македония и Албания. Присъстващите подкрепиха ста-

новицето на Стоил Фердов, че за нормалното функциониране на клуба, създаването на уют, топлина и приятна атмосфера, личен неограничен принос имат неуморните, добронамерени и винаги усмихнати технически сътруднички Лора, Таня, Слава и Станийка. Освен на тях той благодари и за голямата подкрепа и материална помощ, която оказват ръководителите на „Холдинг БДЖ“ ЕАД и на Национална компания „Железопътна инфраструктура“, изказвайки и искрената си надежда, че това добро сътрудничество ще продължава. Защото в клубовете не членуват само пенсионери, но и много железничари, които в момента работят в системата. В тях те намират в своя професионална среда, където на чашка кафе могат да обменят информация по много актуални въпроси и да получат малко позитивна енергия, заяви още Фердов.

Преди да бъде разрязана юбилейната торта Пламен Пешаров специално поздрави присъстващите от името на изпълнителния директор на „Холдинг БДЖ“ ЕАД Владимир Владимиров и цялото ръководство, подчертавайки, че това е най-добрият начин да се съхрани родовата памет в българската железница. Защото не е тайна, че професионалният интерес, съвест и отговорност още от зората ѝ са се предавали от поколение на поколение. И така са се формирали цели железничарски фамилии.

На финала празникът беше „полят“ с висококачествено домашно малиново вино, придружено от майсторски изпечено агънце. В тон със стародавния български обичай не липсваше вкусна баница и най-вече много усмивки, добро настроение и пожелания за успех.

Мая Йорданова



Не е лесно да разделиш на равни порции вкусно приготвеното младо агънце, което още топло донесе един от членовете на клуба Христо Моноев.



Пламен Пешаров е убеден, че в Клуба на железничаря най-добре се съхранява родовата професионална памет.



Кирил Ерменков и най-компетентният есперантист и наш сътрудник от Велико Търново Анжел Мъелов (ляво).

Проф. д-р инж. икон. Даниела Тодорова – ректор на ВТУ „Тодор Каблешков

ОСНОВНИЯТ КАПИТАЛ ПРИ НАС СА ХОРАТА

(Продължава от бр. 11)

- Във ВТУ като свързващо партньорско звено между университета в Нингбо и някои източноевропейски висши учебни заведения планирате ли и други общи проекти?

- Ще продължаваме да работим за разширяване на националното и международното сътрудничество в областта на научните изследвания чрез активно участие в съвместни разработки, прояви и инициативи с чуждестранни висши училища и организации, международни публикации в специализирани издания, издаването на съвместна учебна литература. Китайските ни партньори искат да подготвят специалисти за работа в железопътната инфраструктура. Дано проектът, който направихме с тях, НКЖИ, „Транспортно строителство и възстановяване“ и Военноморското училище да се кламира. Идеята е задълбочено да се анализира наземната критична инфраструктура, както и пристанищата. Да се предложат конкретни мерки за подобряване на околната среда. Това е изключително обемен проект, който е във фаза на оценяване.

- Кога се очаква да започне практическото му осъществяване?

- Веднага след като го одобрят в Китай. Те са поели инициативата, а нас заедно с бизнеса са ни поканили като партньори. Ще добавя, че за тазгодишната ни традиционна есенна научна транспортна конференция, която е посветена и на 95-годишнината от създаването на ВТУ, вече сме получили около 200 заявки не само от България, но и от други страни. От тях 20 процента са чуждестранни, от които значителна част са на млади учени. Конференцията ще бъде свързана с официалното честване, което ще е през октомври. През дните, когато се провежда ще открием и реновиран музей, който вече е в новия сграда и е съобразен със съвременните изисквания на музейното дело.

- В началото сте на новата кандидатстудентска кампания. Проявяват ли интерес младите хора към транспорта?

