



СТРАНИТЕ ОТ ЕС



БЕЛГИЯ – СТРАНАТА С ДВЕ ЛИЦА

Настоящият материал отразява впечатленията на автора от „Страната на бирата и шоколада“ (както още е известна Белгия) – такава, каквато той я видя през втората половина на януари 2008 г. За един новоприет член в семейството на ЕС, какъвто е българинът, интерес представлява съпоставката между родната страна и „сърцето на Европа“. Затова и сравнителният анализ е често използван в предлагания разказ...

За Белгия накратко

Страната заема ключово географско положение в западна Европа. Граничи с Франция (на юг), Люксембург (на югоизток), Германия (на изток), Нидерландия (на североизток и север), а на северозапад опира на Северно море, което я отделя от Великобритания (най-късото разстояние между двете страни е около 100 км). Белгия е доста малка страна с площ едва 30 518 км², но има 10,3 млн. души и е на 17-то място в света по гъстотата на населението (339 д/км²), като по този показател в Европа отстъпва само на съседна Нидерландия и на града-държава Монако.

В природно отношение Белгия не е от най-атрактивните места в света. Тя е една преди всичко равнинна страна, на която северните и западните територии са заети от Крайбрежната низина на Северно море. Централна Белгия е изградена от слабопахълмени лъсово-глинести плата с височина до 150 м н. в. Само най-югоизточната четвъртина от страната има типичен хълмист характер – тя е заета от хълмистите земи на Ардените, разчленени от множество недълбоко връзани речни долини. Тук е и най-високата точка на страната – вр. Ботранж, с височина едва 694 м.

През Белгия текат две големи реки – Маас и Шелда. Маас (на френски език Мьоза) е най-голямата белгийска река. Тя води началото си от Северна Франция (областта Шампан) и протича субмеридионално през цялата ширина на белгийската територия, отделяйки хълмистия масив на Ардените от

платата на централна Белгия. При Маастрихт реката навлиза на територията на Нидерландия, за да се влее в Северно море с широк естуар при Ротердам. Р. Шелда води началото си от Югозападна Белгия и отводнява обширни площи от западната част на страната. Подобно на Маас, тя се влива в Северно море с дълбок естуар, чиято най-вдадена в сушата част се намира на белгийска територия (там е разположено най-голямото пристанище на страната – Антверпен).

Белгийската крайбрежна ивица на Северно море има дължина 67 км. Морският бряг е слабо разчленен и много нисък. Почти по цялото си протежение е надграден с диги, на което се дължат и неговите почти праволинейни очертания. В далечното минало морето е навлизло дълбоко навътре в низината, тъй като по време на прилив част от нея се намират под морското равнище, а големи площи от низината са били заблатени. След изграждането на дигите (което започва още през Средновековието) образуваните полдери са осушени и се използват за земеделие.

Климатът е умерен океански, с мека зима (януарски температури от 2 до 3°C), прохладно лято (юлски температури 16 – 17°C) и средногодишни температури 9,5 – 9,8°C. Почти постоянно духащите западни ветрове наситят въздуха с влага – средногодишните валежни количества в западната част на страната са около 900 мм, а на изток намаляват до 700 мм. В отделни по-издигнати части на Ардените падат валежи и над 1000 мм. През зимата трайна снежна покривка се задържа само в Ардените.

Почвите на страната са плодородни – предимно горски и алувиални, поради което интензивно се използват за селскостопанска дейност. Отглеждането на земеделски култури обаче е лимитирано от малките температурни суми на периода с активна вегетация.

В миналото горите са заемали значителна площ. Настоящем обаче във връзка с интензивното стопанско ползване на земите и голямата гъстота на населението страната е почти напълно обезлесена – особено западните територии, където повечето от горските площи имат характер по-скоро на полезащитни пояси. По-обширна площ, покрита с гори има само в Ардените.

Белгия не изобилства от природни атракции. Сред най-интересните в това отношение места са джоните по морския бряг, живописната долина на Маас (Мьоза), която на места има слабо изразен каньоновиден характер, множеството пещери, разположени в периферията на Ардените, както и някои минерални извори като тези при курорта Спа (оттук се заражда терминът СПАтуризъм).