- Всяка година правим ден на отворените врати. Тази година го съчетахме с изложението ТРАНС ТРЕНД 2017, чиято основна тема бе иновации, бизнес и образование в отрасъла. Присъстваха много кандидат студенти, които са завършили различни профилирани гимназии, предимно с насока „Транспорт“. Освен

това ученици често посещават университета, за да се запознаят с базата, с учебния процес. Може би това е най-добрата популяризация на образователните възможности, които предлагаме. Защото преките разговори със студентите им дават допълнителна изчерпателна информация. А и възрастовата разлика между тях и нашите възпитаници е много по-малка отколкото с нас, преподавателите, така че те имат възможност от първа ръка да научат подробности как се провежда обучението във ВТУ и какви са перспективите за реализацията им. И то без да имат каквито и да е било съмнения за преекспониране на реалните предимства.

Кандидатстудентската кампания и в момента е активна. Наши представители посетиха много средни учебни заведения в София и района на столицата, както и всички транспортни гимназии в цялата страна. Съвместно с Военноморското училище обучаваме студенти по бакалавърска програма, която вече трета година се радва на изключително добър прием. Завършващите я получават две дипломи – от нас и от Варна. Освен това още един положителен момент е, че ВТУ е с утвърдени образователни традиции, но паралелно успява да изгради европейска визия. Ние за разлика от много други университети бързо се адаптираме към пазарната среда и към това, което се търси от транспортните фирми. Така че гъвкаво променяме и учебния план и програми. Те се съгласуват с представителите на отделните предприятия. По такъв начин от самите тях научаваме какви са потребностите и изискванията им, за да ги заложим в образователния процес. Ето защо нашите студенти са предпочитани при назначаване във фирмите, с които кореспондираме. Искам да подчертая, че освен практическите си познания те имат и добра теоретична подготовка. Защото още докато следват участват в познавателни стажове в различни транспортни фирми.

- Доколко кариерният център помага за намиране на работа по специалността?

- Колегите в него много активно работят с фирмите, които осигуряват трудови договори. Постоянно организират информационни срещи и свертват часовете ни какво се търси в момента. Резултатът е положителен, защото в повечето случаи връзката е динамична и веднага се осъществява. Напълно сме наясно, че в днешните трудни

пазарни условия за младия човек е много важно изцяло да е съсредоточен върху обучението си, но едновременно да има и сигурността, че веднага след приключването му ще намери подходящата професионална реализация. В тази връзка непрекъснато увеличаваме библиотечния фонд, актуализираме го, за да сме в унисон със съвременния начин на обучение. Засилваме и електронния му вариант чрез нови курсове и системата Муди. Тя дава добра база за развитие и е основа за стартиране на електронното обучение. Искам да обърна специално внимание, че за мен основният капитал във ВТУ „Тодор Каблешков“ са хората – студенти, докторанти и служители. Те са нашата ценност и гарантират просперитета на транспортния университет.

- Г-жо Тодорова, Висшето транспортно училище е сред броящите са на пръсти университети у нас, които предлагат на младите хора всички удобства на един кампус – от спортни площадки до жилища. Имайки предвид ограниченото финансиране в образованието, как успявате да поддържате висок социален имидж и атрактивност?

- В момента най-важното, върху което работим са строително-монтажните дейности по проекта за намаляване на вредните емисии и повишаване на енергийната ефективност на сградата и съоръженията на корпуса на общежитие 2. Разработен е по схема „Зелени инвестиции“ към Националния доверителен еко фонд и е за 1 040 890 лв. като от тях безвъзмездно финансиране е 884 756 лв. Основните дейности включват топлоизолация на цялата сграда, смяна на дограмата, на отоплителната система с нови абонатни станции, топло и хидроизолация на покрива, с поставянето на соларни панели за затопляне на вода с капацитет за двете общежития. Планираме да разработим подобни проекти за ремонт и саниране и за останалите учебни корпуси. Преди две години успешно приключихме санирането на общежитие 1 и сега се радваме на една осъ-

временена сграда, с модерна визия и намалени енергийни разходи. Ще се търсят проекти и програми за модернизиране на вътрешното обзавеждане на общежитията. Желанието ни е и да подобрим техническото оборудване на работните места за осъществяването на ефективен научно-изследователски процес, за изграждане на нови и обновяване на съществуващите специализирани лаборатории и зали. Ще ползваме собствени средства, но и ще разширяваме контактите с водещи фирми в конкретните научни области, които имат възможност да ни спонсорират. Разбира се ще търсим участие и в други различни програми и проекти. Всички присъстваме на образователния пазар и следваме основната му политика. Но пазарната икономика ни поставя в условията на остра конкуренция, както на национално, така и на международно ниво. Всеки университет се бори за повече студенти. Но хубаво е, когато това е обвързано с качеството на обучение. Всяка година намалява държавното финансиране за издръжка на обучението. Налага се ефективно управление на висшите учебни заведения, както и приспособяване към изискванията на трудовия пазар. Държавата стимулира целево обучение по приоритетни професионални направления и защитени специалности с национално значение. Предлаганите от нас дисциплини трябва да съответстват на

необходимостта на икономиката, да са привлекателни за студентите и да осигуряват развитие и просперитет. Такива например специалности в бакалавърската програма са „Подвижен състав за високоскоростни влакове и метрополитен“, „Благоустройство и комунално стопанство“, „Комуникационна и компютърна техника и системи“, „Автоматика, електроника и компютърно управление в електрически транспорт“, „Метрополитен и градски наземен електрически транспорт“. В магистърската програма интересът е насочен към „Надзор и експлоатация на хидротехнически съоръжения“, „Електромобили“, „Мрежова и информационна сигурност“.

Най-новата ни образователна инициатива е съвместна с Азербайджан. Посланичката у нас Наргиз Гурбанова е не само открита, но и много позитивна към работата на университета. Най-вече към образователните и научно-изследователските проекти. Заедно ще разработваме магистърска програма по транспорт и логистика. Ще обучаваме техни студенти, а лекциите ще се провеждат на руски език. Оценката на азербайджанските колеги, а и на посланик Гурбанова за нашия кампус, когато тя лично посети, е много висока, защото не само дава добри условия за живот, но и възможност за концентриране върху учебния процес.

Интервюто проведе:
Мая Димитрова



ТИКВИЧКИТЕ



Вярно е, че тиквичката по форма и цвят съвсем не е от най-атраktivните зеленчуци и трудно би могла да се мери с колоритните чушки или свежите морковчета, но пък по вкусови и хранителни качества тя превъзхожда голяма част от даровете на природата.

Тиквичката е отглеждана от индианците още преди повече от 10 000 години на американския континент на територията на днешна Гватемала и Мексико. Наричали я „аскута скуош“ (зелен, незрял, суров), вероятно защото първоначално диворастящите видове имали неприятен вкус на сурово, дори нагарчали. Консумирали се предимно семената. С времето култивирали сортове тиквички със сочна сърцевина и сладък вкус.

Както много други култури,

така и тиквичката достига Европа едва през 16 в., благодарение на испанските пътешественици. Италианците я оценили високо и ласкаво и я нарекли малка тиква - zucchini. В началото на 19 в. под това наименование тиквичката се завръща като „емигрантка“ в Америка.

Тиквичката (*Cucurbita*) е зеленчук, за разлика от големите тикви, които се причисляват към плодовете. Узрява в средата на лятото и е близък родственик на динята, краставицата и много други зеленчуци. Тя достига завидна дължина, нараствайки с по 7 мм на денонощие, при това без да се нуждае от по-специални грижи.

Съществуват различни сортове тиквички:

Zucchini – тиквички с издължено тяло, тънка зелена или

жълта коричка, с нежна бяла сърцевина.

Shaiom – тиквичка с формата на круша, която много често замества авокадото. Сорт, който изисква по-продължителна термична обработка.

Straightneck – с цилиндрично тяло и грапава жълта кора, със сладко и сочно месо, богат вкус и изключително съдържание на каротиноиди, фибри и витамин С.

Патисони – тиквички с по-странна форма и все по-голям кръг почитатели в последно време, както и сравнително различна окраска, варираща от бяло, преминаващо в оранжево и зелено.

Важно е да се запомни, че тиквичката се бере 2 до 7 дни след цъфтежа, като се внимава да не достигне дължина, по-голяма от 15 см, тъй като значително променя вкусовите си качества.