Страната не се отличава с впечатляваща природа, но затова пък изобилства от културни и исторически забележителности. Основното културно-историческо наследство са старите градски селища на Фландрия, чиито самобитни архитектурни ансамбли датират от XVI–XVIII в. Наред с тях има и много отделни сгради със старинна архитектура – замъци, имения, ферми. Те са пръснати из равнинните и хълмистите околности, като често „изненадват“ преминаващите по пътищата туристи.

Специално внимание трябва да се отдели на белгийските села. Те са спретнати, чисти, подредени и спокойни. Това важи особено за югозападната хълмиста част на страната, където гъстотата на населението и селищата е по-малка. Селската провинция в Белгия притежава специфичен тип ландшафтна красота и естетика, при която изграденото от човека е много хармонично съчетано с природните дадености на мястото. В това отношение белгийската провинция много наподобява на Германия и Нидерландия. Като в тези страни архитектурно селата и малките градове в Белгия се придържат към един определен стил, като липсват така характерните за България разностилие и кърпежи. Почти ги няма и полсрутените и изоставени постройки.

Друг съществен елемент, който може да впечатли посетителя от Балканите, е внушителната гъстота, сложност и организация на транспортната инфраструктура, която буквално е наситена със съоръжения. Някои от тях за твърде непривични за нашето

разбиране за транспортна инфраструктура в равнинна територия – тунели, мостове, канали, шлюзове, естакади, автомобилни кръстовища на 3 и повече нива и т. н. Цялата тази сложна транспортна мрежа е изключително добре организирана.

Двете лица на Белгия

Белгия е многоезична страна – 61 % от населението спада към общността на фламандците, които говорят диалект на нидерландския език и населяват северната част на страната – областта Фландрия; 30 % от белгийците съставляват френскоговорещата валонска общност, живееща в южната част на страната; 1 % се числят към немскоговорещо малцинство от източните крайгранични с Германия територии (предимно областта Малмеди, отнета от Германия и присъединена към Белгия след Първата световна война). 8 % от населението са чужденци. С изключение на столичния окръг Брюксел, езиковите общности в Белгия са ясно териториално разделени. Страната се състои от 10 провинции, от които петте северни съставляват региона Фландрия, а петте южни – региона Валония. Между тях съществува рязка граница, която разделя Белгия на две твърде различни части. Със сигурност може да се каже, че лингвистично, етнически и културно тази граница е много осезаема и много по-отчетлива, отколкото границите на Белгия със съседните Франция и Нидерландия.

По своя облик Фландрия силно наподобява съседна Нидерландия – както по ландшафти (типична равнина, изобилстваща от канали и вятърни мелници), така и по архитектура – много разпространени са селските къщи с двукатни островърхи покриви и стени в керемиден цвят. Фламандците са типичен северен народ – повечето са светли (руси и синеоки, или рижави). Освен това почти всички знаят доста добре английски език.

Валония от своя страна има самобитна селска архитектура – типични са двукатните къщи от сив камък с характерните четирикатни покриви, които често са оградени с високи огради. Някои от градовете като напр. Лиеж, имат типичен френски стил на сградите – двуетажни от червени тухли, разположени в дълги редици, надлъжно допрени една до друга. Повечето от валонците са южняци и приличат много на българите (за разлика от Фландрия, където веднага идентифицират балканеца като чужденец). И, почти ни-



Фиг. 1. Общогеографска карта на Белгия
Fig. 1. Geographic map of Belgium

кой не знае друг език, освен френски ... За сметка на това хората са много любезни, усмихнати и винаги готови да услужат, с каквото могат. Прочее, това важи и за фламандците.

Интересно е да се знае, че във Фландрия всички надписи са само на нидерландски, а във Валония – само на френски, като никъде, с изключение на столицата Брюксел, не са дублирани или преведени и на английски. Тези особености обаче с нищо не накърняват международния престиж на Белгия, което ни кара да се замислим – дали българинът не угажда твърде много на чужди интереси, когато в собствената си страна постоянно въвежда чужди стандарти с внушението, че са задължителни...