Тиквичките са зеленчуци, които се отличават с високо съдържание на калий, натрий, калций, магнезий, фосфор и желязо, витамините А, С, В1 и В2, както и сравнително високо съдържание на органични киселини.

Вкусните зеленчуци са чудесни за профилактика на състояния като атеросклероза, болести на стомаха, затлъстяване и анемия. Нежните фибри действат очистващо на организма, извеждайки от него голяма част от натрупаните токсини и същевременно помагат за преодоляването на констипация.

5 МИТА ЗА „ВРЕДНИ“ НАВИЦИ

Шоколадът е вреден

Да похапвате шоколад съвсем не е вредно. При това, колкото по-тъмен, толкова по-добре. Изследване на учени от университета в Калифорния Сан Диего, доказва че хората, които често ядат шоколад, имат индекс на телесна маса по-нисък от другите. И още нещо от изследването - Рискът от инсулт при жените е с 20% по-малък, ако консумират по около 50 г шоколад на седмица.

Закуската е най-важното хранене през деня

Това може да е вярно, но само в някои случаи. Добре е да пропуснете закуската, ако се борите с наднормено тегло. Според изследване на белгийски учени, тези които правят физически упражнения без да са закусили, дори след това да са приемали висококалорична храна, не повишават теглото си.

Редовната консумация на кафе сутрин е вредна

Не, не е. Не се чувствайте виновни ако започвате вашия ден с чаша кафе. Нещо повече, според изследване на WebMD, тези които пият често кафе имат по-малък риск да заболее от диабет тип 2 и Паркинсонова болест. И още, тези които консумират често кафе имат по-малък шанс да получат инсулт и да имат проблеми със сърдечния ритъм. Сутрешното кафе е полезно и за кожата. Проучване свързано с ролята на кофеина, публикувано в списание Cancer Research показва, че той предпазва от някои видове рак на кожата. Изобщо има много причини да продължавате да си пиете сутрешното си кафе, при това с още по-голямо удоволствие.

Редовната консумация на бира е вреден навик

Всъщност бирата е една от най-добрите напитки за организма. Тя помага за по-здраво сърце, засилва имунната ви система и държи вашите кости и стави в добро състояние. Из-

следване публикувано в Men's Health показва, че хората редовно и умерено пиещи бира, имат с 42% по-малък риск за сърдечно заболяване. Наред с това, пиещите бира хидратират организма си по-добре от тези пиещи същото количество вода, а това е много добре за състоянието на бъбреците, нали? И още нещо. Канадски учени доказват в изследване, че редовното пиене на една халба светло пиво предпазва очите от формиране на катаракта. Наздраве!

Ставайте рано, не спете до късно

Много писания има за това, че трябва да се става към седем сутрин или по-рано. Изследване на LearnVest обаче, стига до други изводи. Ако спите повече и ставате по-късно това е добре за вашата памет, тя е по-организирана и дава възможност да се учите по-добре. Това е така, защото сънят е на цикли. На всеки 90 до 120 мин. е цикълът на така наречения REM сън. Той нараства през втората половина на времето за сън. Наричат го и „парадоксален сън“ защото мозъкът консумира повече кислород, т.е. енергия по време на този цикъл. Най-ярките ви сънища се случват именно по време на REM съня. Този период от времето за сън въздейства положително на когнитивните способности на мозъка. Когато ставате рано вие обикновено прекъсвате точно този последен REM цикъл на съня. Така че може и да не се излежавате цял ден, но не се чувствайте виновни, че сте поспали повече.

Супа от тиквички и авокадо



Необходими продукти:

2 пасирани или ситно нарязани авокадо
2 ч. ч. нарязани на тънки ленти тиквички
1 средно голяма глава лук
4 дребно нарязани стръка зелен лук
2 фино нарязани скилидки чесън
1/8 ч. л. индийско орехче
1/4 ч. л. черен пипер
1 с. л. копър
1/2 с. л. олио
сол

Начин на приготвяне:

В тенджерата с капак подгрейте в 4 ч. ч. вода лука, чесъна, зеления лук, индийското орехче, солта и черния пипер. Когато водата заври, намалете огъня и оставете да ври още 15 мин., като разбърквате от време на време. Прибавете тиквичките и олиото. След 20 мин. добавете авокадото и копъра. Сервирайте супата гореща.