Като се вземат предвид описаните силни контрасти в Белгия, логично възниква въпросът: Какво все пак обединява тези две толкова различни общности в една държава? Един от ключовите отговори се корени в религията – страната е обединена от католицизма, който е най-общото и свързващо звено между валонците и фламандците и което отличава фламандците от холандците, които са протестанти. Дълбоката религиозност на хората в тази част на света е сериозен фактор в историята на региона. На тази база е и белгийската революция от 1830 г., с която Белгия се отделя от Нидерландия. Но изниква и друг въпрос: Какво е попречило на обединението на Валония с Франция, като между тях няма нито езикови, нито културни, нито верски различия? Вероятно отговорът отново се крие в близката история – на Виенския конгрес (1815 г.) силите, победили армията на Наполеон Бонапарт – Прусия, Австрия и Великобритания, договарят решения в ущърб на Франция. Едно от тях касае и днешната белгийска територия, тогава откъсната от бившата френска империя и предадена на Нидерландия.

Интересно е как белгийците се осъзнават национално днес. Със сигурност може да се каже, че мнозинството от тях се самоопределят повече като фламандци или като валонци, отколкото като белгийци. Все пак, вероятно в резултат на съвместното си съществуване през последните десетилетия те са съградили и национално чувство, което личи напр. по масово продаваните сувенири с белгийските национални символи.

Фландрия – градове и канали



Фландрия заема северната част на Белгия. Като цяло регионът е силно урбанизиран, с голяма концентрация на промишлени мощности. Основна причина за това е непосредственият контакт на Фландрия с морето. Към региона спада изцяло дългата само 67 км белгийска брегова ивица. На север Фландрия има връзка с морето посредством навлизания дълбоко в сушата естуар на Шелда (на който се разполага пристанището на Антверпен) и чрез прокопанния канал от Темойзен до Гент.

Първото впечатление, което човек добива, пътувайки през Фландрия, е „липса на свободно пространство“ – особено в „четириъгълника“ Брюксел – Антверпен – Брюж – Гент, в който пътуващият практически не излиза извън населено място. Вярно, че и тук има обработваеми земи и отделни горски масиви (по-скоро полезащитни пояси), но те са малки и разпръснати и сякаш се губят в морето от магистрали, железопътни линии и стради.

Фландрия представлява една почти абсолютна равнина – част от крайбрежната низина на Северно море. Въпреки че теренът е потискащо равен, в тази част на Белгия може би



Fig. 2. Административна и езикова подялба на Белгия
Fig. 2. Administrative and linguistic division of Belgium

има повече пътни тунели, отколкото в цяла България. Тунелът е често използвано съоръжение за преминане на гъстата мрежа от реки и канали – преминаването през тунелите разнообразява пътуването, но преди всичко премахва нуждата от вдигането на мостове за преминаването на големи кораби, а това спестява допълнително и образуването на пътни задръствания.

Многобройното население на Фландрия е в голяма степен равномерно пръснато по територията на областта – в селата и в множеството неголеми градчета преобладават малки къщи на един, рядко на два етажа. Повечето от сградите в градовете не надвишават 5–7 етажа. Малката площ на страната и късите разстояния позволяват на по-голямата част на работещото в големите градове население да живее извън тях.

Най-забележителното във Фландрия са старите градове, където добре може да се усети духът на миналото. Най-впечатляващите от тях безспорно са Брюж, Гент и Антверпен.

Брюж (Брюге)

Разположен на 50 км от Брюксел и на 15 км от морето, Брюж е същински старинен град-музей. Всъщност, по-правилно е градът да се нарича Брюге, тъй като така звучи името му на холандски език. Брюге е градът, в който може да се види най-обширната компактна старинна архитектурна композиция, която де факто обхваща целия център на града. Украсени с орнаменти фасади, романтични малки улички, дворчета с фонтани и мостчета и множество канали със спокойна вода, в която плават лебеди и патиси. Старият град е ограничен от няколко каменни порти, а на централния площад се издига Камбанарията. От нейната 130-метрова височина цялата околност се вижда като на длан – истинско море от къщи и къщички, в далечината няколко пръснати петна от гори, а на хоризонта в западна посока се издигат крановете на най-голямото белгийско пристанище – Зеебрюге. При по-подробно вглеждане в града, който отук прилича на архитектурен макет, се забелязва, че сградите са разположени изключително нагъсто – вътрешните дворове на ограничените от тесните улици жилищни карета са също пълни с ... къщи. Това донякъде подсилва чувството за липса на простор, в който „да се диша“.

Брюге е един от главните културни и търговски центрове на Фландрия през 16 – 18 век. Тогава той е бил свързан с морето чрез прокопан канал. Впоследствие каналът е бил засипан от ветровете и градът е изгубил своята водеща роля, отстъпвайки първенството на „съседите“ Гент и Антверпен.

Въпреки че в настояще време градът наброява около 100 000 души население, неговият „живот“ се свързва преди всичко с туризма.

Гент

Разположен на 35 км северозападно от столицата Брюксел, Гент е третият по големина град в Белгия

(ок. 270 000 д.). Типична за него е гъстата мрежа от канали, които са разположени на различни нива, а на много места са изградени шлюзи, пригодени за преминаването на речни кораби. Всички мостове над каналите могат да се вдигат, даже и тези, по които минават трамваи.

Интерес представлява замъкът, разположен в южната част на центъра. Той датира от 1180 г., но основно е възстановен през XIX в. Понастоящем е музей, в който наред с богатата експозиция от рицарски доспехи и оръжия е представена и „стая за мъчения“. Тя предизвиква посетителя тягостни чувства и същевременно го кара да осъзнае, че романтичните истории и приказки за рицари, принцове и принцеси са твърде далеч от действителните условия, в които са живели хората от онази епоха. От площадката на покрива на замък се открива чудесна панорама към града.

Понастоящем Гент има функциите на морско пристанище. С морето го свързва дългият 35 км и широк от 50 до 100 м „Канал ван Гент“, който има излаз на морето на територията на Нидерландия.

Антверпен

Разположен на дълбоко врязания естуар на Шелда, той е вторият по големина град в Белгия (900 000 д. с предградията) и е действащо морско пристанище. Независимо че голяма част от сградите са съвременни, сред тях са пръснати отделни „острови“ на архитектурни забележителности, които могат да „спрат дъха“ на ценителите на старинни сгради. Такива са например ансамблите на „Гроуте Маркт“ (централния площад) – с автентични постройки от 17. век с позлатени скулптури по покривите; строената в продължение на 160 години катедрала ... с недовършената кула; централната жп гара, и др. Специално внимание трябва да се отдели на Музея на изящните изкуства, където могат да се видят платна на Рубенс и Ван Дайк (Антверпен е родно място на Рубенс, а къщата му е туристически обект), старото Адмиралтейство, Замъкът на брега на р. Шелда, пешеходният тунел „Света Ана“ под р. Шелда с дължина 1 км (строен още през 30-те години на миналия век).

Градове и канали – това са най-съществените и натрапващи се елементи от ландшафта на Фландрия. Друг твърде характерен детайл са ветрогенераторите, които са пръснати на много места из ветровитата равнина. Те са съвременните наследници на старите вятърни мелници, които също могат да се видят на доста места, особено в близост до морския бряг. В ландшафта на Фландрия има нещо много холандско, но и нещо различно, характерно само за тук.

Във всички фламандски градове остро се чувства липсата на по-обширни паркови пространства, където „окото да се порадва на зелено“. Стремжът за бягство от свръхурбанизираната среда на живот е намерил израз в алпинеумът с водопада и пешерата в парка на град Гент. Те изглеждат почти като истински, докато човек не се вгледа от близо и не забележи, че „скалите“ са бетонени отливки. А ед-

но стръмно хълмче в парка, високо едва 8–9 м, създава приятни емоции за притежателите на планински велосипеди

На морския бряг

Крайбрежната ивица на Белгия не само е къса, но и много слабо разчленена – почти праволинейна.