Салата от тиквички и маруля

Необходими продукти:

1/2 маруля
2 средно големи тиквички
кълнове от слънчогледови семки
сол
оцет

използвате сурови слънчогледови семки). Салата се овкусява със сол и оцет.



Начин на приготвяне:

Тиквичките се измиват, нарязват на кръгчета и се изпържват в олио. Марулята се накъсва на парченца. В салатна чиния се подреждат най-отдолу марулята и отгоре тиквичките, които се поръсват с кълновете (ако нямате кълнове, може да

Спагети с тиквички и броколи

Необходими продукти:

1 голяма глава броколи
2 нарязани средно големи тиквички
3 счукани скилидки чесън
125 мл пилешки бульон
3 с.л. зехтин
спагети (сварени и отцедени)
2 с.л. масло
черен пипер
сол

подсолена вода за 4-5 мин., докато омекнат. Отцедете ги и ги изплакнете със студена вода.

В голям тиган загрейте зехтина на умерен огън. Задушете тиквичките 4 мин. Добавете чесъна и маслото, задушете ги още 2 мин. и прибавете към тях броколите и бульона. Подправете на вкус със сол и пипер. Оставете зеленчуците да къкрят още 3 мин. Залейте спагетите със зеленчуците.



10 ВЪЗМОЖНИ ПРИЧИНИ ЗА ЧУВСТВОТО НА ТРЕВОГА И БЕЗПОКОЙСТВО, КОЕТО ТЕ МЪЧИ



Страдате ли от усещане за тревога, което не можете да дефинирате и за което на пръв поглед няма разумна причина? Тук ще се опитаме да съберем най-често срещаните причинители, които може да предизвикват подобни усещания у човек.

В някои дни слънцето грее, времето е перфектно и няма причини за драма. В такъв ден, както и във всеки друг атмосферата може да се промени и да превърне всичко хубаво в черно и изнервящо. Само в рамките на миг светлите дни може да почернеят, да се изпълнят с параноя и страх. Това е да живееш с усещането за тревога.

Тревожността е по-често срещана отколкото си мислиш. За Съединените щати например, статистиката твърди, че 40% от населението живее с това постоянно свиващо стомаха чувство за безпокойство. В повечето случаи няма сигнали, които да те предупредят, че паниката идва. Поня-

кога (ако не през цялото време) просто се случва без обяснение и причина.

Затова е важно да разбираме какво причинява тревожността, кои са спусъците, които отприщват това чувство, за да можем да разберем моделите, по които се развива то и да третираме състоянието по-ефективно.

Ето кои са най-често срещаните причинители на тревожност:

Негативно мислене

Не винаги е лесно да контролираш мисленето си. Въпреки това, ако успееш да преобърнеш мисловния си процес, ще забележиш драстична промяна в честотата на атаките на тревога и безпокойство. Опитай се да мислиш по-позитивно, всичко е в твоята глава.

Позитивизъм

Да, звучи нелепо, особено след горното. Как може негатив-

изъм и позитивизъм да предизвикват тревога и безпокойство? Има си причина обаче. Когато например настъпят позитивни промени – ние се стремим към дадена цел и когато я постигнем, понякога химията в нашето тяло се разбалансира, поради „добър стрес“ и това обръща добрия стрес в лош стрес. В крайна сметка, въпреки че минаваш през добри времена, прекаленото количество вълнения и емоции причиняват тревожността.

Ниско ниво на кръвната захар

Важността на нивата на кръвната захар обикновено се асоциира с диабета, но всъщност засяга всички. Ниски нива на глюкоза в кръвта може да се предизвикат с дехидратиране, изтощение, лоши хранителни навици или небалансирани диети. Ниските нива на кръвна захар може да предизвикат пристъпи на тревожност и безпокойство.

Ниска мотивация

Да нямаш определена цел в живота си води до негативни нагласи, дори депресия. Повечето от нас знаем, че тренировките освобождават допамин, хормон, който ни кара да се чувстваме по-позитивни и реализирани. Без мотивация и без физическа активност това чувство ни липсва и се поддаваме на стреса. Този начин на живот предразполага чувството за безпокойство и атаките на тревожност.