Белгийската „ривиера“ на практика е изцяло застроена и отделните населени места са слети в един крайбрежен и дълъг тесен град – „докъдето поглед стига“ 4–5 етажни къщи, наредени около широк булевард с трамвайна линия, успореден на морския бряг и ... нито едно дърво. Тази комбинация от пясък и бетон много напомня за това, което вече се случва и по нашето Черноморие. Всъщност, както при Кнокке-Хейст, така и при Оостенде от широкия „крайбрежен булевард“ с дължина десетки километри морската шир не се вижда – целият белгийски бряг е ограден с изкуствено насипана дига. Зад нея урбанизираният ландшафт рязко се сменя с ивица „дива природа“ – обширен плаж с фин пясък и дюни. По време на отлив морето отстъпва с 30–40 метра навътре. Напреко на плажната ивица през 200–300 м са изградени своеобразни прагове – заоблени зидани валове от тухли, които под малък ъгъл влизат в морската вода. Те имат функцията на плажозащитни съоръжения, предотвратяващи отвяването на пясъка от силните западни ветрове.

Цветът на „белгийското“ море е много по-различен от синьо-зелените нюанси на познатото ни Черно море – в Северно море той е мътножълтеникав и придава на водите му зеленикаво-кафяви отенъци. Почти постоянно от морето „брули“ умерен до силен западен вятър, който носи морската влага навътре в сушата. Вятърът е особено неприятен през зимата. През лятото температурата на морската вода достига максимум 15–16°C, но това не пречи на местните хора да плажуват. Стандартът на белгийците, и особено на холандците, за биологичен комфорт при морски бани е доста различен от нашия – за тях температура на водата над 12°C вече е подходяща за къпане.

Валония – селища и природа



След отегчителната урбанизация на Фландрия се отправихме на юг към френскоговорещата Валония. И наистина, тук жизнената среда и манталитетът на хората са доста по-различни. На първо място – Валония е далеч по-слабо населена и по-малко урба-

низирана. Това е един предимно селски регион, в който могат да се намерят по-големи запазени „масиви“ природа, на места доста живописна. Но и тя носи белези от множество „рани“ от тежката индустрия, развивана през ХІХ и първата половина на ХХ в.

Лиеж

Градът е разположен по двата бряга на р. Мьоза (Маас на холандски и немски) и с основание може да се определи като „Белгийският Смолян“. Живописно разположен на тераси, със стръмни улици, той е твърде нетипичен за градския ландшафт в Белгия. Тук и стилът на сградите е съвсем друг – червени тухлени двукатни постройки с керемидени покриви, които стъпаловидно следват наклона на улиците. За пристигащият от Фландрия тук всичко се променя – архитектурата, качеството на пътищата (неравни и изкърпени, но все пак без дупки), видът на хората (доста по-приличащи на нашенци), шофьорите (по-недисциплинирани), табелките по пътищата (по-лоши и по-редки). И българинът започва да се чувства по „в свои води“.

Долината на Мьоза

Това е най-голямата река в Белгия, с най-живописната долина. Тя влиза от Франция и пресича от юг на север цялата територия на Белгия, след което продължава в Нидерландия при известния холандски град Маастрихт. Това е почти единственото място в Белгия, където могат да се видят скални стени и откоси – макар и не с тези размери и внушителни гледки, с които сме свикнали в България. Въпреки това отделни части от долината са много красиви – очарователно е съчетанието на скали и сгради с автентична архитектура. Докато северната част от долината на белгийска територия в района на Лиеж е доста урбанизирана и промишлено натоварена, участъкът южно от Намюр е едно малко „райско кътче“. Най-впечатляващ е районът при гр. Динан с един от най-живописните и прочути пейзажи на Белгия – крепостта на Динан със скалните стени, катедралата и наредените като наниз разноцветни къщи по речния бряг (фиг. 3). От града до крепостта води въжена линия, а от панорамната площадка на крепостта долината се разстила като на длан ...

Заслужават внимание и няколкото скални „ритли“ от бял варовик, които се спускат отвесно към спокойното речно течение в тази част на реката – гледката до известна степен напомня на Искърския пролом, с тази разлика, че скалите са по-ниски, а реката – доста по-широка.

Валонското село

За да се потопим в „глухата“ селска провинция, се отклонихме от големите пътища и попаднахме сред многоцветните пейзажи на спретнатите валонски села с типичните двукатни къщи от сив камък – пейзажи, в които участват много и различни нюанси на зеленото, с живо усещане за „страната на приказките“, особено в слънчев ден...

В този най-южен край на Белгия земята е нахълмена – между облите форми на хълмовете са се връзали недълбоки, но много живописни речни долини. Наоколо цари спокойствие, а навред се ширят простори – гори, зелени поля, малки и ненадрапчиви групички от къщи. Тук-там от гората изскача по някой замък, сякаш от приказките на Шарл Перо.

Ако и да се води като по-изостанала в икономическо отношение, Валония определено има какво да даде на Белгия – в нашите очи това е преди всичко спокойният селски простор, отвореното пространство, което е така дефицитно на север, във Фландрия, както и природните красоти, които отсъстват в монотонните равнини на север и на запад. В същото време за чуждестранния турист Валония е значително по-назад по отношение на качеството на пътищата и почти на нулево ниво на владееене на други езици освен френския, което поставя истинска „езикова бариера“ пред повечето чуждестранни туристи.

Транспортът в Белгия

Страната е опасана с гъста мрежа от автомагистрала, които позволяват скоростно придвижване практически навсякъде из страната. В същото време Белгия има най-лошите по качество на настилката пътища в Централна и Западна Европа. Веднага след пресичането на някоя от границите на Белгия (те всичките са маркирани само с табелка) се случват две неща – на магистралата се появяват лампи (всички магистрала в Белгия са осветени), но колата започва да „подрусва“ от множеството кръпки по пътищата, но не и дупки...

Подобно на Германия и Нидерландия автомагистралите в Белгия са изцяло безплатни. Интерес предс-

тавява културата на шофиране. Обичайна картина са три ленти от автомобили, движещи се на твърде малка дистанция с почти еднаква, но висока скорост – около 120 км/ч (пределно допустимата по магистралите), като почти никой никога не изпреварва. Обикновено в третата – най-дясна лента спретнато се движат ТИР-ове и камиони с около 110 км/ч и отново никой никога не изпреварва. Това може да продължи с десетки километри. Няма нервност, няма припряност, няма мощни джипове, които летят със 160 – 180 км/ч в най-лявата лента и постоянно притесняват другите участници в движението. В час „пик“ междуградските магистрала приличат на „Цариградско шосе“ в София – сякаш това са две насрещно движещи се поточни ленти, което засилва впечатлението за „матрица“. Въпреки че край големите градове изобилства от сложни и главозамайващи пътни възли, автомагистралната пътна мрежа в Белгия е изключително добре обозначена, така че, за човек, който знае къде отива, е доста трудно да се обърка. Има само един „проблем“ – при пресичането на границата между Валония и Фландрия всички надписи се променят на съответния език, което налага пътуващият да знае как се изписват географските имена в Белгия и на двата официални езика, които понякога са много различни. Например при пътуване от Антверпен (Фландрия) към Лиеж (Валония) на табелите от Антверпен не се среща никъде името Лиеж, защото на холандски то е Луик. Петнадесет километра преди да се достигне Луик, името по указателните табели става Лиеж, тъй като магистралата навлиза във Валония.

По отношение на **железопътния транспорт** Белгия определено стои няколко нива над България.

Гъстотата на ЖП мрежата е значително по-голяма, а подвижният състав е много по-комфортен. Във връзка с голямата бързина и удобство на пътуването немалко белгийци предпочитат влака, особено при междуградски пътувания до съседния град. Така се



Фиг. 3.

Крепостта на Динан

облекчават и проблемите с паркирането в градовете. От петък вечер до неделя вечер цените във влаковете са намалени наполовина (за разлика от България и "календарните" цени). Редовно ползващите жп превоз ползват привилегии по цяла поредица от абонаментни схеми, които правят пътуването с влак още по-изгодно. Много от младите хора комбинират велосипед и влак – обикновено пред жп гарите има специални места-паркинги, които са препълнени с велосипеди.

Почти всички градски и междуградски жп линии в Белгия са издигнати на насипи или на естакади на по-високо ниво. По този начин се избягват жп прелезите, намалява се риск от произшествия, свързани с пресичането на релсите от пешеходци, а освен това издигнатите насипи имат и допълнителна ветрозащитна роля.

Специално внимание заслужава **организацията на градското движение** в Белгия, от което България може да ползва опит.