Липса на социални контакти

Очевидно е, че паническите атаки могат да бъдат стимулирани от външни причини. Обратното обаче също е в сила – причинителят може да е липсата на социална интеграция. Когато оставаме насаме с мислите си, често попадаме в капана на чувството на тревога и притеснение. Това е, защото мозъкът ни пътува в различни посоки, създавайки сценарии докато анализира детайлите на отминали събития и действия. Понякога наистина има нужда излезем и да поговорим с някого и да срещнем нови хора. Става дума за баланс.

Справяне със стреса

Наличието на много стрес може да причини тревожност. Понякога животът ти хвърля проблеми, които се натрупват върху други проблеми и това е изтощително. В такива периоди тревогата командва живота ти, но ти се дава шансът да разбереш какво работи и какво не от познатите техники за успокояване. Помнете, че трябва да приемете стреса и да се освободите от него по организиран начин, справяйки се с някои от задачите сега, с други – после.

Алкохол

Някои може да си мислят, че алкохолът успокоява нервите. Може да е вярно за някои хора, но за други алкохолът е

силен стресиращ фактор. Ако носите тревожността в себе си, алкохолът по-скоро предизвиква атаките, а не ги предотвратява. По-добре стойте настрана от алкохола, ако имате проблем с чувството на безпокойство или поне не пийте, когато се дойде поредната атака.

Бъзсъние

Ако не можеш да спиш, значи не можеш да се „отърсиш от отминалия ден“. Прекалено многото мислене може да доведе до паник-атака. Лесно е да се поддадеш на тревогата, когато мозъкът ти работи извънредни часове. Вземи мерки да заспиваш навреме, така че да не предизвикваш стрес.

Нездравословни храни

Ще се изненадаш до каква степен някои храни могат да бъдат причинители на тревожност. Нездравословният начин на хранене не просто лишава тялото от хранителни компоненти, но лишава мозъка от важни съставки. Това от своя страна предизвиква чувство на безпокойство и тревога. Например, важно е да се стремите да избягвате полуфабрикати, солени и силно кисели храни. Средиземноморската кухня е вероятно най-добрият избор за ментално здраве.

Светлини, звуци и миризми

Така както някои светлини, звуци и миризми могат да предизвикат позитивна реакция, могат да доведат и до чувство на тревожност и безпокойство. Внезапни силни шумове могат лесно да извадят от равновесие хората с тревожно разстройство. Същия ефект може да имат и ярки или мигащи светлини. Що се отнася до миризмите – всичко, което може да ни отведе обратно към негативни събития, може да предизвика чувство на безпокойство. Струва си да се замислиш кои са причинителите в твой конкретен случай.

УКРАИНЦИ СТРОЯТ КЪЩИ САМО ЗА ДЕН С 3D ПРИНТЕР

Няма съмнение, че да построиш къща изисква време и разбира се средства. Това обаче може да се промени в скоро време. Редица фирми разработват нов метод за строителство – с принтиране на повечето части на дома с 3D принтер.

Украинската фирма Passiv-Dom използва точно роботизиран 3D принтер, способен да принтира стените, покрива и пода на къща от 125 кв.м. за около 8 часа. Прозорците, вратите, водопроводната и електрическа инсталации след това се добавят от работници.

Когато е завършен, този дом е напълно автономен и при това подвижен. Не е нужно да се

включва към външен източник на електричество и водопровод. Слънчева енергия се складира в батерия към къщата, а водата се събира от влажността на въздуха. Може да се добави вода в системата на къщата и от обитателите й. Къщата разполага и с независима канализационна система.

Цената на PassivDom започва от 31 900 долара. Фирмата предлага три вида къщи, а клиентът може и да комбинира елементите, за да получи уникален дом. Премиум моделът се продава заедно с мебели, но има и необзаведени по-евтини варианти.

Домът предлага възможност да се живее далеч от населени места и инфраструктура и въ-

преки това да се разполага с комфорта на луксозен дом.