Като добър пример може да се посочи гр. Гент, в който са представени всички основни видове градски транспорт с изключение на метрото. Трамваите като в Антверпен и по морския бряг имат същото междурелсие като софийските „тесни трамваи“ – 1009 мм (само в Брюксел междурелсието е нормално – 1435 мм). Това не е случайно – първите трамвайни линии в София са строени и поддържани от белгийци. Но за разлика от българската столица няма нито една разбита релса или пропаднала или напукана настилка около релсите. Няма дори кръпки, но има примери за сполучлива естетична декорация на трамвайното трасе като напр. използване на тревен чим, на тротоарни плочки и др.

Височината на мотрисите е не повече от 10 см над нивото на улицата – че и защо да е повече, когато трасето на релсите е гладко. В същото време трамваят спира така на спирките, че за старите хора, инвалидите и малките деца е абсолютно безпроблемно да се качат без усилия. Билет се купува от автомати на самите спирки и важи 1 час за произволен брой превозни средства (закупените от водача на превозното средство билети са доста по-скъпи).

В Белгия и по-специално във Фландрия велосипедът има голяма популярност, като в градовете той е „цар на пътя“.

При появата на велосипедист на платното той винаги се ползва с предимство. В градовете Гент, Брюге, Антверпен и много други са изградени прекрасни мрежи от велосипедни алеи, които обикновено са прокарани в крайните части от двете страни на уличното платно. Алеите са покрити с червена битумна настилка, която леко пружинира, намалявайки още повече друсането. Навсякъде табели указват накъде води съответното велосипедно трасе. Покрай каналите са изградени велотрасета, които се промушват с мостове под големите улици, за да се избягва тяхното пресичане.

Във Фландрия има и добре организирана и означена мрежа от междуградски велотрасета. В Брюксел положението е малко по-различно. В столицата определено не са създадени тъй добри условия за стимулиране използването на велосипеди – там няма и изградена инфраструктура. Градската управа в Брюксел прави опити да промени това положение чрез използването на „заемни велосипеди“, общинска собственост. За целта на много места са изградени специални стоянки с велосипеди – срещу монета колелото се взема за определено време, след което се оставя на произволна друга стоянка в града.

Още един момент от градската организация на движението в Белгия трябва непременно да се спомене, защото той касае хората в неравностойно положение. Освен, че на всички кръстовища тротоарите се понижават полегато към уличното платно, ъглите на тротоарите са означени и с релефни плочки, по които хората с увредено зрение могат да се ориентират къде започва уличното платно, къде е пешеходната пътека, колко далеч са от улицата, а също и къде е границата на велосипедната алея. За изграждането и у нас на подобни елементарни облекчения за инвалидите проблемът не е толкова в липсата на пари, колкото в липсата на гражданско съзнание и управленска висота.

Бира и шоколад

Не случайно Белгия е известна като страната на бирата и шоколада – по асортимент на бира и шоколадови бонбони тази държава едва ли има конкуренция в света.

Белгийската бира е уникална по вкусови качества и се предлага почти само в 330-милилитрови бутилки. И това не е случайно – най-често алкохолното съдържание на бирата е 8-9 %, т. е. 2 пъти по-високо от това на българската, чешката или германската. „Най-леките“ белгийски марки бира имат поне 7 % алкохол, а в „тежките“ надхвърля 10 %. Затова тук пенливата напитка, която има наситен и плътен малцов вкус, трябва да се преглъща бавно и по малко, с повече мезе ...

В Белгия може да се купи и сладка бира с вкус на ягоди или малини (само с 3 % алкохол), която вкусово прилича повече на ... газифиран компот, но е приятна за пиене.

Струва си да се опитат и белгийските кашкавали. Изненадващо вкусни са местните домати, за разлика от известните с лошите си качества техни „съседни“ от Холандия.

Както и в другите страни на Западна и Северна Европа, кафето не е на необходимата висота и ще разочарова истинските му ценители – колкото е по-скъпо от българското, толкова е и по-разредено от него. Но ако белгийците не са сред най-големите ценители на топлата кафява напитка, те са сред най-добрите кулинари на Стария континент.