Фирмата има офиси в Украйна и в Калифорния, където робот принтира слой след слой покрива, стените и пода на къщата. Стените са дебели 20 см. Всичко е произведено от въглеродни влакна, полиуретан, смоли, базалтови влакна и фибростъкло. След това се добавят прозорци, врати, соларни панели, канализация, отоплителна и охлаждаща система, алармена система.

В зависимост от модела целият процес на строителство може да отнеме до 24 часа. Дизайнът и производството на по-сложни и по-големи къщи може да отнеме до месец.



С „ГОТАРДСКИЯ ПАНОРАМЕН ЕКСПРЕС“ ПО РЕЛСИ И... ВОДА

Швейцарските железници предлагат атрактивно комбинирано пътуване за туристите

В Швейцария бе открит нов панорамен туристически маршрут. Той води пътешествениците от дивно красивата северна част на конфедерацията, през самото алпийско сърце (в т.ч. Тунелът Готард), до нейния средиземноморския юг. Приключението е комбинирано - осъществява се с влак и параход и дава възможност за запознанство с невероятна природа, знакови забележителности, историята, митовите и легендите от страната на шоколада

Атракцията допълва портфолиото с туристически предложения на швейцарските железници (SBB/CFF/FFS). От години те осъществяват знакови жп воаяжи с панорамните композиции

Glacier Express („Ледников експрес“), Bernina Express („Бернина експрес“) и Golden Pass („Златния проход“). Сега този специален жп флот е допълнен с още един сходен екскурзионен състав - Gotthard Panorama Express („Готардски панорамен експрес“), който обслужва новото направление за отход и впечатления на държавния превозвач.

Всички желаещи да преоткрият за себе си Швейцария започват пътуването от красивия Люцерн. От градското пристанище те се качват на параход, с който се отправят към областта Флюелен през водите на невероятно красивото Фирвалдцетско езеро. По време



на плаването пътниците могат да видят куп исторически значими швейцарски забележителности, покрай които минава кораба.

Сред тях е местността Рютли, където според легендите през 1291 г. жителите на три швейцарски кантона се договарят за обща борба срещу австрийските подтисници, с което поставят началото на Швейцарския съюз. Също така - Скалата на Шилер - превърната в паметник в чест на немския поет и драматург, написал пиеса за националния герой на страната - митичния стрелец Вилхелм Тел. Както и параклиса, построен на брега на езерото Ури в памет на легендарния народен герой.

Във Флюелен пътниците се прехвърлят на борда на очакващата ги Gotthard Panorama Express. Оттам панорамният влак поема към Тичино по един от най-красивите алпийски жп маршрути в страната - историческата Готардска линия - с крайна точка Лугано.

Визитна картичка на жп трасето са станали многобройните уникални спираловидни виадукти. Благодарение на тях композицията бързо се издига от 440 до 1100 м надморска височина преди да се гмурне в 15-километров подземен тунел в района на долината Гьошенен. Именно оттам през 1882 г. първите швейцарски влакове започват да пътуват през недрата на алпийския масив Сен Готард.

По целия железен път има общо над 200 моста и 7 винтообразни тунелни галерии. Още откакто са създадени те привличат вниманието на туристи от цял свят, жадни да зърнат с очите си това инженерно чудо.

Докато се любуют на културните и природни забележителности и на техническите постижения, пътешествениците

имат възможност да научат любопитни факти, историите и легенди, свързани с тях. Запознават ги членове от екипажите

на туристическия кораб и влака Gotthard Panorama Express.

(Следва)

Ивайло ПАШОВ



Новият туристически панорамен влак Gotthard Panorama Express.



Пътуването започва с корабче от Люцерн.



Маршрутът води от северна до южна Швейцария и минава през сърцето на Алпите.



Във Флюелен пътниците се прехвърлят на влака.



Скалата на Шилер край езерото Ури.



Параклисът в памет на Вилхелм Тел.



Смайващите пейзажи по маршрута не оставят равнодушни пътниците.

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 договорение
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 договорение

При заявка от рекламни агенции

До главата на вестника - по договорение
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 договорение