Белгийците и българите – опит за сравнение

Белгийците са много спокойни хора, поради което често ги определят като мудни и флегматични. Това се дължи на техния темперамент (спокойствието е присъщо и за двете езикови общности), но най-вече на добре организирания живот, в който неприятните изненади са сведени до минимум. Този начин на живот естествено има и своите недостатъци – когато всичко ти е организирано и уредено, постепенно спиращ да мислиш активно и творчески. За белгийските търговци качества като гъвкавост на мисълта и „склонност към пазарене“ са непознати. Те често спазват стриктно установения шаблон, без да се замислят защо и дали е необходимо. Като цяло, белгийците, и особено фламандците, са хора на реда, и редът се спазва стриктно – независимо дали се касае за правилата за уличното движение, за работното време или за нормите на обществения ред. За повечето от българите е изключително трудно да се примирим с такъв начин на живот – без „търпка“. Това е „живот в матрица“, казва един наш български приятел, който временно живее и работи в Гент. Но има неща, които не можем да не приемем като членове на ЕС, защото те са признак на цивилизованост и социално мислене. Дори и такива „дреболии“ като осигуряване на предимство на пешеходците, пресичащи пешеходната пътека, и на велосипедистите, движещи се по пътищата...

Белгийците почти винаги са любезни и услужливи, но тази любезност е искрена и изключва пазарлъци и угодничество. Не им е присъщо и търсенето на изгода и печалба на всяка цена.

И може би най-важното, с което белгийците ни превъзхождат, е социалният им начин на мислене – както на отделния човек, така и на държавата като институция. На всяка крачка в Белгия се усеща, че това е държава на граждани, която всячески облекчава условията и мисли за качеството на техния живот¹. И ако ние, българите, сме страшно интелигентни и талантиливи, то същевременно страдаме от труб индивидуализъм и социалната идея ни е чужда. В същото време, а до голяма степен и като следствие, не получаваме нужната закрила от държавните институции – те всячески се опитват да правят живота на българина по-тежък и труден, мачкайки човешкото достойнство. В резултат години наред българинът развива умения за „оцеляване“, включващи различни форми на „тарикатлък“ и заобикаляне на реда. В тази светлина белгийците са направо „глулави“, но за да се отърсим от това време трябва

ва да се научим на тяхното социално мислене.

* * *

Спрямо много страни, в това число и нашата, Белгия е в значителна степен „ощетена“ откъм природни красоти. Жителите на равнината жадуват за скали и стръмнини, а застроеният в по-голямата си дължина и ограден с изкуствено насипани диги морски бряг едва ли предизвиква асоциации за „морска романтика“. В същото време в Белгия могат да се видят някои очарователни съчетания на природни и ръкотворни елементи – например „селската идилия“ във Валония, гористите възвишения на Ардените, живописната долина на Мьоза.

Ако трябва да обобщаваме за Белгия не от туристическа, а от чисто житейска гледна точка, трябва да кажем, че видяното в тази страна не накърни нашето национално самочувствие като българи, напротив – ние можахме по-добре да оценим какво огромно богатство представлява българската природа и българският „пущинак“, както често пренебрежително сме свикнали да категоризираме незаселените и необработените пространства от националната територия. Сякаш в България човек може да „диша“ доста по-свободно. Затова не е учудващо, че не малко възрастни хора от Белгия, а и от съседните ѝ страни, търсят и закупуват имоти в български села – за тях българската провинция е въздух за „диво и пусто място“, което същевременно е и сравнително сигурно за живеене...

В същото време ние, българите, има какво „да вземем“ от белгийците – най-вече тяхната социална ориентация на общественото мислене – за децата, за пенсионерите, за инвалидите, за велосипедистите, и въобще за гражданите, които трябва да бъдат улеснявани и подпомагани от държавата в своите ежедневни дейности...

Литература

- Голяма енциклопедия на страните, том 2. Западна Европа. – Mediasat Group, Belgrade, 2007.
 Исторически атлас на света. The Times, Book-trading. – Sofia, 2005.
 Atlas zur Geschichte, beide 1. VEB Hermann Haack. – Leipzig, 1981.

н. с. д-р **Емил Гачев**
 Географски институт на БАН

¹ База за сравнение и размисъл откриваме и в националният девиз на белгийците, който на нидерландски се изписва *Eendracht maakt macht*, на френски – *L'union fait la force*, на немски – *Einigkeit gibt Stärke*, а на български се превежда ... **Съединението прави силата!** (бел. ред.).